

PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Service Connaissance, Études,
Prospective et Évaluation

Lyon, le 14 janvier 2013

**Demande de permis d'aménager un lotissement (habitat)
site de la Trémouillère - 5 rue de la Chartreuse
à Saint Égrève (38)**

**Avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière
d'environnement sur le dossier présentant le projet et
comprenant l'étude d'impact**

(au titre des articles L122-1 et suivants du code de l'environnement)

En application des dispositions des articles L122-1 et suivants, R122-1 et suivants du code de l'environnement (CE), l'autorité environnementale a été saisie sur le fondement d'un dossier de demande de permis d'aménager 9 lots sur un terrain situé rue de la Chartreuse à Saint Égrève (38)

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R 122-7 du code de l'environnement, le préfet du département concerné et les services compétents en environnement ont été consultés.

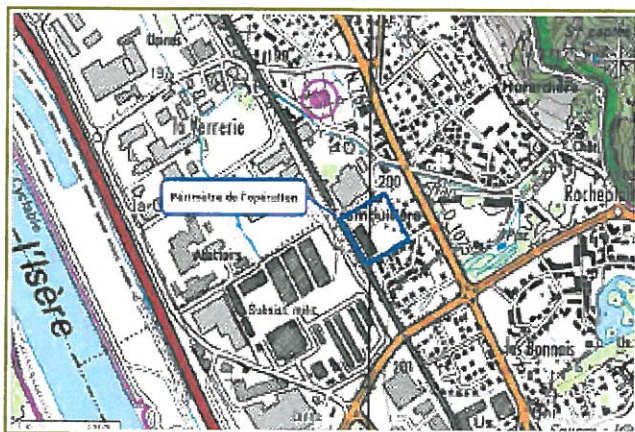
L'information et la participation du public seront notamment assurées en application des articles R122-7-II, R122-11 à R122-13 du CE. En particulier, l'avis de l'autorité environnementale fera l'objet d'une mise en ligne sur le site internet de la DREAL et de l'autorité compétente pour autoriser le projet et sera joint à tout dossier d'enquête publique en lien avec le présent aménagement.

Le cas échéant, la décision d'autorisation du projet mentionnera les mesures destinées à éviter, réduire ou, à défaut, compenser les effets négatifs du projet sur l'environnement ou la santé et les modalités de suivi, en application de l'article R122-14 du CE.

1 – Contexte et description de l'opération

Le projet est localisé sur le site de la Trémouillère à Saint Égrève en limite communale avec Fontanil-Cornillon. Le périmètre est bordé au sud-ouest par les voies ferrées Lyon/Grenoble, par l'entreprise Alfa Laval Vicarb au nord-ouest, par deux secteurs résidentiels au sud-est et au nord-est et, au-delà, par la route de Lyon ou RD 1075 au nord-est.

Il s'agit d'une opération de renouvellement urbain sur une friche industrielle dans un secteur totalement urbanisé, cf cartes page suivante.



- Le programme prévisionnel de l'opération d'aménagement sur un terrain de 2,6 ha :
- création de 9 lots sur 1,2 ha et d'environ 200 logements pour une surface de plancher d'environ 15 000 m², répartis en 70 logements sociaux (5 254 m² SHON) et les autres en promotion privée (9 122 m² SHON). Les différentes constructions seront réalisées selon une gradation des niveaux allant du R+1 au sud au R+4 + attique au nord ;
 - cheminements piétons et trottoirs (2 425 m²) page 146, voiries (environ 3 000 m²) et places de stationnement extérieures (1 300 m²) et en sous-sol sur un niveau, page 148 ;
 - espace jeux petite enfance en cœur d'îlot ;
 - espaces verts hors jardins privatifs (12 000 m²) ;
 - noues de collectes des eaux, bordures nord-ouest et nord-est et plusieurs bassins d'infiltration dont un dans l'angle ouest du périmètre, page 147.

Il doit être réalisé par un aménageur public, bailleur social, et un ou plusieurs opérateurs privés.



Plan masse de l'opération page 145 de l'étude d'impact

► L'étude d'impact établit une synthèse des enjeux du site, carte page 140, tableau des niveaux d'enjeu de chaque thématique de l'état initial de l'environnement page 141 et liste des principaux enjeux page 142, à savoir :

Les principaux enjeux du site sont liés :

- aux anciennes activités du site (jusqu'en 2005) : entreprise de transport utilisant une cuve à gasoil enterrée, un distributeur de carburant et une cuve à huiles minérales. Il en résulte une pollution des sols au niveau de ces zones.
- au contexte anthropisé du site : voie ferrée en limite Sud-Ouest (nuisances sonores), zone industrielle (dont l'entreprise Alfa Laval Vicarb au Nord-Ouest), canalisation de la Société du Pipeline Méditerranée-Rhône (SPMR) au Sud-Ouest et la présence de riverains en limite Nord-Est et Sud-Est.

Par ailleurs, la proximité de l'Isère est soulignée par l'inscription du site en zone Bir (inondation par remontée de nappe), mais également en zone de suffosion Bf (érosion du sous-sol par circulation rapide d'eau).

Notons qu'une bande de faible largeur a été identifiée comme zone humide en bordure du site. Son intérêt et sa fonctionnalité demeurent très réduits. Il n'est toutefois pas prévu d'aménager cette zone.

Enfin, sur le plan des réseaux, soulignons la présence d'un transformateur électrique sur le site. Celui-ci sera déplacé par le concessionnaire pour la réalisation du projet.

2 – Analyse de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement et la santé par le projet

Formellement, le contenu de l'étude d'impact respecte les dispositions de l'article R122-5 du code de l'environnement puisqu'il présente les différentes parties requises : le résumé non technique, l'état initial de l'environnement, la description du projet retenu et les raisons du choix du projet, les effets du projet sur l'environnement (phases travaux et exploitation), l'appréciation des impacts du programme de travaux (d'aménagement du site de la Trémouillère), analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus), analyse des incidences du projet sur les sites Natura 2000, la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et autres plans, programmes, les mesures pour éviter, réduire ou compenser les effets du projet sur l'environnement, et la santé et leurs coûts, l'analyse des méthodes d'évaluation, auteurs de l'étude d'impact et des études préalables.

Cependant, les principales modalités de suivi des mesures et le suivi de leurs effets sur les différentes thématiques environnementales sont succincts ; ils ne permettent pas de répondre totalement aux exigences des textes et en particulier de l'article R122-14 du CE concernant les mentions à intégrer à la décision d'autorisation du projet.

En ce qui concerne les effets cumulés du présent projet avec d'autres projets connus, il faut souligner que l'étude d'impact n'a absolument pas pris en compte le projet de création de la ZAC Etamat, situé de l'autre côté de la voie ferrée, et qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en 2011.

S'agissant d'un projet de création de logements, il aurait été utile d'indiquer la localisation et la nature des équipements alentours, établissements scolaires, services, ...

Si l'étude d'impact fait référence aux études préalables listées page 219, elle aurait dû développer davantage certaines thématiques, d'une part, parce que le projet devrait être finalisé dans la mesure où il en est au stade de l'instruction du permis d'aménager et, d'autre part, en raison de certains approfondissements insuffisants au regard des enjeux identifiés. Ces points seront abordés au paragraphe 2-2 ci-après.

2-1 Au regard des documents de planification,

Le projet est notamment compatible avec le SCOT de la région urbaine de Grenoble approuvé en décembre 2012, avec le programme local de l'habitat (PLH) de 2010-2015 de la communauté d'agglomération de Grenoble Alpes Métropole (Métro) et avec le plan local de l'urbanisme (PLU) de Saint-Égrève ainsi qu'à l'orientation d'aménagement présentée page 144.

2-2 Examen thématique

- **Gestion de la pollution des sols, enjeu majeur**

Sur un ancien site industriel, le projet d'aménagement à caractère résidentiel nécessite une dépollution des sols pour les rendre compatibles avec le changement d'usage.

Les études préalables, diagnostics des sols, des eaux souterraines et des gaz des sols ont mis en évidence des pollutions aux hydrocarbures de 4 zones du site : emplacements de la station service et cuves associées, cuve de FOD, atelier avec ses fosses de maintenance et cuves à huile à l'aval ainsi que la nappe.

L'étude d'impact, page 99 et suivantes, fait état du diagnostic pollution des sols sur le site. Afin d'améliorer les données sur les pollutions et en complément des analyses menées sur les eaux souterraines via 4 piézomètres à l'aval de la station service et du site, il aurait été utile de procéder à une analyse en amont hydraulique du site afin d'identifier l'impact des activités antérieures et l'origine des teneurs en composés organiques halogénés volatiles. Une surveillance de la nappe pendant la durée des travaux et pendant 6 mois ensuite devrait être assurée compte tenu de la mobilisation potentielle des polluants.

De même, pour l'analyse des gaz du sol, il aurait été utile d'implanter des piézaires au niveau de l'ensemble des zones polluées susceptibles d'être fréquentées par les résidents (en particulier à l'emplacement du futur espace jeux pour la petite enfance) pour compléter l'évaluation des risques ; ils pourront toutefois être mis en place après les travaux de dépollution.

L'étude aurait dû davantage développer le plan de gestion, et argumenter les choix opérés et les divers traitements et mesures qui seront pris pour s'assurer de la compatibilité du nouvel usage avec la pollution des sols. Par exemple, justification de l'absence de risque sanitaire pour les résidents des logements situés au-dessus des parkings semi-enterrés au droit des zones polluées, pour les enfants (espace jeux), justification de l'absence de traitement de la zone saturée (zone de battement de la nappe), l'enlèvement de l'ensemble des terres polluées (y compris à l'emplacement du merlon), à partir de quel matériau s'effectuera l'exhaussement de 0,50 m requis par le plan de prévention du risque inondation par remontée de la nappe,...

En conséquence, l'étude d'impact doit être complétée, entre autres, sur la nature et les caractéristiques des aménagements, constructions qui seront réalisés, mesures de suivi et modalités de prise en charge et ainsi mieux étayer la prise en compte de la sécurité sanitaire par le projet.

- **Nuisances sonores**

Elles sont importantes, la principale source de bruit est d'origine ferroviaire sans oublier celle de l'activité de l'entreprise située au nord-ouest.

Remarque préliminaire : la référence française pour le bruit des infrastructures de transports terrestres est le Laeq sur 24 heures. Il s'agit du niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A (oreille humaine), soit une « moyenne » de bruit observé sur 24 h. Si cet indicateur est particulièrement adapté au bruit routier, il l'est moins pour le bruit ferroviaire qui se caractérise par des événements de forte gêne, le passage de trains d'une durée et d'une fréquence variables et des périodes de calme.

Si, au vu de l'étude d'impact, le projet répond aux objectifs de la réglementation à l'intérieur des logements – 35 dB(A) de jour et 30 dB(A) de nuit – les niveaux sonores modélisés en façades des bâtiments situés le long de l'infrastructure restent très importants – 65 à 68 dB(A) de jour. Ils ne correspondent pas à une ambiance de confort sonore et sont fortement éloignés des normes et préconisations de l'OMS.

Par ailleurs, le trafic pris en compte, soit 223 trains par jour, ne reprend pas celui issu du dossier d'enquête d'utilité publique du projet de Sillon alpin sud, à savoir 300 trains par jour.

Le forme urbaine du projet ne prend pas véritablement en compte les nuisances sonores et la nécessité de s'en prémunir, par exemple : implantation perpendiculairement à la voie ferrée des bâtiments, hauteurs des bâtiments en parties ouest et nord-ouest, merlon de protection de 3 m à 3,50 m de hauteur mais dont la réalisation n'est pas acquise et dont la longueur est inférieure à celle du terrain, ainsi le lot 5 n'est pas protégé de même que les étages supérieurs des bâtiments.

Sur cette thématique, l'étude d'impact n'apporte pas de justifications quant à la bonne prise en compte de l'environnement et de la santé par l'aménagement envisagé

- **Eaux pluviales**

Si l'étude d'impact envisage la gestion des eaux pluviales avec des noues collectrices et des bassins matérialisés sur le plan masse, le dispositif global et son efficacité ne sont pas présentés.

L'étude d'impact doit donc être complétée.

- **Déplacements**

La création d'environ 200 logements ne donne lieu à aucune analyse sur les déplacements. Malgré la mise en service de la ligne de tram E (RD1075) qui desservira le quartier, l'étude d'impact devrait aller au-delà des observations de la page 190 indiquant que « le programme aura pour incidence l'augmentation du trafic routier. Les voiries devront pallier cette augmentation ».

- **Énergie**

L'état initial aborde succinctement ce thème sur les potentialités du site en énergies renouvelables, cependant l'étude ne procède pas à l'analyse des effets du projet sur la consommation énergétique (cf article R122-5-II-3° du CE) ni aux mesures appropriées pour diminuer la consommation d'énergie fossile et, le cas échéant, développer les énergies renouvelables. Il convient d'indiquer que l'utilisation du bois comme mode de chauffage a un impact sur la qualité de l'air.

En conclusion, la structure de l'étude d'impact est réglementaire mais elle nécessite d'être complétée, en tant que de besoin, sur différents points correspondant aux enjeux les plus importants : dépollution des sols et justification de l'adéquation avec le nouvel usage résidentiel, prise en compte véritable des nuisances sonores liées aux infrastructures ferroviaires et aux activités dans la conception des projets (forme urbaine, protections,...), effets cumulatifs avec d'autres projets connus, déplacements et énergie, précisions sur le dispositif de suivi des mesures et de leur prise en charge afin de préciser davantage la bonne prise en compte de l'environnement et la santé par le projet.

Pour le directeur de la DREAL et par
Pour le préfet de région, par délégation,
Le chef du service CEPE


Gilles PIRoux

Annexe

Nuisances sonores :

A noter que le décret n°95-21 du 9 janvier a été abrogé en 2007 et remplacé par les dispositions des articles R571-32 à R571-43 du code de l'environnement.

Étude d'impact, page 128, dernière ligne du paragraphe « exigences acoustiques applicables aux bâtiments nouveaux », remplacer « l'extérieur » par « l'intérieur » du bâtiment.