



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur l’actualisation de l’étude d’impact de la Zac des Minotiers sur la commune de Pont-de-Claix (38)

n°Ae : 2022-40

Avis délibéré n° 2022-40 adopté lors de la séance du 21 juillet 2022

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 21 juillet 2022 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'actualisation de l'étude d'impact de la Zac des Minotiers sur la commune de Pont-de-Claix (38).

Ont délibéré collégalement : Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Karine Brulé, Marc Clément, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, Jean-Michel Nataf, Michel Pascal, Alby Schmitt, Véronique Wormser

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Sylvie Banoun, Virginie Dumoulin, François Letourneux, Serge Muller

* *

L'Ae a été saisie pour avis par SNCF Gares & Connexions, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 10 mai 2022.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis a vocation à être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 24 mai 2022 :

- le préfet de département de l'Isère, qui a transmis une contribution en date du 29 juin 2022,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) d'Auvergne-Rhône-Alpes, qui a transmis une contribution en date du 28 juin 2022.

Sur le rapport de Gilles Croquette et Michel Pascal, qui se sont rendus sur place le 5 juillet, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

L'opération qui nécessite l'actualisation de l'étude d'impact de la Zac des Minotiers à Pont-de-Claix (38) est la création, dans cette Zac, d'une halte voyageurs ferroviaire remplaçant la gare actuelle distante de 1,5 km. La halte est située sur la ligne ferroviaire Grenoble-Gap.

L'opération a pour objectif de créer une halte ferroviaire dans la Zac qui comprend une zone de logements et un pôle d'échange multimodal (tramway, bus, vélo). La gare actuelle, située dans le centre-ville de Pont-de-Claix à 1,5 km, sera conservée uniquement pour le transport de marchandises. Par ailleurs, la future halte ferroviaire n'est pas concernée par le périmètre du plan de prévention des risques technologiques de Pont-de-Claix, contrairement à la gare actuelle.

Les principaux enjeux environnementaux soulevés par les modifications apportées au projet initial sont, selon l'Ae :

- la réduction des incidences liées au trafic routier (polluants atmosphériques, bruit, émissions de gaz à effet de serre) grâce au développement de l'intermodalité,
- la limitation de l'exposition aux risques technologiques,
- les nuisances sonores générées par les circulations ferroviaires,
- la qualité des eaux souterraines.

Sur l'ensemble de ces thématiques, sensibles dans le sud de l'agglomération grenobloise, l'Ae formule des recommandations destinées à mieux connaître l'état initial et à montrer en quoi l'opération contribue à l'amélioration de l'environnement. L'Ae recommande principalement :

- de décrire le service de trains express régionaux (TER) actuel, les origines et destinations de ses usagers ainsi que la demande potentielle de transports susceptible d'être satisfaite par le déplacement de la halte,
- de préciser les mesures prévues en phase chantier pour le Léopard des murailles, le Crapaud calamite et les espèces exotiques envahissantes,
- de présenter, à l'occasion de la prochaine actualisation de l'étude d'impact de la Zac pour une demande de déclaration d'utilité publique, un bilan des émissions de gaz à effet de serre prenant en compte l'ensemble des éléments de la Zac et distinguant les émissions générées de celles qui seront évitées,
- de préciser les incidences de l'opération en termes de nuisances sonores,
- de procéder à une analyse de la pollution des sols et, si besoin, de définir des mesures d'évitement et de réduction pour la gestion des sols pollués et des eaux pluviales,
- de compléter le dossier en précisant les risques auxquels sont exposés les usagers de la future halte compte tenu de la présence à proximité d'une canalisation de transport d'éthylène.

L'Ae rappelle par ailleurs les observations formulées dans le cadre de l'avis d'autorité environnementale du 29 décembre 2016 à l'échelle du projet auxquelles il conviendra d'apporter des réponses dans le cadre de la prochaine actualisation de l'étude d'impact.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae sont présentés dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et contenu du projet

L'opération qui nécessite l'actualisation de l'étude d'impact de la Zac des Minotiers est la création d'une halte voyageurs ferroviaire remplaçant la gare actuelle distante de 1,5 km, au sein de la commune de Pont-de-Claix.

L'opération a pour objectif de rapprocher la halte de la Zac qui comprend une zone de logements et le pôle d'échange multimodal (PEM) « Pont-de-Claix l'Étoile » : vélo, bus, tramway. La gare actuelle sera conservée, sans arrêt de train voyageurs, sans que soit décrit dans le dossier le devenir des bâtiments, des services annexes (réservation de billets, personnel).

La gare actuelle est sur la ligne ferroviaire Grenoble Gap, et voit quotidiennement s'arrêter 19 trains. Elle permet notamment de rejoindre la gare SNCF de Grenoble en 8 minutes. Selon les informations fournies oralement aux rapporteurs, une trentaine d'utilisateurs utilisent quotidiennement la gare.

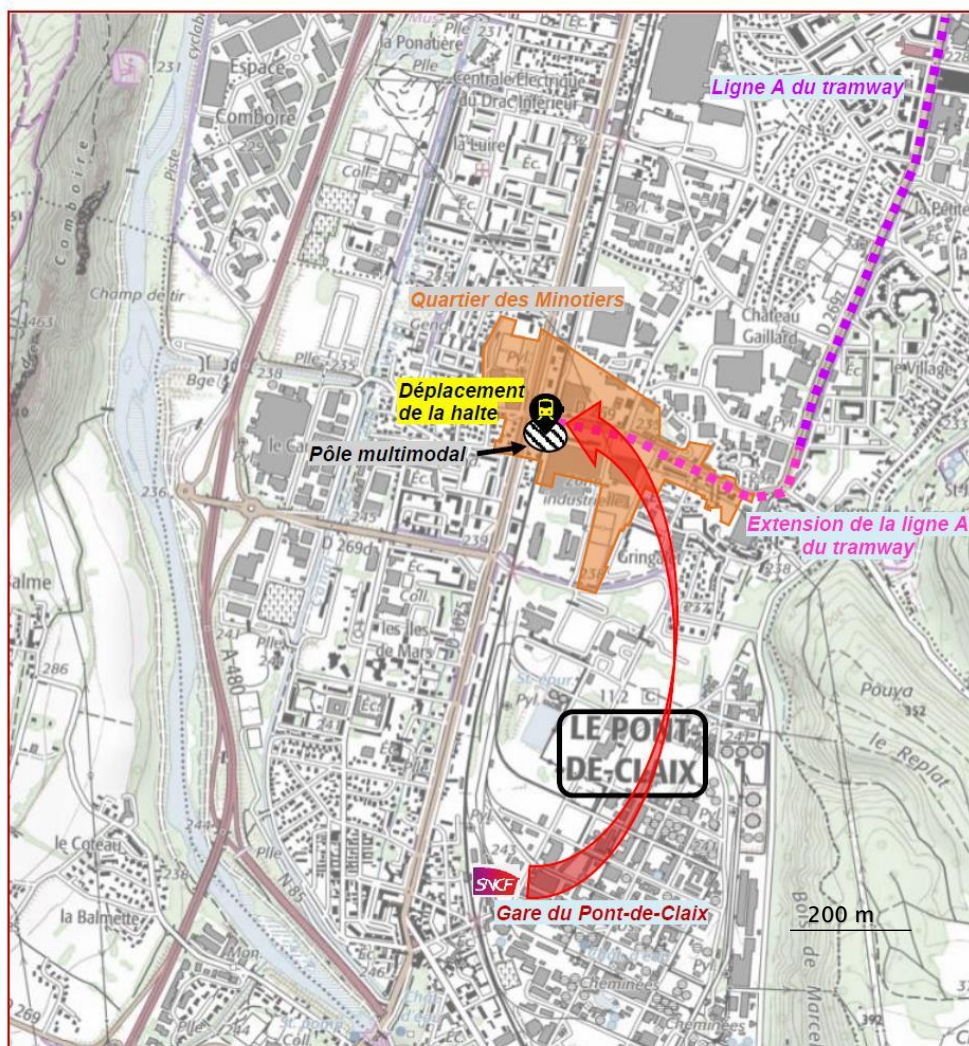


Figure 1 : Opération de déplacement de la halte voyageurs de Pont-de-Claix (Source : dossier)

Le PEM également inclus dans la Zac des Minotiers comprend :

- le terminus de la ligne A du tramway, qui dessert la gare SNCF de Grenoble avec un temps de trajet d'un peu plus de 35 minutes. Avec son extension récente en 2019, cette ligne comporte désormais 29 points d'arrêts intermédiaires et est la plus fréquentée du réseau de tramway de Grenoble avec plus de 21 millions de voyageurs par an ;
- un garage à vélos fermé et couvert de 100 places environ ainsi que 50 arceaux en accès libre abrités ;
- un parking relais d'une capacité de 51 places accueillant les véhicules des détenteurs d'un titre de transport. Un autre parking de 19 places, en stationnement libre celui-là, est également présent. Parmi ces places, deux sont réservées à l'auto-partage et deux autres au covoiturage. Deux emplacements sont également dotés d'une borne de chargement électrique ;
- une passerelle piétonne permettant de relier le parking relais et l'esplanade des mobilités au terminus de la ligne de tramway. Cette passerelle enjambe la voie ferrée et a été conçue afin de sécuriser les circulations piétonnes au droit du passage à niveau n°6 (PN6). Deux ascenseurs permettent une accessibilité aisée de part et d'autre de la traversée ;
- une station de la voie cyclable Grenoble – Vizille ;
- les arrêts de bus des lignes C2 et C25.

Le Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG), Grenoble-Alpes Métropole, la commune de Pont-de-Claix, la commune d'Échirolles, la Région et l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise (AURG) ont signé un protocole d'études partenariales sur le quartier des Minotiers afin de développer un projet urbain attractif autour de l'extension du tramway et de la création d'un pôle multimodal. Ce protocole vise à définir de façon opérationnelle l'articulation entre les projets urbains et les projets de transport.

La figure ci-dessous illustre la situation projetée attendue à court terme au niveau du pôle multimodal de l'Étoile.



Figure 2 : Vue de l'esplanade des mobilités (Source : dossier)

Le projet de Zac des Minotiers comprend principalement la construction de 1 700 à 1 900 logements à un horizon de vingt ans, dont 30 % de logements sociaux, soit environ 4 000 habitants, ce qui représente près de 40 % de la population actuelle de la commune dans un contexte de tendance à la baisse (cf. 2.1.1). La Zac comprend également le pôle multimodal (« l'esplanade des mobilités ») présenté plus haut.

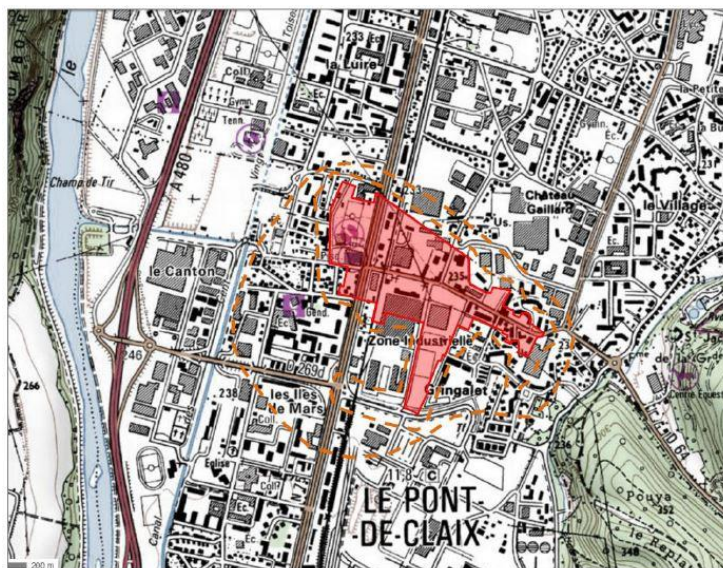


Figure 3 : Périmètre de la Zac des Minotiers (Source : étude d'impact initiale)

1.2 Présentation de l'opération et des aménagements projetés

La ligne au droit de la halte comprend une voie unique, contrairement à la gare actuelle où la ligne comprend deux voies. La future halte-voyeurs sera composée d'un quai latéral unique situé à l'ouest de la voie ferrée. Le déplacement de la halte voyageurs n'implique pas de modification du tracé ferroviaire.

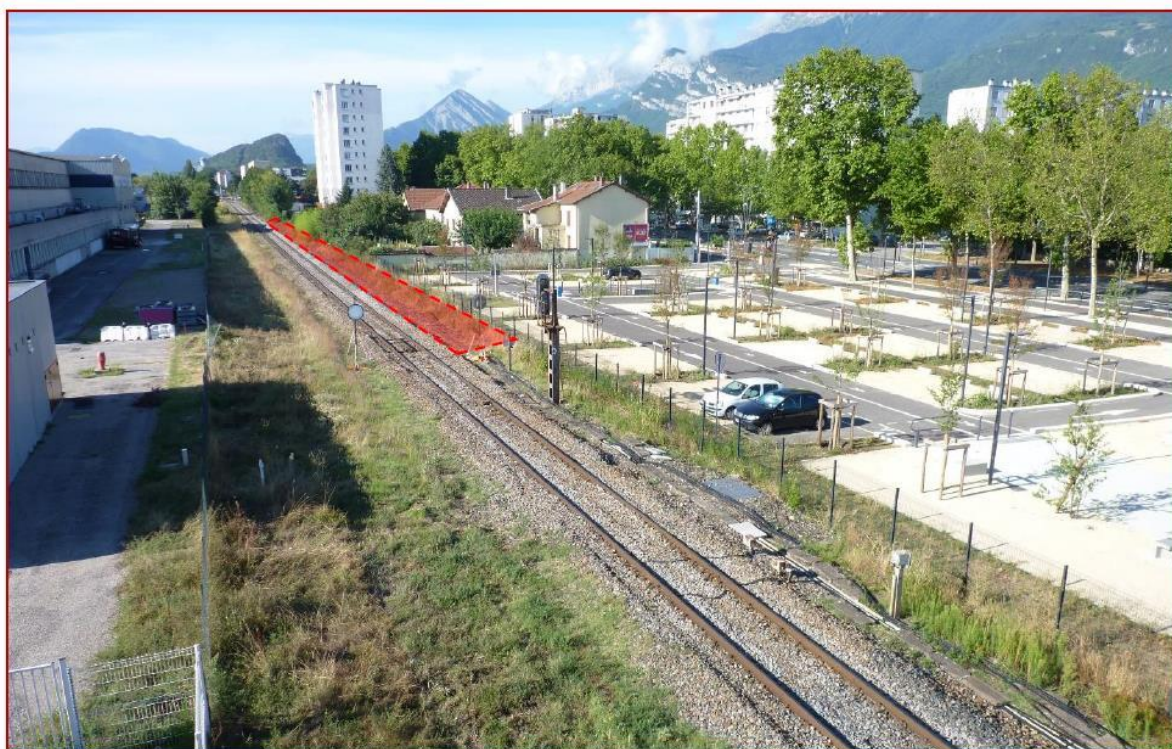


Figure 4 : Zone d'implantation de la nouvelle halte, vue de la passerelle (Source : dossier)

Les caractéristiques principales de la halte seront les suivantes :

- une longueur de 150 m, permettant l'accueil de trains express régionaux (TER) de grande capacité,
- une hauteur de quai de 0,55 m,
- une largeur de 2,5 m, accessible pour les personnes à mobilités réduites (PMR).

Le quai s'inscrira sur un délaissé situé entre la voie ferroviaire existante et le parking existant du pôle multimodal.

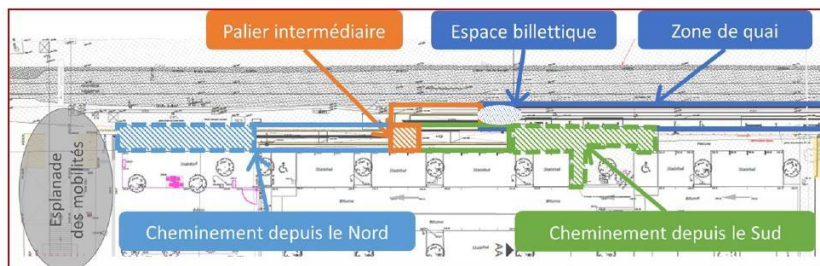


Figure 5 : Plan de situation (Source : dossier)

Les aménagements et mobiliers retenus principaux pour la future halte sont :

- trois abris étroits avec parement latéraux et arrière en tôle,
- des bancs,
- des candélabres avec haut-parleurs tous les 25 m,
- un local technique.



Figure 6 : Vue projetée de la future halte depuis la passerelle située au nord (Source : dossier)

L'opération nécessite également la modification des temps d'attente au niveau des trois passages à niveau situés à proximité de la future halte (PN5, PN6 et PN7).

Les travaux sont prévus entre juin et novembre 2024. Ils seront réalisés en quatre phases : adaptation des équipements ferroviaires, travaux de voie avec remplacement des traverses au droit du futur quai, création du quai et implantation de l'ensemble des équipements. Les travaux ferroviaires nécessitent des interceptions temporaires de circulations (ITC) qui seront mises en œuvre préférentiellement de nuit afin de limiter les impacts sur les circulations. Au total, 44 nuits avec ITC sont prévues.

1.3 Procédures relatives au projet

L'historique récent du projet de Zac des Minotiers et sa traduction en termes de procédures sont les suivants :

- 2016 : finalisation de l'étude d'impact du projet de création de la Zac² qui a fait l'objet d'un [avis d'autorité environnementale](#) (préfet de région) le 29 décembre 2016 ;
- 2018 : un dossier au titre de la loi sur l'eau a été présenté au préfet et a fait l'objet d'une absence d'avis (avis tacite) de la mission régionale d'autorité environnementale le 27 juin 2018 ;
- 2022 : le présent dossier est présenté à l'Ae.

Il est à noter que le prolongement du tramway jusqu'au site du projet de Zac a fait l'objet d'un dossier de demande d'examen au cas par cas (préfet de région) en 2015. Il n'a pas été soumis à étude d'impact.

L'actualisation de l'étude d'impact fait suite à une [décision après demande d'examen au cas par cas en date du 20 mars 2019](#) qui a été confirmée, après recours gracieux, par la [décision du 20 mai 2019](#) de l'Ae. L'opération de déplacement de la halte ferroviaire relevant de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions, l'Ae, compétente pour rendre la décision après examen au cas par cas, l'est également pour rendre un avis sur l'étude d'impact en application du c) du 2° de l'article R. 122-6 du code de l'environnement.

L'opération de déplacement de la halte ferroviaire a fait l'objet d'une déclaration d'intention conformément aux articles L. 121-18 et R. 121-25 du code de l'environnement. Cette déclaration d'intention avait pour objectif d'informer le public sur l'objet de l'opération, les modalités de son élaboration ainsi que des conditions dans lesquelles le public y sera associé.

Une concertation avec le public a été menée du 1^{er} au 26 février 2021, conformément aux dispositions de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme. Cette étape avait pour objectif d'intégrer les observations formulées et répondre aux interrogations du public.

Une participation du public par voie électronique est prévue au cours des prochains mois. Par la suite, SNCF Gares & Connexions prendra une déclaration de projet portant sur la création de la nouvelle halte, qui sera adressée au préfet pour publications au recueil des actes administratifs. En l'état, le projet n'est pas soumis à autorisation au titre du code de l'urbanisme. En effet, il est exonéré de permis de construire (Article R. 423-1).

Une prochaine étape à l'échelle du projet a également été annoncée aux rapporteurs pour 2022. Un dossier de déclaration d'utilité publique doit être présenté au cours du deuxième semestre 2022, l'étude d'impact fera l'objet d'une nouvelle actualisation à cette occasion.

1.4 Principaux enjeux environnementaux de l'opération relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux soulevés par les modifications apportées au projet initial sont, selon l'Ae :

- la réduction des incidences liées au trafic routier (polluants atmosphériques, bruit, émissions de gaz à effet de serre) grâce au développement de l'intermodalité,

² Le projet était alors désigné sous le nom de « renouvellement urbain de la Centralité Nord ».

- la limitation de l'exposition aux risques technologiques,
- la limitation des nuisances sonores générées par les circulations ferroviaires,
- la préservation de la qualité des eaux souterraines.

2. Analyse de l'actualisation de l'étude d'impact

La partie 2 de cet avis porte sur les éléments présentés dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact qui concernent le déplacement de la halte ferroviaire. Ces éléments ont été présentés par le pétitionnaire sous la forme d'un nouveau document venant compléter l'étude d'impact initiale de la Zac datant de 2016. Ils sont correctement proportionnés et présentés de manière claire et didactique. Des compléments doivent néanmoins être apportés notamment sur les thématiques de la pollution des sols, des milieux naturels, des nuisances sonores et des risques technologiques.

L'Ae revient par ailleurs dans la partie 3 du présent avis sur les observations formulées à l'échelle du projet de la Zac des Minotiers dans l'avis d'autorité environnementale de décembre 2016.

2.1 *État initial*

L'état initial comprend pour chaque thématique les principaux éléments pertinents à l'échelle de la Zac ainsi que des informations plus ciblées sur l'opération.

2.1.1 Contexte territorial et urbain et milieu humain

Le secteur du pôle d'échanges intégrant la future halte ferroviaire fait l'objet de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Villancourt – Les Minotiers ». Les objectifs d'aménagement de cette OAP comprennent le renouvellement de l'image de la ville et le renforcement de son attractivité grâce notamment à l'articulation entre urbanisme et transport.

La population de Pont-de-Claix s'établit à un peu plus de 10 600 habitants en 2018. Celle d'Échirolles, commune située à proximité immédiate de la Zac au nord, est relativement stable à 37 000 habitants environ. Le programme local de l'habitat (PLH) de Grenoble-Alpes Métropole (2017-2022) prévoit la création de 600 logements supplémentaires à Pont-de-Claix et de plus de 1 000 à Échirolles.

Les bâtiments situés au niveau de la future halte ferroviaire comprennent à l'est un bâtiment R+1 accueillant des activités artisanales et de « petite industrie » et, à l'ouest, des maisons individuelles avec jardin. Un immeuble de logement collectif R+9 est situé le long de la voie ferrée à quelques dizaines de mètres plus au sud.

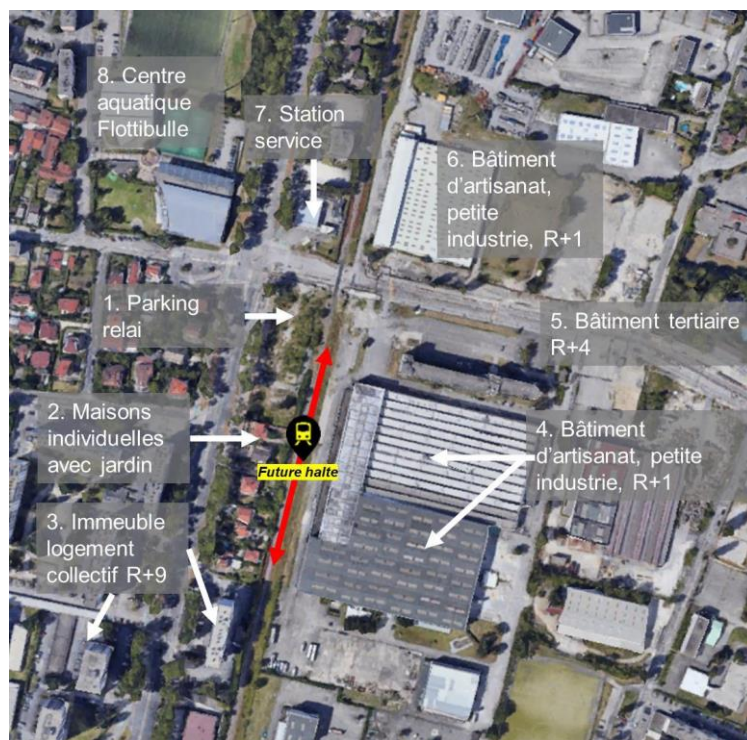


Figure 7 : Typologie du bâti à proximité de la future halte ferroviaire (Source : dossier)

De nombreux équipements d'enseignement, de pratique du sport (dont le centre aquatique Flottibulle situé à une centaine de mètres), de santé, de services et culturels se trouvent à proximité du pôle d'échange multimodal.

2.1.2 Milieu physique

La Zac, dont l'altitude est comprise entre 233 et 236 m, est localisée à 1 km environ du Drac, dans un secteur d'alluvions récentes, et marquée par la présence de nombreux remblais liés à l'urbanisation.

La première masse d'eau souterraine est la masse d'eau « *Alluvions du Drac et de la Romanche sous influence des pollutions historiques industrielles de Jarrie et Pont-de-Claix* » (FRDG372) qui est à plus de 10 m de profondeur. Les informations fournies sur cette masse d'eau sont celles de 2014, ce qui nécessiterait d'être actualisé : l'état quantitatif était bon et l'état chimique médiocre. Des données de 2018 disponibles pour un forage situé à 120 m du site de la halte ferroviaire mettent en évidence un état médiocre des eaux souterraines lié notamment à la présence de métaux, de pesticides et de nitrates.

Le dossier mentionne également la présence au niveau du site de la nappe « *Drac moyen - Gresse aval* » identifiée par le Sdage comme ressource majeure à préserver pour l'alimentation en eau et comme ressource stratégique. Cette masse d'eau présente une certaine vulnérabilité du fait de sa protection de surface, peu épaisse et relativement perméable. Elle est considérée comme sensible aux pollutions directes par infiltration.

2.1.3 Milieu naturel

Le site est anthropisé. Il a été utilisé par de nombreuses activités industrielles. La zone naturelle remarquable la plus proche est la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

(Znieff)³ « zone fonctionnelle de la vallée du Drac à l'aval de Notre Dame de Commiers » (de type II), située à 1 km environ.

Le diagnostic écologique réalisé pour l'étude d'impact initiale de la Zac a été complété à partir d'inventaires réalisés en 2020 et 2021, ciblés principalement sur la zone où sera déplacée la halte ferroviaire et de manière plus succincte à l'échelle de la Zac des Minotiers.

Aucun des 23 habitats naturels présents au sein de la Zac n'est protégé ou ne présente d'intérêt patrimonial particulier et la zone de la future halte ferroviaire est fortement urbanisée.

S'agissant de la flore, le nombre d'espèces recensées au sein de la Zac a diminué de 234 en 2015 à 116 en 2021. Deux espèces patrimoniales avaient été recensées en 2015 (le Pavot cornu et la Molène sinuée) sans donner lieu à la définition de mesures d'évitement et de réduction. Ces deux espèces n'ont pas été retrouvées en 2021.

Dix espèces végétales exotiques envahissantes avérées ont été recensées⁴.

S'agissant de la faune, le Léopard des murailles, espèce protégée, a été observé sur le site de la future halte. Le Crapaud calamite a été identifié à proximité, sur le site des « 120 Toises », et doit être pris en considération compte tenu de sa capacité à coloniser des secteurs nouvellement perturbés comme les chantiers. Vingt-et-une espèces d'oiseaux ont été contactées, dont quatorze protégées au niveau national et six à statut de conservation défavorable.

Cinq espèces de chauves-souris, protégées, ont été identifiées comme fréquentant le secteur en chasse et potentiellement en gîte dans le bâti. L'Ae observe que l'étude d'impact de 2016 mentionnait à proximité du site de la future halte un arbre présentant une potentialité forte de gîte pour les chauves-souris. Cet arbre a été abattu lors de la construction de l'esplanade des mobilités sans que le dossier ne précise les mesures mises en œuvre.

L'Ae recommande de préciser les résultats des investigations complémentaires menées depuis 2016 sur les gîtes potentiels de chauves-souris, en particulier ceux qui avaient été identifiés à proximité de la halte ferroviaire, et de préciser les mesures mises en œuvre le cas échéant.

2.1.4 Risques naturels, sanitaires et liés aux activités humaines

Le secteur est marqué par la présence de nombreux sites industriels. Huit installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont recensées à proximité immédiate, dont six sur la plateforme chimique de Pont-de-Claix parmi lesquelles trois se situent au-dessus des seuils Seveso⁵.

³ Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

⁴ Faux-verniss du Japon, Ambrosie à feuilles d'armoise, Armoise des Frères Verlot, Buddleia du père David, Vergerette du Canada, Galéga officinal, Vigne-vierge commune, Robinier faux-acacia, Sénéçon du Cap, Aster à feuilles de saule

⁵ Nom générique d'une série de directives européennes relatives à l'identification des sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs. Les établissements industriels concernés sont classés en « Seveso seuil haut » ou en « Seveso seuil bas » selon leur aléa technologique, dépendant des quantités et des types de produits dangereux qu'ils accueillent. Isochem et Suez RR IWS Chemicals France se situent au-dessus du seuil Seveso haut. Becton Dickinson est au-dessus du seuil Seveso bas.

Le plan de prévention des risques technologiques (PPRT) « Le Pont de Claix (38) – Isochem et Vencorex », approuvé le 27 juin 2018, intègre dans son périmètre la gare actuelle qui est classée en zone « bleu foncé B2 ». Il serait utile de préciser dans le dossier les conséquences de ce classement qui impose de limiter très fortement l'augmentation de la population ou de son exposition. Par ailleurs, le cahier des recommandations du PPRT stipule que « *Dans un délai de deux ans à compter de la date d'approbation du présent PPRT, il est vivement recommandé à la SNCF de réaliser une étude d'avant-projet en vue du déplacement de la gare actuelle hors du périmètre d'exposition aux risques* ».

Selon les indications fournies oralement aux rapporteurs, l'approbation du PPRT ne serait néanmoins pas le fait générateur du déplacement de la gare.

L'Ae recommande de compléter le dossier en précisant les prescriptions et recommandations du PPRT de Pont-de-Claix applicables à la gare actuelle.

Le site est exposé à la pollution atmosphérique notamment en raison de la situation géographique de l'agglomération grenobloise (plaine relativement réduite entourée de massifs montagneux importants) et la présence de sources d'émissions conséquentes (transports routiers, activités industrielles, secteur tertiaire et résidentiel). Le dossier d'étude d'impact de la Zac (loi sur l'eau) mentionne des dépassements des valeurs limites de pollution sur les oxydes d'azote (41 microgrammes par mètre cube pour une valeur limite de 40), et sur les particules fines (sans indication dans le dossier sur l'importance de ces dépassements), sur le site lui-même, du fait de la présence dans la ZAC de deux voies de circulation importantes, le cours Saint André à l'ouest, qui est l'épine dorsale routière de Grenoble (plus long cours urbain de France, 8 km), et l'avenue Charles de Gaulle d'ouest en est. Les indications fournies sur la pollution atmosphérique sont uniquement qualitatives, peu précises et relatives à la période 2009–2014.

Or le projet de Zac a pour ambition d'y faire vivre 4 000 personnes de plus qu'aujourd'hui. Ainsi, une mise en cohérence entre le projet de Zac et les évolutions des infrastructures de circulation autour (réduction de la vitesse, limitation de la place de la voiture) paraît pertinente. De même, il paraît indispensable de modéliser plus finement l'impact en pollutions supplémentaires dues aux habitants de la Zac qui, malgré l'offre de transport en commun, prendront, d'après les projections, la voiture de manière très importante.

L'Ae recommande de compléter le volet relatif à la pollution atmosphérique de l'état initial par des informations quantifiées et récentes.

Le bruit routier est important dans le secteur de Zac avec la présence dans l'environnement immédiat d'axes bruyants classés en catégorie 4⁶ (le cours Saint-André et la rue de la Paix), voire potentiellement 3 (avenue Charles de Gaulle). Concernant la voie ferrée, les niveaux de bruit observables, sont de l'ordre de 65–70 dB(A) de jour (ambiance non modérée) et de 55–60 dB(A) de nuit (ambiance modérée). Ces niveaux de bruit demeurent ponctuels (uniquement au passage des trains) et sont inférieurs à ceux observés sur les axes routiers alentour.

Des pollutions des sols sont recensées dans le périmètre de la Zac et en particulier autour du projet de déplacement de la halte. Ces risques sont liés à la présence d'une ancienne activité de la société

⁶ Les infrastructures de transport terrestre sont classées en cinq catégories : de la catégorie 1, la plus bruyante, à la catégorie 5, la moins bruyante.

Alstom (pollution au chrome et au nickel avec possibilité de pollution par diffusion), des activités Alp'imprim (en cours de cessation d'activités), la présence d'une station-service encore en activité, de garages automobiles, de diverses activités industrielles ou artisanales et la proximité immédiate de la plateforme chimique de Pont-de-Claix. L'Ae revient sur ce point au 2.3.2 du présent avis.

2.1.5 Déplacements et accessibilité

Le dossier présente les principales caractéristiques du réseau routier et du trafic automobile (circulation, fonctionnement des carrefours dont la capacité est jugée suffisante), la desserte par les transports en commun du PEM (tramway A, réseau de bus), l'offre de stationnement (voitures et cycles), les travaux déjà réalisés au niveau du PEM (passerelle piétonne, garage vélos, parking relais, ligne « chronovélo » Grenoble - Vizille, etc.).

L'étude d'impact de la Zac est plus précise sur les modes de déplacement. La voiture reste très majoritaire sur la commune de Pont-de-Claix, légèrement plus que dans l'ensemble de l'agglomération.

Quelques informations sont fournies sur le service TER au niveau de la halte actuelle ainsi que sur les « zones de chalandise » (zones situées à moins de 500 m à pied et moins de 3 km en vélo) mais il n'est pas fourni d'estimation des populations correspondantes. Le dossier ne précise pas non plus les origines et destinations des usagers actuels, ni la demande potentielle de transport susceptible d'être satisfaite par le repositionnement de la halte et qui ne serait pas satisfaite par le tramway A. Puisqu'aucune enquête de déplacement n'a été faite, le maître d'ouvrage ne connaît pas le pourcentage d'usagers qui prendraient le train à la nouvelle halte, située à 1 500 m de la gare actuelle, et donc à 1 500 m du centre-ville de Pont-de-Claix.

L'Ae recommande de décrire le service TER actuel, son articulation avec le tramway, les origines et destinations de ses usagers ainsi que la demande potentielle de transport susceptible d'être satisfaite par le déplacement de la halte.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

La seule variante évoquée dans le dossier concerne le positionnement de la halte par rapport à la voie ferrée. Initialement envisagé à l'est, le quai est dorénavant prévu à l'ouest. Selon les informations fournies aux rapporteurs, ce choix a été dicté par les restrictions de construction liées à la présence de canalisations transportant des matières dangereuses (éthylène et bromure). Compte tenu de la nature de l'opération envisagée, totalement intégrée au projet de Zac, cette présentation n'appelle pas d'observation particulière de l'Ae.

2.3 Analyse des incidences du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation

2.3.1 Incidences liées à la phase chantier

La base chantier, d'une surface de 300 m², est implantée au niveau de l'esplanade des mobilités et nécessitera d'interdire l'accès notamment à des places de stationnement dont deux places réservées aux personnes à mobilité réduite (PMR), sans précision sur les possibilités de substitution prévues.

Le volume total de déblais n'est pas quantifié dans le dossier. Même si le volume est très faible (« une centaine de m³ », a-t-il été indiqué aux rapporteurs), il est nécessaire de le mentionner, et de signaler aussi ce qui est prévu pour leur traitement, remblai sur site ou autre traitement.

Concernant le milieu naturel, un démarrage des travaux en hiver est annoncé afin de prendre en compte la présence sur site du Lézard des murailles. Cette mesure n'est pas adaptée car cela correspond à la période de brumation⁷. Par ailleurs, les travaux sont également indiqués comme étant programmés sur une période de cinq mois entre juin et novembre 2024. Ces informations ne garantissent pas l'absence d'incidences.

La problématique identifiée dans l'état initial d'une présence potentielle du Crapaud calamite n'est pas traitée et les mesures prévues pour la gestion des espèces exotiques envahissantes ne sont pas décrites.

Les indications sur les nuisances sonores sont peu précises. Il est seulement noté que « *les habitations les plus proches [...] sont pour la plupart suffisamment éloignées* » par rapport à un niveau de bruit jugé acceptable au-delà de sept mètres et sans faire de distinction entre les travaux de jour et de nuit.

Des mesures classiques sont par ailleurs prévues pour éviter et réduire les risques de pollutions accidentelles et les nuisances liées au trafic supplémentaire de poids-lourds.

L'Ae recommande de préciser les mesures prévues en phase chantier pour prendre en compte la présence du Lézard des murailles et la présence potentielle du Crapaud calamite et celles relatives aux espèces exotiques envahissantes et aux nuisances sonores.

2.3.2 Incidences permanentes

Milieu humain, déplacements et accessibilité

Les contributions reçues lors de la concertation de février 2021 font apparaître qu'une partie majoritaire des répondants est favorable au déplacement. Les incidences sont considérées comme limitées dans la mesure où la desserte en transports en commun permet de rejoindre en une dizaine de minutes le PEM où sera positionnée la future halte.

Le dossier considère par ailleurs que malgré des effets positifs attendus sur l'intermodalité (tram/TER, bus/TER et modes actifs/TER), le nombre d'usagers de la halte resterait inchangé. Selon les informations fournies aux rapporteurs, des études réalisées à l'échelle de l'étoile ferroviaire grenobloise ont mis en évidence un potentiel de l'ordre de 200 usagers par jour à l'horizon 2035 pour la halte ferroviaire de Pont-de-Claix. Ceci supposerait des investissements conséquents sur l'infrastructure, comprenant notamment le doublement de la voie, qui ne sont pas programmés à ce jour.

Les incidences liées à la modification des temps d'attente aux passages à niveau sont considérées comme peu significatives malgré des évolutions parfois importantes (allant d'une réduction de 129 secondes à une augmentation de 97 secondes selon les passages à niveau et les sens de circulation). Des aménagements routiers complémentaires sont à l'étude.

⁷ La brumation est un terme issu de l'anglais qui décrit la léthargie hivernale adoptée par certains animaux à sang froid comme les reptiles ou les amphibiens.

L'Ae observe par ailleurs que l'étude d'impact ne fournit pas d'information sur les ambitions en termes d'intermodalité à l'échelle de l'ensemble de la Zac des Minotiers.

L'Ae recommande de décrire les objectifs attendus du pôle d'échanges multimodal, notamment en termes de fréquentation.

Milieu physique

Le principe retenu pour la gestion des eaux pluviales est de privilégier l'infiltration dans le terrain naturel situé entre le quai et le parking et dans une noue dont l'emplacement n'est pas précisé. Ceci devra être validé en fonction des résultats de l'analyse des sols au regard de la vulnérabilité de la nappe (cf. infra).

L'effet du déplacement de la gare est annoncé comme positif pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) sans fournir d'estimation. Cette affirmation n'est pas démontrée en l'absence d'évolution des trafics entre le scénario projet et le scénario de référence. Dans l'état actuel du dossier, l'opération se traduit par une augmentation des émissions de GES (celles liées à la construction de la halte). À l'échelle de l'opération du déplacement de la gare, les émissions de GES qui seront générées compte tenu des travaux doivent être précisées.

L'Ae recommande de présenter un bilan des émissions de GES générées par l'opération de déplacement de la gare.

À l'échelle du projet de la Zac des Minotiers, il conviendrait en outre de faire un bilan des émissions de GES pour lesquelles l'étude d'impact initiale ne fournit aucun élément malgré des incidences majeures. L'analyse doit porter sur l'ensemble des éléments de la Zac (bâtiments, voiries, effets liés aux transports et notamment à l'intermodalité, etc.) et distinguer les émissions générées de celles qui seront évitées grâce au report modal. Ces éléments sont essentiels pour l'analyse des effets du projet et devront impérativement être présentés à l'occasion de la prochaine actualisation.

L'Ae recommande, à l'occasion de la prochaine actualisation de l'étude d'impact de la Zac, de présenter un bilan des émissions de gaz à effet de serre prenant en compte l'ensemble des éléments de la Zac et distinguant les émissions générées de celles qui seront évitées.

Paysage et patrimoine

Les effets sont considérés comme significatifs pour les maisons individuelles situées en bord de quai. La mise en place d'un brise-vue est indiqué comme étant à l'étude. Il convient de confirmer si cette mesure sera effective.

Risques naturels et sanitaires

Le dossier précise que le site est en zone de sismicité 4 sur une échelle de gravité allant de 1 à 5. Il ne précise pas les règles constructives et d'exploitation applicables, à la fois sur le projet, et *a fortiori* sur l'opération.

Comme pour les émissions de gaz à effet de serre, il est considéré que les effets de l'opération sur la pollution atmosphérique seront positifs. La démonstration devra être apportée à l'échelle du

projet de Zac, comme cela avait été demandé dans l'avis d'autorité environnementale de 2016 (cf. partie 3 du présent avis).

À cet égard, il paraît pertinent pour l'Ae que les principales sources d'émission à proximité immédiate de la Zac, en particulier le cours Saint-André, soient réduites pour atteindre les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air sur la Zac.

La création de la halte ferroviaire aura des conséquences sur les nuisances sonores à cause de la modification de la vitesse de circulation des trains et des bruits liés au fonctionnement (annonces en gare, activité des usagers sur les quais). Une analyse est présentée pour les habitations situées le long du futur quai. Sur la base de mesures réalisées au droit de la gare actuelle et de la future halte, le dossier conclut que les trains de passage provoquent des émissions sonores plus élevées que celles des trains qui s'arrêtent en gare. Les résultats présentés dans le dossier ne semblent néanmoins pas cohérents avec cette conclusion⁸.

Par ailleurs, si la conclusion présentée dans le dossier s'avérait exacte, l'Ae relève que l'opération pourrait avoir pour conséquence d'augmenter significativement les niveaux sonores pour les habitations situées à proximité de la gare actuelle (dont certaines se trouvent à 20 m de la voie environ).

L'Ae recommande de revoir les explications fournies pour justifier l'absence d'incidence sur les émissions sonores pour les habitations situées à proximité de la future halte et d'examiner la situation des habitations situées à proximité de la gare actuelle.

Il n'a pas été réalisé à ce jour d'analyse des sols pour évaluer leur état de pollution. L'étude d'impact fournit une cartographie générale, mettant en évidence des pollutions variées, et annonçant que l'analyse fine des pollutions et des traitements sera faite à la parcelle. L'analyse pour la parcelle de la halte ferroviaire n'est pas disponible dans le dossier. Cette étude est nécessaire compte tenu des risques de pollution recensés (cf. partie 2.1.4 du présent avis). Dans le cas où des pollutions seraient détectées, il conviendra de définir des mesures pour la gestion des sols pollués et éventuellement d'adapter les dispositions prévues pour la gestion des eaux pluviales.

L'Ae recommande de procéder à une analyse de la pollution des sols et de définir, si besoin, des mesures d'évitement et de réduction pour la gestion des sols pollués et des eaux pluviales.

Risques technologiques

Le site de la future halte ferroviaire n'est pas inclus dans le périmètre du PPRT contrairement au site actuel. Il est en revanche concerné par le risque lié au transport de marchandises dangereuses en raison de la proximité des infrastructures routières et ferroviaires et de canalisations (dont notamment une canalisation d'éthylène qui suit le tracé de la voie ferrée dans le secteur du projet et une canalisation de gaz au droit du prolongement de la ligne de tramway). Le dossier précise les dispositions applicables pour les canalisations, qui sont respectées par le projet, mais ne précise pas dans quelle zone de danger se trouve la future halte ferroviaire⁹.

⁸ Les émissions sonores mesurées au droit de la halte actuelle sont de 60,4 dB(A) (niveau de jour) tandis que celles mesurées au niveau du site de l'implantation future sont de 55,9 dB(A).

⁹ Une carte de synthèse est fournie à l'échelle de la Zac mais elle ne permet d'identifier clairement les risques auxquels les futurs usagers de la halte seront exposés.

L'Ae recommande de compléter le dossier en précisant les risques auxquels sont exposés les usagers de la future halte compte tenu de la présence à proximité d'une canalisation de transport d'éthylène.

2.4 Évaluation des incidences Natura 2000

L'analyse des incidences sur les sites Natura 2000 n'a pas été mise à jour par rapport au dossier initial qui concluait à un « *faible impact du projet sur les espaces Natura 2000 aux alentours du projet* ». Ceci n'appelle pas d'observation de la part de l'Ae.

2.5 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

La seule mesure de suivi supplémentaire prévue dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact consiste en la réalisation de mesures de bruit après travaux au niveau des habitations. Il conviendrait de rappeler cette mesure dans le tableau de synthèse des effets et mesures.

L'Ae observe que les mesures prévues de suivi pour la thématique des déplacements dans le cadre de l'étude d'impact initiale portent sur le fonctionnement du réseau viaire. Compte tenu des objectifs de développement de l'intermodalité, auxquels le déplacement de la gare va contribuer, il serait opportun de prévoir un suivi de l'usage des transports en commun à l'échelle du PEM.

L'Ae recommande de prévoir un suivi de l'usage des transports en commun et de l'intermodalité à l'échelle du pôle d'échanges multimodal (PEM).

2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique présente sous un format adapté et clair les principaux éléments de l'étude d'impact. Il devra être adapté pour tenir compte des évolutions qui seront apportées en réponse au présent avis.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

3. Analyse des suites données aux recommandations de l'avis Ae n° 2016-ARA-DP-115 du 29 décembre 2016

La Zac des Minotiers a fait l'objet d'un avis d'autorité environnementale au stade du dossier de la création de la Zac qui était alors désignée sous le nom de Zac « *Centralité Nord* ». Cet avis a été rendu le 29 décembre 2016 par le préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes¹⁰.

Le dossier d'actualisation soumis à l'autorité environnementale en mai 2022 porte uniquement sur la prise en compte, dans le périmètre du projet, de l'opération de déplacement de la gare de Pont-de-Claix vers la halte ferroviaire de « *Pont-de-Claix - L'étoile* ». Il ne s'agit pas d'une actualisation globale de l'étude d'impact de la Zac, mais d'une actualisation de cette étude strictement limitée à l'opération. Il conviendra par conséquent de tenir compte des observations formulées dans l'avis de

¹⁰ Avis Ae n° 2016-ARA-DP-115 du 29 décembre 2016 : https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20161229_avis_signe_pont_de_claix.pdf.

décembre 2016 et d'y apporter des réponses dans le cadre de la prochaine actualisation qui est annoncée à l'échelle de la Zac.

L'Ae rappelle ci-dessous les principales observations qui ont été formulées dans l'avis de décembre 2016 et auxquelles le dossier ne répond pas à ce stade.

L'avis du 29 décembre 2016 note que « *des compléments, tel que précisé dans le dossier de la création de la Zac, sont annoncés comme devant être apportés dans le dossier d'étude d'impact de la réalisation de la Zac (étude géotechnique et étude hydrogéologique notamment)* ».

L'Ae recommande de compléter le dossier afin de présenter les résultats des études géotechnique et hydrogéologique et d'en tenir compte pour l'analyse des incidences et la définition des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

L'avis du 29 décembre 2016 indique que « *Le projet a [...] fait l'objet d'une demande de dérogation au titre des espèces protégées, notamment sur le site des "120 toises" et il semblerait, d'après le dossier transmis que le projet ne soit pas concerné par un espace protégé naturel mais qu'une attention toute particulière devra être portée sur le Crapaud calamite* ».

L'Ae recommande de compléter le dossier pour préciser les incidences sur les espèces protégées, en particulier le Crapaud calamite, et les mesures éventuelles correspondantes.

L'avis du 29 décembre 2016 note qu'il « *aurait été intéressant de justifier les évolutions du projet au regard des enjeux environnementaux dans le cadre d'une démarche itérative* » et que « *De même, un scénario fil de l'eau intégrant les tendances d'évolution du site aurait permis de dégager les perspectives d'évolution de l'état de l'environnement en l'absence du projet* ».

L'Ae recommande de justifier les évolutions du projet au regard des enjeux environnementaux et de présenter un scénario fil de l'eau intégrant les tendances d'évolution du site.

L'avis du 29 décembre 2016 note que « *Les éléments justifiant la compatibilité du projet avec les documents cadres mériteraient toutefois d'être davantage précisés* ».

En particulier et à titre d'exemple, le dossier loi sur l'eau annonce une compatibilité avec le schéma régional climat air énergie (SRCAE), alors que cela ne semble pas être le cas. Le projet prévoit pas de réduction des émissions de GES, et ne prévoit pas non plus de production d'énergie renouvelable, alors que le potentiel solaire est avéré.

L'Ae recommande de préciser la compatibilité ou non du projet avec les documents cadres.

L'avis du 29 décembre 2016 note que « *Le dossier d'étude d'impact n'évoque pas certains projets avoisinant le site et dont les effets cumulés pourraient utilement être pris en compte. En effet, d'après le dossier il apparaît que plusieurs sites soient voués à évoluer au Nord de la commune* ».

L'Ae recommande de compléter l'analyse des effets cumulés.

L'avis du 29 décembre 2016 note que « *Le degré à partir duquel l'impact résiduel doit être qualifié de significatif, et à ce titre doit être compensé, n'est [...] pas précisé* » et que « *Les interactions entre les effets induits au niveau des différentes thématiques environnementales auraient aussi utilement pu être abordées* ».

L'Ae recommande de préciser le degré à partir duquel l'impact résiduel est considéré comme significatif et nécessitant d'être compensé et de préciser les interactions entre les effets induits au niveau des différentes thématiques environnementales.

Concernant les risques naturels et technologiques, le projet est situé à proximité de la plateforme chimique de Pont-de-Claix, associée à un plan de prévention des risques technologiques qui était en cours de révision en 2016. L'avis du 29 décembre 2016 note qu'il « *aurait été utile que le dossier produise une analyse de la bonne compatibilité du projet présenté (déjà bien détaillé) avec les hypothèses retenues au sein de l'étude d'impact en ce qui concerne [l'évolution prévisible des] périmètres de danger [du PPRT] et y associe, le cas échéant, la présentation des mesures dont il est raisonnable de penser qu'elles devront assortir le projet à ce sujet* ». Le PPRT « Le Pont de Claix (38) – Isochem et Vencorex » a été approuvé le 27 juin 2018.

L'avis du 29 décembre 2016 note également que « *l'emprise du projet est concernée par des risques liés à la présence de canalisations de transport de matières dangereuses et même s'il est bien entendu que le projet devra, de toutes façons, respecter les mesures réglementaires de protection associées à ces risques. La présence, au sein du dossier, d'une analyse du même type serait la bienvenue* ». L'Ae a formulé une recommandation en ce sens pour la halte, il convient de faire de même pour le projet dans son ensemble.

L'Ae recommande de présenter une analyse de la compatibilité du projet avec le PPRT « Le Pont de Claix (38) – Isochem et Vencorex » et les mesures réglementaires liées à la présence de canalisations de transport de matières dangereuses, et les mesures qui en découlent sur la construction et l'exploitation de la halte.

Concernant les nuisances sonores et la pollution de l'air, l'avis du 29 décembre 2016 note qu'il « *conviendrait de garantir l'efficacité [des mesures proposées pour inviter à limiter la circulation sur certains tronçons de voirie] pour assurer une qualité de vie aux futurs résidents et vérifier qu'elle réponde aux niveaux conseillés par l'OMS* ».

En matière de réduction de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores, l'Ae recommande de démontrer l'efficacité des mesures proposées pour assurer une qualité de vie aux futurs résidents et de vérifier qu'elle réponde aux niveaux conseillés par l'OMS.

L'avis du 29 décembre 2016 note que « *Les analyses faites pour étudier la gestion des eaux pluviales du projet sont imprécises et incomplètes. Dans un premier temps, le projet cherche à être vertueux dans sa gestion des eaux pluviales. Dans un second temps, il indique que le sol est impropre à l'infiltration en invoquant une perméabilité trop faible sur la majorité du site voire une problématique de sol pollué par endroits* ».

L'Ae recommande de préciser les dispositions prévues en matière de gestion des eaux pluviales en prenant notamment en compte la problématique des sols pollués.

L'avis du 29 décembre 2016 note que les engagements relatifs aux mesures visant les milieux naturels, la faune et la flore « *gagneraient à être plus fermes* », que « *certains enjeux particuliers (présence potentielle de chauves-souris dans les bâtiments et certains arbres) devront faire l'objet de diagnostics complémentaires avant certaines opérations pouvant avoir pour conséquence la destruction de gîtes potentiels* ».

L'Ae recommande de confirmer l'engagement de réaliser les mesures présentées pour éviter et réduire les incidences négatives sur les milieux naturels, la faune et la flore et de compléter le diagnostic relatif à la présence de chauves-souris et de gîtes potentiels.