

Autorité environnementale

Décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas, sur le réaménagement du parking Belledonne de la gare de Brignoud sur la commune de La Villard-Bonnot (38)

n° : F-084-26-C-0021

Décision n° F-084-26-C-0021 en date du 3 juillet 2026

Décision du 3 juillet 2026
après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

Le président de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2, R. 122-3-1 et R. 122-3 ;

Vu le décret n° 2022-1025 du 20 juillet 2022 substituant la dénomination « Inspection générale de l'environnement et du développement durable » à la dénomination « Conseil général de l'environnement et du développement durable », et notamment son article 6 ;

Vu le décret n° 2022-1165 du 20 août 2022 portant création et organisation de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu le règlement intérieur de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable adopté le 20 octobre 2022 ;

Vu l'arrêté du 16 janvier 2023 du ministre de la Transition écologique et de la cohésion des territoires modifiant l'arrêté du 12 janvier 2017 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement.

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale (Ae) de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd) dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la décision prise par la formation d'Ae de l'Igedd dans sa réunion du 21 juillet 2022 portant [l'avis n°2022-037](#) relatif à la suppression du passage à niveau n°27 de Brignoud (38) ;

Vu la décision prise par la mission régionale d'Ae Auvergne-Rhône-Alpes dans sa réunion du 16 juillet 2024 portant [l'avis n°2024-ARA-AP-1709](#) relatif à la reconstruction du pont de Brignoud et la création d'une passerelle modes actifs sur les communes de Crolles, Froges et Villard-Bonnot (38) et la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Crolles et Froges ;

Vu la décision au cas par cas (y compris ses annexes) du 4 août 2025, enregistrée sous le numéro n° [F-084-25-C-0092](#), concernant la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal sur la commune de Villard-Bonnot (38), présentée par le syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG) ;

Vu la demande d'examen au cas par cas (y compris ses annexes) enregistrée sous le numéro n° F-084-26-C-0021, concernant le réaménagement du parking Belledonne de la gare de Brignoud sur la commune de Villard-Bonnot (38), présentée par le SMMAG, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 2 juin 2026.

Considérant la nature de l'opération :

- elle consiste à réaménager du parking Belledonne existant, de la gare de Brignoud, pour répondre aux besoins actuels de stationnement sauvage liés à la gare, sur une emprise d'environ 13 048 m²,
- elle constitue l'une des opérations du projet d'ensemble de réaménagement du quartier de gare de Brignoud. Celui-ci vise à renforcer l'intermodalité entre les transports ferroviaires, routiers, cyclables et piétons ; il s'inscrit dans la stratégie de développement des mobilités durables sur l'axe ferroviaire Grenoble-Montmélian, dont la modernisation prévoit la création, en gare de Brignoud, d'une troisième voie centrale, opérationnelle à l'horizon 2027, permettant d'organiser le terminus des trains périurbains en provenance de Rives et du Sillon Alpin Sud. Ainsi, le niveau d'offre à Brignoud serait porté, à terme, à quatre trains par heure aux heures de pointe, des possibilités de trajets en correspondance car/TER ou TER/vélo, améliorant l'attractivité du réseau TER,
- cette opération n'a pas pour objet de porter, à elle seule, la reconfiguration globale du quartier de gare ni permettre l'accueil de véhicules supplémentaires pour l'augmentation de l'offre ferroviaire et ne modifie pas la consistance des autres composantes du projet d'ensemble,

notamment la suppression du passage à niveau (PN) n°27, la reconstruction du pont de Brignoud, la création de la troisième voie, les aménagements cyclables ou la requalification de l'avenue Robert-Huant,

- elle prévoit 119 places de stationnement, dont une pour personnes à mobilité réduite, trois places équipées d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques, une pour personnes à mobilité réduite équipée d'une infrastructure de recharge pour véhicules électriques, deux places d'autopartage, ainsi que sept places destinées aux taxis et/ou à la dépose-minute,
- elle est organisée en deux secteurs :
 - o d'une part, un secteur d'entrée et de retournement comprenant un parvis paysager permettant l'accès au passage souterrain existant, des consignes vélos sécurisées, un aménagement cyclable en continuité avec les aménagements voisins, une bande plantée, 52 places de stationnement ainsi qu'une zone centrale paysagère intégrant les places de dépose-minute et/ou de taxi,
 - o d'autre part, un secteur situé entre la rampe du passage souterrain et le fond de parcelle, comprenant une voirie interne desservant les stationnements et l'accès de service de la SNCF, 67 places de stationnement en bataille, un parvis au droit de l'accès au quai, des équipements pour les cycles, des bandes plantées, la restitution des places de stationnement de la copropriété voisine, ainsi que la reprise de la rampe d'accès à la passerelle existante,
- elle comprend également la réorganisation des circulations internes, l'amélioration des cheminements piétons et cycles, la mise en place de revêtements perméables sur une partie des stationnements, hors places PMR, la création d'espaces végétalisés et plantés, la constitution d'une haie et d'une clôture séparant l'emprise de la copropriété voisine, ainsi que des aménagements destinés à améliorer la gestion des eaux pluviales et l'insertion paysagère du site,
- Le calendrier prévisionnel d'exécution prévoit une phase de travaux de janvier à septembre 2027,
- L'opération est fortement réduite par rapport à celle ayant fait l'objet de la décision n° F- 084-25-C-0092 du 4 août 2025. Celle-ci portait sur la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal d'environ 3 hectares comprenant notamment une gare biface, des parvis et modes actifs de part et d'autre du passage souterrain, des cheminements piétons, des raccordements à plusieurs itinéraires cyclables, des accès bus des deux côtés de la gare, des aires de correspondance avec les transports collectifs, 200 places de stationnement, des consignes et arceaux vélos, des espaces de dépose-minute, de taxi et de covoiturage, des locaux et services aux usagers, ainsi que des bornes d'information voyageurs et de billettique,
- la réduction porte ainsi à la fois sur son emprise, ramenée d'environ 3 hectares à 13 048 m², sur l'offre de stationnement, ramenée de 200 à 119 places, et sur la fonctionnalité du pôle d'échanges multimodal (PEM) ; la présente demande ne comprend plus la gare biface, les accès bus des deux côtés de la gare, les aires de correspondance structurantes, les locaux et services du PEM, ni la troisième voie ferroviaire ;

Considérant la localisation de l'opération,

- sur la commune de Villard-Bonnot, dans le département de l'Isère, au niveau de la gare SNCF de Brignoud, sur le parking existant dit « Belledonne »,
- dans un secteur déjà aménagé et artificialisé de la gare, actuellement affecté au stationnement, décrit dans le dossier *« comme très minéral et ne comportant que quelques espaces verts et arbres isolés »*,
- s'inscrivant dans les zonages Us, Um-a et AU du plan local d'urbanisme de Villard-Bonnot révisé le 18 décembre 2020,
- qui est concernée par le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'Isère (3ème étape), approuvé par arrêté préfectoral n°38-2020-04-10-005 du 10 avril 2020 et le plan de protection de l'atmosphère (PPA) de Grenoble Alpes Dauphiné, approuvé par arrêté préfectoral complémentaire n°38-2022-12-16-0002 du 16 décembre 2022,
- sachant que la commune de Villard-Bonnot est couverte par un plan de prévention des risques (PPR) naturels approuvé le 28 décembre 1993 et modifié le 25 juillet 2013. L'emprise n'est pas située dans une zone d'interdiction de ce plan ni dans le zonage du PPR inondations « Isère amont » approuvé le 30 juillet 2007 et modifié le 25 février 2026, mais elle est concernée par des zones potentiellement sujettes aux débordements de nappe, par un aléa moyen de retrait-gonflement des argiles, par un aléa sismique modéré et par un potentiel radon faible,

- elle est localisée dans un secteur présentant une sensibilité liée à l'état des sols, les investigations disponibles ayant mis en évidence la présence de mercure au droit de certains sondages et plusieurs sites dits Casias (Carte des Anciens Sites Industriels et Activités de Services) étant recensés dans un rayon d'un kilomètre, dont un à environ 50 m de l'emprise ;

Considérant les incidences prévisibles de l'opération sur l'environnement, la santé humaine et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire ces incidences :

- la décision n° F-084-25-C-0092 du 4 août 2025 avait identifié, pour le pôle d'échanges multimodal alors présenté, plusieurs incertitudes portant notamment sur le caractère inondable et pollué du secteur, les eaux souterraines et pluviales, les nuisances, la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, Natura 2000, les milieux naturels, les zones humides, les espèces protégées, l'artificialisation et les effets cumulés du projet d'ensemble de réaménagement du quartier de gare,
- s'agissant des eaux souterraines, l'enjeu précédemment relevé se trouve circonscrit à une opération sans intervention directe sur la nappe et qui ne prévoit ni prélèvement d'eau, ni drainage, ni modification prévisible des masses d'eau souterraines, la faible profondeur de la nappe alluviale étant identifiée comme un point de vigilance justifiant des mesures de prévention des pollutions accidentelles en phase chantier,
- concernant les sols pollués, les matériaux excavés seront orientés, selon leurs caractéristiques analytiques, vers des filières adaptées, notamment ISDI, ISDND, ISDD ou ISDD amiante. Les risques sanitaires en phase chantier sont liés principalement aux terrassements, à la manipulation des déblais et à la remise en suspension éventuelle de poussières polluées : ces risques seront réduits par la caractérisation des terres, la limitation des emprises de chantier, la prévention des poussières et l'évacuation encadrée des déblais. Les zones affectées maintenues en place ou les terres réutilisées sur site seront recouvertes soit par un enrobé ou une surface minérale exempte de pollution pour les voiries et stationnements, soit par 30 cm de terres saines après tassement au droit des futurs espaces verts, avec conservation de la mémoire de la pollution et restrictions d'usage associées. Ces dispositions permettent de prévenir l'exposition des travailleurs, des riverains, des usagers de la gare et des futurs usagers du parking,
- s'agissant de la gestion quantitative et qualitative des eaux pluviales, l'incertitude relevée précédemment sur les « risques liés à l'infiltration des eaux pluviales » est désormais circonscrite par un dispositif de gestion à la parcelle dimensionné pour une pluie trentennale. Le projet prévoit des espaces verts décaissés de 10 cm, des revêtements perméables sur une partie des stationnements et des tranchées drainantes sur le parvis Belledonne. Le volume nécessaire est évalué à 183 m³ et le volume stocké à 257 m³, soit une marge de 74 m³. La compatibilité de l'infiltration avec l'état des sols sera précisée dans le cadre de la déclaration au titre de la rubrique 2.1.5.0 de la nomenclature eau relative aux installations, ouvrages, travaux et activités soumis à la loi sur l'eau, en excluant toute solution susceptible de mobiliser les pollutions maintenues en place ;
- s'agissant de la qualité de l'air et des émissions de gaz à effet de serre, les incidences précédemment relevées étaient liées à une opération de PEM, à une durée de travaux de 18 mois et à l'augmentation attendue des trafics routiers et ferroviaires. La présente opération ne modifie pas l'offre ferroviaire actuelle et n'engendre pas de déplacements supplémentaires par rapport à la situation actuelle,
- les nuisances de chantier appellent une vigilance particulière en raison de la présence d'habitations, commerces et entreprises en bordure d'emprise, l'habitation la plus proche étant située à environ 6,5 m. Ces nuisances seront toutefois temporaires et liées à des travaux de réaménagement localisés, principalement aux engins, chargements, déchargements, circulations de chantier, poussières et émissions des matériels. Elles seront réduites par l'organisation du chantier, la limitation des emprises, la gestion des circulations, la prévention des poussières et pollutions accidentelles, le respect de la réglementation applicable au bruit de chantier et l'optimisation de la gestion des déblais et remblais,
- en phase d'exploitation, l'opération n'est pas susceptible d'engendrer d'émissions atmosphériques supplémentaires notables, ni d'odeurs, ni de vibrations propres. L'éclairage sera limité aux heures de fonctionnement de la gare, de 5 h à 21 h, puis déclenché sur détection, ce qui réduit les nuisances lumineuses et le dérangement potentiel de la faune,
- s'agissant de possibles incidence sur des sites Natura 2000, alors que la précédente décision relevait une analyse lacunaire dans le contexte fonctionnel du projet d'ensemble, la présente opération est située hors site Natura 2000, le site le plus proche étant localisé à environ 5,7 km. Eu égard à sa nature de réaménagement d'un parking existant, à l'absence d'emprise sur des habitats d'intérêt communautaire, à l'absence de rejet direct vers un site Natura 2000 et aux

mesures de prévention des pollutions de chantier, elle n'est pas susceptible d'affecter un habitat ou une espèce ayant justifié la désignation d'un site Natura 2000,

- s'agissant des milieux naturels, des continuités écologiques, des espèces protégées et des zones humides, la précédente décision relevait notamment l'impact potentiel du pôle d'échanges multimodal sur une zone humide fonctionnelle et une caractérisation écologique insuffisante. La présente emprise n'est pas située dans une zone humide délimitée, la zone humide identifiée dans le cadre des études du secteur de Brignoud étant située à environ 70 m. Par ailleurs, elle n'est pas située dans une Znieff, celles de type I n° 820032102 « Boisements alluviaux de l'Isère, de Pontcharra à Villard-Bonnot » et de type II n° 820032104 « Zone fonctionnelle de la rivière Isère entre Cevins et Grenoble » étant localisées à environ 90 m de l'emprise. L'absence de consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers et le maintien de l'opération sur une emprise déjà artificialisée constituent la principale mesure d'évitement,
- les incidences résiduelles sur la biodiversité ordinaire sont réduites par l'adaptation du calendrier de travaux, la limitation des emprises et des circulations d'engins, la prévention des pollutions accidentelles, la gestion des espèces végétales exotiques envahissantes, l'adaptation de l'éclairage, la suppression des abris et ornières favorables aux amphibiens, reptiles et petite faune et l'optimisation de la gestion des matériaux,
- s'agissant de l'artificialisation et de l'inscription de l'opération dans le projet d'ensemble, la précédente décision avait retenu « l'artificialisation nette notable » et les incidences d'un PEM complet à l'échelle du quartier de gare. La présente opération, tout en demeurant une composante du projet d'ensemble, est désormais limitée au réaménagement du parking Belledonne existant, pour répondre aux besoins actuels de la gare, sans changement d'usage des sols et sans création d'une nouvelle emprise sur des terrains naturels, agricoles ou forestiers,
- les incidences propres à cette opération et ses interfaces avec les autres opérations du projet d'ensemble concernent principalement la phase travaux, notamment les déblais et remblais, les circulations de chantier, les poussières, les nuisances sonores, le dérangement ponctuel de la faune et les risques de pollution accidentelle des sols et des eaux. Au regard de son emprise limitée, de son implantation sur un site déjà artificialisé, de l'absence d'augmentation notable des trafics en exploitation et des mesures de réduction prévues, cette opération n'est pas susceptible d'ajouter au projet d'ensemble des incidences notables justifiant, pour elle-même, une évaluation environnementale ;

Réitérant en outre que,

- la suppression du passage à niveau n°27, la création d'une troisième voie ferroviaire, la requalification des voiries, ainsi que la réalisation d'infrastructures pour les mobilités douces, ainsi que la présente opération forment un ensemble d'opérations interdépendantes portées par plusieurs maîtres d'ouvrage (département de l'Isère, SNCF réseau, Smmag) et pour certaines, sont déjà réalisées. Cette configuration impose une vision d'ensemble cohérente et intégrée pour évaluer correctement les incidences environnementales,
- comme le prévoit l'article L. 122-1-III du code de l'environnement, cette évaluation doit porter sur le projet d'ensemble de réaménagement du quartier de la gare de Brignoud, même si les opérations qui le composent, sont séquencées dans le temps et sous la responsabilité de maîtres d'ouvrage différents. Elle consiste en une actualisation à partir de celle présentée à l'appui de la demande d'autorisation environnementale de la suppression du PN27.

Concluant que :

au vu de l'ensemble des informations fournies par le maître d'ouvrage, des éléments évoqués ci-avant et des autres informations et contributions portées à la connaissance de l'Ae à la date de la présente décision, l'opération de réaménagement du parking Belledonne de la gare de Brignoud (sans 3ème voie et sans PEM) fait partie intégrante du projet d'ensemble de réaménagement du quartier de Brignoud sur la commune de Villard-Bonnot (38), lequel est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe à l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement (Annexe III de la directive susvisée n°2014/52/UE du 16 avril 2014).

Le projet d'ensemble de réaménagement du quartier de Brignoud a déjà fait l'objet d'une étude d'impact à l'échelle de la demande d'autorisation environnementale de la suppression du PN27. La présente opération ayant été réajustée et l'ensemble des motifs de soumission de la décision du 4 août 2025 susvisée ayant été levés, cette étude d'impact ne nécessite pas de compléments spécifiques par rapport au réaménagement du parking Belledonne de la gare de Brignoud, mais peut être enrichie le cas échéant.

Décide :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le maître d'ouvrage, l'opération de réaménagement du parking Belledonne de la gare de Brignoud sur la commune de Villard-Bonnot (38), n° F- 084- 26- C- 0021, présentée par le SMMAG, constitue une opération du projet d'ensemble de réaménagement du quartier de gare de Brignoud, lequel nécessite une évaluation environnementale et doit faire l'objet d'une étude d'impact complète, à partir de celle présentée à l'appui de la demande d'autorisation environnementale relative à la suppression du PN27.

Au regard des caractéristiques propres de l'opération objet de la présente décision, limitée au réaménagement du parking Belledonne existant, sans troisième voie ferroviaire et sans réalisation d'un pôle d'échanges multimodal complet, et compte tenu des mesures prévues pour éviter et réduire ses incidences, cette opération n'est pas susceptible d'entraîner, par elle-même, des incidences notables nouvelles ou plus importantes que celles déjà appréciées à l'échelle du projet d'ensemble. Elle ne nécessite donc pas d'évaluation environnementale propre, ni de réactualisation de l'étude d'impact du projet d'ensemble.

La présente décision ne porte pas sur les autres composantes du projet d'ensemble de réaménagement du quartier de gare de Brignoud, notamment la troisième voie ferroviaire, les évolutions de l'offre ferroviaire, les aménagements d'intermodalité non compris dans le présent dossier, la reconstruction du pont de Brignoud, les aménagements cyclables ou la requalification de l'avenue Robert-Huant, qui demeurent appréciées dans leur propre cadre procédural et au regard du projet d'ensemble.

Article 2

La présente décision ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

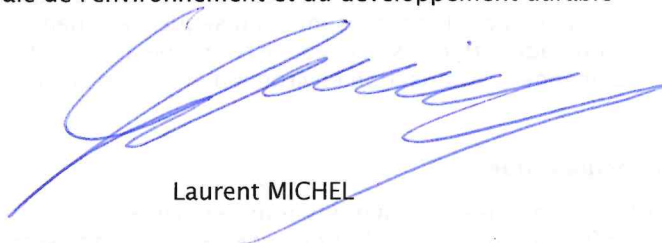
Conformément aux dispositions de l'article R. 122-3-1 du même code, il appartient à l'autorité compétente de vérifier au stade de l'autorisation que le projet présenté correspond aux caractéristiques et mesures qui ont justifié la présente décision.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'autorité environnementale de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable.

Fait à la Défense, le 3 juillet 2026

Le président de la formation d'Autorité environnementale de l'inspection
générale de l'environnement et du développement durable

A stylized blue ink signature of Laurent MICHEL, consisting of fluid, overlapping loops and strokes.

Laurent MICHEL

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale
Ministère de la Transition écologique, de la biodiversité, de la forêt, de la mer et de la pêche
Inspection générale de l'environnement et du développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise
2-4 Boulevard de l'Hautil
BP 30 322
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX

La décision dispensant d'évaluation environnementale rendue au titre de l'examen au cas par cas ne constitue pas une décision faisant grief mais un acte préparatoire ; elle ne peut faire l'objet d'un recours contentieux direct, qu'il soit administratif, préalable au contentieux et suspensif du délai de recours contentieux, ou contentieux. Comme tout acte préparatoire, elle est susceptible d'être contestée à l'occasion d'un recours dirigé contre la décision ou l'acte autorisant, approuvant ou adoptant le projet.