



Grenoble le 30 Novembre 2009

Monsieur Le Commissaire Enquêteur
Mairie de Grenoble
38000 GRENOBLE

FRAPNA Isère

MNEI – 5 place Bir-Hakeim
38000 Grenoble
tél. 04 76 42 64 08
fax 04 76 44 63 36
frapna-isere@frapna.org

COPIE POUR INFORMATION

Nos Réf. : SDHP/ FM / HF/ MM/ EL /n° 365

Objet : Réponse FRAPNA Isère, Enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité Publique concernant le projet de Rocade Nord

www.frapna.org/isere Pièce jointe : Fiche Inventaire GENTIANA présentation et localisation stations *Typha minima*

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

La Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature (FRAPNA), section Isère, est une association de protection de l'environnement agréée au titre de l'article 40 de la Loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature et au titre de l'article L.160-1 du code de l'urbanisme. La FRAPNA a pour objet statutaire : *"La défense et la protection de la nature, de la faune, de la flore, des sites, paysages, espaces naturels, la lutte contre toutes les formes de pollutions et de nuisances, l'amélioration du cadre de vie et, d'une manière générale, la sauvegarde de l'environnement dans le département de l'Isère"*.

Le projet de modification de Rocade Nord de Grenoble, soumis à déclaration d'utilité publique, appelle pour notre fédération des remarques tant au niveau des objectifs de ce projet qu'au niveau de la protection et de la prise en compte de l'environnement.

Nous vous serions reconnaissants de bien vouloir consigner ce courrier dans le registre d'enquête. La FRAPNA Isère a également déposé, dans le registre adéquat, ces remarques concernant le dossier soumis à enquête publique au titre de la Loi sur l'eau pour le projet de Rocade Nord.

Sur l'opportunité et la justification générale du projet de Rocade Nord

Notre réponse est complémentaire avec celles des autres membres du CAIRN¹, collectif auquel nous appartenons. Nous ne souhaitons donc pas développer ici l'ensemble des arguments du collectif mais nous les appuyons et les relayons fortement. Notre réponse ne traitera donc pas en détail des questionnements importants liés aux enjeux du trafic automobile, de la pollution de l'atmosphère etc.

¹ Collectif POUR des Alternatives Innovantes à la Rocade Nord de Grenoble.



Tout d'abord, nous tenons à faire des remarques concernant le **Parc Naturel Régional de Chartreuse**. La totalité du tunnel et du viaduc sont en dehors des limites du PNR, tels que définies lors du renouvellement de la Charte en avril 2008. Mais il n'est pas signalé dans les dossiers de l'enquête publique où seront situées les sorties des cheminées d'évacuation des fumées et les postes de désenfumage. Si ceux-ci sont au-dessus du tunnel, ils seront donc situés sur le territoire du Parc, avec toutes les conséquences que cela pourrait entraîner pour le paysage, la faune et la flore. De plus le **site de la Bastille est concerné par le périmètre de la Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique** de type I, Mont Jalla, Mont Rachais².

D'autre part, le viaduc prévu sortira de la Chartreuse à Saint Martin le Vinoux. Si cet ouvrage n'est pas dans le périmètre propre du parc, il n'empêche qu'il se situera à l'entrée même du PNR qui met en avant la beauté de ses paysages, comme écrit dans la Charte : « *Le paysage et les patrimoines du Parc naturel régional de Chartreuse constituent un véritable capital qu'il convient de préserver et de considérer comme une ressource, un atout, pour le territoire afin d'impulser un mode de développement local durable.* ». Ainsi, face à la proximité immédiate du PNR et face aux manques de dessins de simulation du viaduc, nous ne pouvons pas évaluer précisément l'impact paysager du viaduc prévu et donc estimer à quel point il défigurera la vallée et l'entrée nord de l'agglomération.

Ensuite, il nous semble important de souligner que **ce projet est contraire à l'esprit de la loi du Grenelle votée en août dernier**³ et ne peut se justifier par cette dernière contrairement à ce qui est indiqué dans le dossier soumis à enquête publique. En effet, les articles 10 et 17 de ladite loi appellent à la réalisation d'infrastructures de transport qui « *contribue au développement durable et au respect des engagements nationaux et internationaux de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants* ». Or, le Préfet de région, en tant qu'autorité environnementale, reconnaît dans son avis rendu le 17 septembre 2009 que la construction de nouvelles infrastructures routières appellera une augmentation du trafic automobile⁴, source reconnue et importante d'émission de gaz à effet de serre. Ainsi, dans la démarche même, ce projet n'apparaît pas novateur dans une réflexion d'aménagement des infrastructures allant vers un véritable développement durable.

De plus, suite à l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, si ce projet est réalisé, il apparaît que l'avantage est « *plus mitigé en ce qui concerne le coût des nuisances liées à l'effet de serre (- 1,2 %) et le coût de la pollution de l'air (+ 3 %)* »⁵. Comme cela était prévisible ce projet n'a que très peu d'avantages en termes de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre et surtout il engendra une pollution de l'air plus importante sur l'ensemble de l'agglomération grenobloise. Nous laissons aux autres membres du collectif CAIRN le soin de détailler cet argument mais nous souhaitons souligner que l'un des enjeux majeurs du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération est justement de limiter les impacts sanitaires découlant de la pollution de l'air. De plus, l'augmentation de la pollution de l'air annoncée est en contradiction avec un des objectifs du projet affiché en page d'accueil du dossier soumis à enquête publique « *diminuer globalement les impacts du trafic automobile sur la qualité de l'air* ».

² ZNIEFF de type I N° régional : 38180007

³ LOI n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

⁴ Page 17, Rocade Nord de Grenoble, Enquête Publique Préalable à la déclaration d'utilité publique, Avis de l'autorité environnementale, Préfet de Région, 17 septembre 2009.

⁵ Ibid., page 5.

Par ailleurs, nous ne nous accordons pas avec la conclusion du Préfet de Région en tant qu'autorité environnementale qui estime « *qu'il n'est donc pas possible de considérer le projet présenté comme un obstacle à la poursuite du déroulement de cette politique en faveur des transports en commun* »⁶. En effet, le projet de Rociade Nord est originellement prévu dans le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de l'Agglomération grenobloise qui prévoyait **le développement des infrastructures de transport en commun avant toute réalisation de voiries nouvelles**. Or ce même PDU a été annulé le 7 juillet dernier par le Tribunal administratif de Grenoble en raison précisément du retard pris pour le prolongement de la ligne B et la mise en service de la ligne E du tramway. La logique de base est donc bien remise en cause par la réalisation du projet de Rociade Nord avant la finalisation du volet transports en commun initialement prévu dans le PDU. Si le Schéma directeur de la RUG reconnaît également la possibilité d'un contournement nord de Grenoble, il ne s'agit pas du projet présenté sous sa forme actuelle et surtout, ce projet n'y est prévu « *qu'en tant que besoin* ». Or nous remettons en cause l'existence de ce besoin, comme cela est démontré dans les réponses complémentaires portées dans la cadre général du CAIRN.

Ainsi, il apparaît clairement que le projet de Rociade Nord est contraire à l'esprit de la loi du Grenelle et aux enjeux actuellement portés sur la scène internationale par le sommet de Copenhague consacré aux changements climatiques.

Ce projet n'est pas en adéquation avec les documents de planification locaux⁷ car il ne permettra ni une réduction générale du trafic automobile ni la promotion des transports en commun.

Sur l'étude d'impact environnementale

Dans un second temps, nous souhaitons aborder les points plus précis liés au patrimoine naturel et aux mesures de réduction/compensation présentées dans l'étude d'impact du dossier DUP soumis à enquête publique.

La pagination du document intitulé Etude d'impact rendant difficile le repérage des citations, nous citerons donc dans nos remarques d'abord le numéro de page correspondant au document numérisé lequel comporte 463 pages en l'occurrence.

Concernant l'étude de l'état initial, nous nous étonnons qu'aucune référence aux listes rouges (départementale, régionale ou nationale) des espèces faunistiques et floristiques n'apparaisse dans le dossier alors que le Département de l'Isère a récemment publié sa nouvelle liste rouge en 2007. Ces listes rouges apportent pourtant des éléments indispensables sur la valeur patrimoniale des espèces de faune et de flore, souvent bien au-delà de la simple protection légale. Par ailleurs, seules les espèces animales ayant un statut réglementaire (en terme de protection comme l'écureuil roux ou en terme de chasse comme le lapin de garenne) sont prises en considération.

1. En ce qui concerne la flore

Page 67 (C46) dans le descriptif de la flore recensée sur la zone d'étude est évoquée la petite massette (*Typha minima*), plante bénéficiant d'une protection nationale. Il est dit que cette espèce a été particulièrement recherchée. Cette prospection aurait particulièrement concerné

⁶ Ibid., page 17.

⁷ Schéma Directeur de la Région Urbaine Grenobloise et projet de PDU.

les rives de l'Isère au droit des sites englobés dans le fuseau d'étude. Il est conclu que la plante n'a pas été observée dans les linéaires prospectés.

Nous contestons cette affirmation car la plante a été observée le 24 mai 2009 par un de nos adhérents sur 4 stations situées en bordure de la Voie de Corato. Cette découverte a été signalée à la société botanique Gentiana le 29 mai 2009 qui a vérifié et confirmé leur localisation le 20 novembre 2009 (cf. pièce jointe).

Les 2 stations aval sont placées respectivement à 100 et 200 mètres en amont du débouché de la voie de Corato sur la rue Durand Savoyat donc bien dans le fuseau d'étude. Une des stations comptait une centaine de tiges stériles. Il s'agissait manifestement de plantes issues de rhizomes déposés par la crue du 30 mai 2008. En mai 2009 les tiges étaient bien développées et nous nous étonnons qu'elles n'aient pas été observées si la campagne de prospection s'est déroulée comme il est dit de juin 2008 à mai 2009.

En tout état de cause cela infirme l'allégation d'absence d'espèce protégée sur la zone d'étude tel que cela est rédigé dans le dossier à Enquête Publique⁸ et oblige à en tirer toutes les conséquences qui peuvent en découler (demande de dérogation pour autorisation de destruction d'espèces protégées)

2. En ce qui concerne la faune

Suite à l'analyse de la LPO (Ligue de Protection des Oiseaux), association fédérée à la FRAPNA Isère, nous portons les remarques suivantes à votre attention en ce qui concerne la Faune.

Dans la partie consacrée à l'état initial, nous nous étonnons qu'il n'y ait aucune citation de micromammifères par exemple (même le hérisson, pourtant intégralement protégé), alors que ces espèces sont pourtant citées sur le site Internet de la LPO Isère, consulté par le bureau d'études.

Plus en détail, il n'y a que le nombre d'oiseaux qui est mentionné (44 espèces), mais sans expliciter leur statut biologique sur les secteurs considérés (reproducteurs, migrateurs, etc.). Les impacts du projet sur les oiseaux ne seront pas les mêmes selon leurs périodes de présence.

La partie consacrée aux reptiles (p. C55) est largement insuffisante. Il n'y a aucune mention, même potentielle, de la coronelle girondine sur les coteaux de la Bastille (site concerné par le tunnel), ni d'autres espèces de serpents, pourtant notées par la LPO Isère le long de l'Isère (couleuvre d'Esculape).

En ce qui concerne les habitats, il est impératif de mettre en avant la perte irrémédiable des érablaies humides du versant de Saint-Martin-le-Vinoux. Ce sont des milieux qui ne peuvent pas être recréés.

Par ailleurs, la forêt galerie de saules blancs (p. C48) est considérée comme dégradée. Ce milieu qui disparaît fortement dans la vallée de l'Isère est trop peu mis en avant, nous semble-t-il. Ce n'est pas parce qu'un milieu est dégradé qu'il doit être automatiquement détruit.

La friche Michallon est considérée comme intéressante pour les oiseaux, et même meilleure que les bords de l'Isère (p. C54). Ce type d'habitat (friches) en milieu périurbain doit être valorisé et doit nécessiter des mesures compensatoires à hauteur de sa valeur, contrairement à ce qui est noté dans l'étude d'impact.

Les références aux arbres creux sont lacunaires. En effet, il n'est pas fait mention des loges (nids) de pics, creusées également dans le tronc des arbres jeunes. Ces loges sont également occupées par les chauves-souris. Un inventaire systématique des telles cavités dans les arbres de la ripisylves nous paraît incontournable.

⁸ Eléments abordés dans l'Etude d'impact et au niveau du projet. Par exemple page 77 (C55) où dans la synthèse il est dit « aucune espèce floristique protégée ».

Nous nous associons également aux remarques de l'association Nature et Humanisme concernant les **manquements dans l'état initial pour des espèces protégées par la loi, notamment au niveau des espèces de chauve-souris (avec possibilité d'impact du tunnel sur St Martin Le Vinoux au niveau des galeries Vicat), des hérissons, des reptiles**. Ces manquements renforcent le caractère incomplet du dossier soumis à enquête publique puisque la loi oblige à la mise en place de mesures de réduction et de compensation en cas d'impact sur des espèces protégées.

3. En ce qui concerne les mesures de réductions des effets sur l'environnement

Il apparaît clairement que **les mesures envisagées en phase de chantier pour gérer les matériaux extraits ne sont pas suffisamment précises**. Nous nous associons ici aux remarques et inquiétudes émises par le Préfet de Région en tant qu'autorité environnementale⁹. En effet, il est simplement noté, dans le dossier soumis à enquête publique, que les sites de dépôts définitifs des matériaux seront hors des zones écologiquement sensibles ou contraintes réglementairement parlant. Or, nous savons que la gestion des matériaux extraits du chantier est un enjeu très important dans ce type de projet et que cela peut avoir un impact important sur l'environnement (risque potentiel de remblais de zone humide non protégée etc.).

De la même manière, nous nous accordons avec les remarques faites par le Préfet de Région en tant qu'autorité environnementale en ce qui concerne les mesures de réduction proposées en phase exploitation pour les eaux souterraines¹⁰. **Il apparaît encore une fois un manque important de précisions afin de garantir une vraie prise en compte des enjeux environnementaux et une réduction effective des impacts du projet sur les écoulements des eaux souterraines.**

Il est important de noter qu'il n'y a pas de plan masse pour les travaux et les références aux milieux naturels sont très disparates (tantôt il est question de linéaire, tantôt de surface en hectare). Il est alors très difficile de se rendre compte correctement des travaux qui devraient être engagés et donc de leurs conséquences.

Concernant cette phase, et suite à l'analyse de la LPO, nous souhaitons souligner que **les chantiers seront une source importante de dérangement des castors**. Des études préalables aux travaux sont indispensables. Il est fait mention d'un terrier de castors situé à une cinquantaine de mètres des travaux (p. E34). Des préconisations de conservation doivent être faites. Il est fait également mention que les travaux ne gêneront pas ou peu les castors car ce sont des espèces crépusculaires et nocturnes (p. E35). Cet argument ne peut pas tenir car c'est justement pendant le repos diurne que le dérangement est maximal (vibrations, bruit...), et non pendant les activités nocturnes.

Le lapin de garenne, pourtant cité dans l'état initial, n'apparaît pas dans ce chapitre, alors qu'il subira les dérangements suites aux travaux.

Il faut profiter des travaux pour créer des gîtes ou garennes artificiels servant à protéger les lapins pendant les travaux. De même pour les reptiles (là aussi ces animaux ne sont pas réellement pris en compte) : il faut créer des gîtes (hibernacula) pendant les travaux afin de maintenir sur place ces animaux.

En ce qui concerne les oiseaux (p. E35), l'impact sur les espèces hivernantes est totalement oublié. En effet, les passereaux hivernants profitent des friches pour le

⁹ Ibid. page 10.

¹⁰ Ibid. page 13.

nourrissage et lors des dortoirs. D'autre part, les oiseaux d'eau (canard colvert...) se reposent sur le cours de l'Isère pendant l'hiver. Cette époque correspond aussi à l'époque des formations des couples de ces oiseaux qui sont donc sensibles au dérangement.

4. En ce qui concerne les mesures de réaménagement et de compensation

Page 321 (E 57) dans le paragraphe sur le réaménagement de berges le long de la tranchée couverte il est dit que « *des réflexions pourront être conduites pour profiler la berge dans un sens favorable à l'installation de la petite massette* » ce à quoi nous souscrivons pleinement.

Mais nous lisons sur cette même page, cette fois concernant la réhabilitation de la berge rive gauche en contrebas de la voie de Corato, qu'il est proposé de renforcer la trame boisée par des plantations. Or c'est précisément là que se situent les stations de petites massettes que nous mentionnons en amont dans la présente et on sait que cette espèce pionnière disparaît quand le boisement se développe. Sans exclure totalement les arbres il convient donc de privilégier sur cet espace les mesures favorables à cette plante protégée. Plusieurs petites stations de *Typha minima* avaient déjà été trouvées en 1997 le long de cette voie de Corato en aval du pont de la Porte de France. Elles étaient installées sur des fossés fraîchement décapés et destinés à évacuer les eaux pluviales vers l'Isère. Cela indique que le site est favorable et qu'une adaptation de la gestion de l'entretien de la voirie serait bénéfique.

Par ailleurs, nous nous associons à la réflexion portée par le Préfet de Région qui s'interroge sur la pertinence d'un réaménagement et d'une renaturation de la berge rive gauche de l'Isère¹¹, actuellement aménagée en voies sur berges pour automobiles et qui perdrait sa vocation suite à la construction d'un tunnel sous la Bastille. Nous regrettons que cette idée ne soit pas prise en compte par le maître d'ouvrage et non évoquée dans le dossier soumis à enquête publique. La FRAPNA Isère s'était opposée à la construction de ces voies sur berges qui constituent dans les faits un remblai dans le lit mineur de l'Isère.

Page 74 (C52) en bas à droite il est écrit que le castor s'est implanté au printemps 2009 sur l'Isère aval, en rive gauche en contrebas de la voie express (Corato sans doute). Or l'animal est présent sur cet espace depuis de nombreuses années (une dizaine vraisemblablement).

Concernant les *mesures de réaménagement et de compensation* et suite à l'analyse de la LPO, nous constatons que la friche Michallon (nord du cimetière) n'est considérée que comme abritant une population de lapins (p. E54), ce qui incohérent avec ce qui a été relevé par l'état initial, à savoir une zone intéressante pour les oiseaux (p. C54). Les mesures compensatoires significatives doivent donc être envisagées.

L'impact sur les reptiles n'est pas, là encore, qualifié, de même pour les lapins de garenne. De surcroît, il y a une erreur manifeste de jugement en minimisant l'impact sur les populations de lézards des murailles (cela « *ne remettra pas en cause la conservation de cette espèce dans ce secteur urbain* », p. E56). En effet, ce sont justement les populations urbaines de lézards qui souffrent le plus du manque d'habitats.

Pour les chauves-souris, nous rappelons qu'il faut très rapidement recréer et implanter des gîtes pérennes car les gîtes arboricoles auront définitivement disparus.

Page 236 (C214) **la Boucle des Sablons** est présentée comme un site stratégique de restructuration urbaine. Sa valeur en tant qu'espace naturel est notée mais on insiste sur sa vocation multifonctionnelle tout en disant qu'il pourrait devenir le parc fluvial de l'agglomération grenobloise. Toutefois sa surface limitée de 25 hectares, comparée à ces

¹¹ Ibid. page 14.

fonctions multiples, aurait dû justifier une interrogation. Un parc fluvial ce n'est pas une simple bande boisée en bordure de rivière et il suffit de citer ceux des bords du Rhône à Lyon, La Tête d'or (96 hectares), Pierre Bénite (600 hectares) Miribel Jonage (près de 3000 hectares). Nous rappelons que la boucle des Sablons est classée en Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique¹² de type 1. Les 25 hectares actuels de la boucle des Sablons sont donc précieux en comparaison et nous ne pouvons envisager que cet espace soit partagé avec de multiples usages. L'emprise de la rocade sur les terrains existants proches va engendrer des pressions sur cet espace naturel qui auraient dû être diagnostiquées et présentées dans le dossier, ce qui n'est pas le cas. Nous rappelons également que la Boucle des Sablons, en tant qu'espace d'intérêt écologique majeur, doit être conservée dans son intégralité et renforcée. En effet la Boucle des Sablons s'inscrit comme un élément indispensable dans la trame verte et bleue majeure que représente l'Isère. La continuité écologique et la biodiversité de ce corridor doivent être maintenus depuis le Parc Paul Mistral de Grenoble jusqu'au lac et au bois de la Taillat à Meylan en passant justement par la Boucle des Sablons, le parc de l'Ile d'amour et la zone maraîchère de la Taillat.

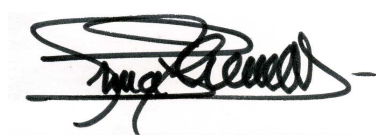
Finalement, nous attirons votre attention sur la **potentielle pollution lumineuse** engendrée par le projet qui serait impactante pour la faune environnante. Contrairement à ce qui est affiché dans le dossier soumis à enquête publique, il ne nous paraît pas opportun de penser une « mise en valeur » lumineuse des futures infrastructures. Sur ce point nous rejoignons l'analyse développée par le Préfet de Région¹³ qui pointe la contradiction entre les mises en valeur lumineuse mentionnées et la diminution de la pollution lumineuse. Dans ce type de projet, nous soutenons généralement un éclairage raisonnable et minimaliste au sodium basse pression (le seul à être peu impactant sur la faune).

En conclusion, le dossier soumis à l'enquête publique ne répond pas à l'ensemble des nos interrogations en matière de prise en compte des enjeux environnementaux mais également dans l'analyse des objectifs et enjeux de ce projet d'infrastructure.

La FRAPNA Isère s'associe donc à l'ensemble des membres du CAIRN et remet en cause l'intérêt public de ce projet qui pour les raisons développées n'est pas compatible avec une vision ambitieuse du développement durable. Nous émettons donc un avis défavorable au projet soumis à enquête publique.

En vous remerciant d'avance de votre attention et de votre intérêt pour nos remarques, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, nos salutations les plus respectueuses.

Francis MENEU
Président FRAPNA Isère



¹² ZNIEFF de type I, N° régional : 38160019

¹³ Ibid. page 14.