

Environmental and Social Data Sheet

Overview

Project Name:	TRAMWAY DE GRENOBLE LIGNE E		
Project Number:	2012-0254		
Country:	France		
Project Description:	Le projet comprend la construction d'une cinquième ligne de tramway longue de 11,5 km et ponctuée par 18 stations, reliant Grenoble à aux communes du nord-ouest de l'agglomération (jusqu'à Fontanil-Cornillon), des aménagements complémentaires (pôles d'échanges, parcs relais) et la rénovation de 15 rames de 30 mètres nécessaires à l'exploitation de la ligne.		
EIA required:	Oui		
Carbon Footprint:	Oui	<input type="checkbox"/>	voir section "Carbon Footprint"
	Non	<input checked="" type="checkbox"/>	inférieur aux seuils ¹

Summary of Environmental and Social Assessment, including key issues and overall conclusion and recommendation

Le projet relève de l'annexe II de la directive 2011/92/EU et par conséquent la nécessité de mener une étude d'impact environnemental (EIE) est déterminée soit au cas par cas soit par des critères fixés par l'État membre. D'après la législation française, le projet est soumis à une procédure d'évaluation d'impact environnemental. Le projet a obtenu un avis favorable de l'autorité environnementale et a été déclaré d'utilité publique en septembre 2011.

Le projet fait partie de la mise en œuvre des actions visées par le Plan de Déplacements Urbains 2007-2012, ayant fait l'objet d'une évaluation stratégique environnementale conformément à la directive 2001/42/CE.

Le projet se déroule principalement en milieu urbain, sur les emprises des voiries existantes, et n'est donc pas susceptible d'avoir des effets significatifs sur aucun site réglementaire (Natura 2000 inclus), comme confirmé par l'avis de l'autorité environnementale.

Le projet cherche à améliorer la qualité des transports collectifs, à privilégier l'utilisation des modes alternatifs à la voiture et à favoriser le transfert modal. Compte tenu des objectifs vertueux poursuivis et hormis quelques aspects négatifs considérés comme étant dûment mitigés (bruit, vibrations, interruptions du trafic), les effets sur l'environnement ne peuvent être que bénéfiques grâce à la réduction des nuisances dues au trafic automobile et l'amélioration des performances énergétiques (baisse des émissions de CO₂ estimée de l'ordre de 3100 tonnes équivalent de CO₂ par an, entre autres). Par ailleurs, sur le plan social, la ligne permet de désenclaver certains quartiers en difficulté et de favoriser l'accès à l'emploi des jeunes et des chômeurs de longue durée.

¹ Seuls les projets qui répondent à la portée de l'exercice pilote, tel que défini dans la méthodologie concernant l'empreinte carbone, sont inclus, à condition que les émissions estimées dépassent les seuils suivants: au-dessus de 100 kt CO₂e/an pour les émissions absolues (brut) ou 20 kt CO₂e/an (net) pour les émissions relatives

Environmental and Social Assessment

Environmental Assessment

- Evaluation d'impact environnemental (EIE) : comme prévu par la législation française, le projet est soumis à une procédure d'évaluation d'impact environnemental dans le cadre de la Déclaration d'utilité publique complétée par une évaluation complémentaire au titre de la « loi sur l'eau » en conformité à la directive 2000/60/CE.
- Evaluation stratégique environnementale (ESE) : Le projet fait partie de la mise en œuvre des politiques visées par les différents documents stratégiques de la communauté d'agglomération, en particulier le Plan de Déplacements Urbains 2007-2012. L'évaluation stratégique environnementale du PDU a montré les bénéfices des actions prévues en termes de réduction des polluants, de nuisances sonores et d'insécurité routière. Le projet ainsi que les mesures d'accompagnement (en particulier les projets de développement urbain et de densification des quartiers traversés) s'inscrivent dans le cadre du SCOT qui est en cours d'approbation et qui a aussi fait l'objet d'une ESE.

Environmental Impact and Mitigation

- *Localisation et impacts sur zones Natura 2000* : Aucune zone Natura 2000 n'est située à proximité du projet. Quelques espaces naturels (ZNIEFF, zone humide, etc ...) à proximité de la ligne ne seront pas non plus impactés comme confirmé par l'avis de l'autorité environnementale car le projet s'inscrit dans l'emprise des voiries existantes.
- *Impacts pendant la phase de chantier* : Le chantier aura des impacts négatifs à caractère temporaire en termes de dispersion de particules, bruit, vibrations et d'interruptions du trafic. Toutefois les mesures de mitigation/compensation mises en œuvre sont considérées adaptées.

Les travaux du franchissement de l'Isère entraînent une surélévation sensible du niveau des eaux en amont. Les risques associés seront réduits car les travaux seront réalisés hors période de crue.

- *Impacts pendant la phase opérative* : Les impacts se situeront au niveau de deux nouveaux parcs-relais par la création de surfaces imperméabilisées. Ceci sera compensé par des accompagnements végétaux le long du tracé et des plantations massives. Par ailleurs des bassins de décantation des eaux pluviales minimiseront les effets des imperméabilisations.

En ce qui concerne les cours d'eau, un nouveau pont, accolé à l'existant, sera construit afin de franchir l'Isère. Les modifications apportées aux ouvrages hydrauliques ne perturberont pas l'écoulement et le niveau des eaux par rapport à la situation actuelle. Le projet de ligne E intercepte des zones concernées par des risques d'inondations faibles. Toutefois, il ne modifiera pas les zones d'expansion de crue.

Au niveau du bruit et des vibrations, le projet génère de manière générale des impacts positifs du fait de la diminution du trafic automobile. Les vibrations seront limitées par la pose de voies antivibratoires.

- *Atténuation du changement climatique* : Du fait de l'amélioration de la qualité des transports collectifs, le projet favorise le transfert modal en diminuant les impacts de l'usage de la voiture particulière sur les émissions de polluants et donc sur le changement climatique. En particulier, la baisse des émissions de CO₂ est estimée de l'ordre de 3100 tCO₂/an.

- *Adaptation au changement climatique* : Une partie du tracé est situé à proximité des cours d'eau, en zone à risque faible d'inondation et par conséquent aucune mesure complémentaire n'est prise à ce sujet. Toutefois, les futurs aménagements de l'Isère en amont de Grenoble (digues, ouvrages de régulation), réduiront le débit des crues et le risque d'inondation.

Social Assessment, where applicable

34 propriétés privées seront impactés par le projet mais les impacts seront minimisés par la mise en place d'une commission d'indemnisation.

Par ailleurs, le projet aura des effets positifs car il constitue un levier essentiel pour le désenclavement de deux quartiers en difficulté de l'agglomération en favorisant l'accès aux pôles économiques, et aux services de l'agglomération.

Des impacts positifs sont aussi attendus du fait que la communauté d'agglomération inscrit dans les cahiers de charges des marchés de travaux des clauses d'insertion favorisant l'accès à l'emploi des jeunes et des personnes en chômage de longue durée.

Public Consultation and Stakeholder Engagement

Les procédures d'information au public ont été menées conformément à la directive 2003/4/CE et à la directive 2003/35/CE par le biais des mécanismes de concertation et d'enquête publique prévues par la législation française. Une première concertation préalable qui s'est déroulée du 6 octobre au 7 novembre 2008. Par la suite, le Promoteur a décidé de prolonger la ligne de l'ordre de 1 km vers le Sud sur le cours Libération – général de Gaulle. Une deuxième procédure de concertation préalable a donc été engagée du 1er au 31 mars 2010. La délibération du bilan de ces concertations, le 12 avril 2010, a donné les lignes principales du projet qui a obtenu un avis favorable des différents services de l'Etat, y compris l'autorité environnementale et a été déclaré d'utilité publique en septembre 2011.

Other Environmental and Social Aspects

N/A