

## 15 ANNEXE II Les délibérations des communes

### 15.1 Commune de GRENOBLE

*(délibération reçue par la commission d'enquête le 2 /10/2018)*

Par courrier daté du 1<sup>er</sup> août 2018, le Préfet de l'Isère a saisi la ville de Grenoble concernant l'ouverture d'une enquête publique relative à l'aménagement de l'A 480 et de l'échangeur du Rondeau. Cette enquête publique se déroule du 3 septembre au 3 octobre 2018, elle concerne la demande d'autorisation environnementale nécessaire à la réalisation des travaux de réaménagement de l'infrastructure.

Ce projet étant soumis à autorisation environnementale, et conformément à l'article R 181-38 du code de l'environnement, le préfet appelle dans ce courrier le conseil municipal de la ville de Grenoble à donner un avis motivé sur cette demande d'autorisation au regard des incidences environnementales, et cela au plus tard dans les 15 jours suivant la clôture de ladite enquête publique.

La présente délibération a donc pour objet de formuler cet avis motivé sur le dossier reçu le 1<sup>er</sup> août 2018 (le dossier complet a été mis à la disposition des élus). Il est à noter que l'autorisation environnementale susmentionnée porte sur les volets eau, faune, flore et espèces protégées et ne recouvre donc pas les volets bruit et qualité de l'air qui n'en demeurent pas moins des volets importants en termes d'environnement.

Le projet soumis à enquête publique concerne l'aménagement à 2 x 3 voies de l'autoroute A 480 sur 7 km entre la bifurcation A 48/A 480/RN 481 et l'échangeur du Rondeau, sous maîtrise d'ouvrage de la société AREA. Il concerne également le réaménagement de l'échangeur du Rondeau sous maîtrise d'ouvrage de l'État. Cette réaménagement comprend enfin la section de la RN 87 comprise entre l'échangeur du Rondeau et le diffuseur numéro 7 des États Généraux.

Les objectifs structurants devant guider le réaménagement de l'échangeur et de l'autoroute ont été précisés par le « Protocole d'intention pour l'aménagement de l'échangeur et de l'autoroute urbaine » signé le 10 novembre 2016 entre l'État, le département de l'Isère, la société AREA et Grenoble Alpes Métropole.

Par délibération du conseil municipal en date du 7 novembre 2016, la ville de Grenoble a apporté son soutien au protocole d'intention susvisé, s'est associé au lancement d'un plan d'action partenarial visant à promouvoir et développer le covoiturage, et a demandé que les communes riveraines soient conviées à participer au comité de pilotage pour le réaménagement de l'échangeur et de l'autoroute urbaine.

Par délibération du conseil municipal en date du 10 juillet 2017, la ville de Grenoble a formulé, en sa qualité de personne publique associée, un avis dissocié sur la déclaration d'utilité publique du projet :

- concernant le projet spécifique de réaménagement du Rondeau, le conseil municipal a émis un avis favorable assorti d'une recommandation,
- concernant le projet spécifique de réaménagement de l'autoroute 480, le conseil municipal a émis un avis très réservé sur ce projet. Six réserves ont été émises, dont 2 d'entre elles concernaient des aspects du projet directement concernés par le présent dossier d'autorisation environnementale et notamment :

-la pleine et entière prise en considération de la problématique spécifique de la digue du DRAC, -dont les fonctionnalités doivent à tout le moins être maintenues, voire confortées-, qui n'apparaît pas en l'état garantie à juste proportion de son importance pour la sécurité des populations ;

-la confirmation que le projet est entièrement réalisé sur l'emprise autoroutière actuelle.

Le conseil municipal a par ailleurs émis lors de cette délibération 5 recommandations sur le projet dont :

- le souhait d'un prolongement de la promenade piétonne le long du DRAC en direction du Sud ;
- la mise en œuvre des mesures de compensation environnementale au plus proche du périmètre du projet et en tout état de cause prioritairement au sein du territoire métropolitain.

Cet avis de la ville de Grenoble a été porté à l'attention des maîtres d'ouvrage qui ont apporté un certain nombre d'éléments de réponse et d'engagement à ces réserves et recommandations.

Au vu de ces réponses, le conseil municipal a délibéré à nouveau sur le dossier en date du 18 décembre 2017, cette délibération a ensuite été portée au registre d'enquête publique réalisée dans le cadre de la demande de déclaration d'utilité publique.

La Ville a exprimé à nouveau un avis favorable sur le dossier du Rondeau et a maintenu un avis réservé sur le dossier de l'autoroute 480 dans son ensemble, et défavorable sur le point spécifique de la prise en compte du risque inondation par le projet.

Elle a notamment :

- réaffirmé l'insuffisance des éléments de réponses apportés, s'agissant de la prise en considération pleine et entière de la problématique de la digue du DRAC et du risque inondations ;
- souligné la cohérence des différentes collectivités territoriales et de l'autorité environnementale (13 septembre 2017) s'agissant des observations, réserves et recommandations formulées sur le projet de l'autoroute A480 ;
- maintenu sa demande de précisions concernant la superposition des domanialités publique s'agissant de l'élargissement du domaine public autoroutier ;
- maintenu l'intégralité des recommandations formulées, et notamment le prolongement de la promenade piétonne le long du DRAC en direction du sud, et la mise en œuvre des mesures de compensation environnementale au plus proche du périmètre du projet.

La commission d'enquête a rendu son rapport sur le projet le 12 mars 2018. Elle a émis un avis favorable sur le réaménagement de l'infrastructure assortie d'une réserve concernant des protections phoniques et de plusieurs recommandations dont :

- la mise en place d'une vitesse maximale autorisée de 70 km/h sur l'intégralité du linéaire réaménagé, recommandation qu'elle a souhaité souligner plus particulièrement afin d'illustrer son importance. Il est à noter ici qu'une étude diligente à ce propos a permis d'apprécier plus précisément les bénéfices d'une vitesse maximale autorisée à 70 km/h sur la séquence centrale en termes d'accidentologie, de bruit et de la qualité de l'air notamment ;
- la mise en place d'une voie réservée aux véhicules à occupations multiples, dite VR+2 sur la séquence comprise entre la barrière de péage de Voreppe et la bifurcation entre les autoroutes 480 et 48.

Par arrêté en date du 23 juillet 2018, le préfet de l'Isère a signé la déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement de l'infrastructure. Celui-ci sera rendu possible en cas de délivrance d'une autorisation environnementale, autorisation concernant les aspects hydrauliques et de biodiversité.

Sur les questions hydrauliques et de limitation du risque inondation, un protocole a été signé le 3 juillet 2018 entre l'État, la société AREA, le conseil départemental de l'Isère, Grenoble Alpes métropole et le Symbhi. Il contient un engagement à réaliser les investigations complémentaires mentionnées précédemment et affirme une volonté partagée « de tout mettre en œuvre afin de permettre un traitement des éventuels travaux de confortement et de renforcement de la digue compatible avec ceux de l'aménagement de l'autoroute 480 ».

Soulignant les avancées contenues dans ce protocole, le Symbhi a adressé un avis favorable sur le dossier d'autorisation environnementale du 12 juillet 2018. Le Symbhi souligne notamment que « ses remarques ont bien été intégrées lors des différentes versions successives du projet 480, avec notamment la pie mise en place d'un rideau continu de palplanches entre les ponts du Vercors et de Catane. L'annexe 2 de la pièce D permet ainsi de montrer la prise en compte de l'ensemble de la digue des Eaux Claires en

*interface avec le projet 480* ». Comme l'a formulé précédemment la ville dans ses avis précédents, il est en effet nécessaire de garantir la tenue de la digue et le maintien de toutes ses fonctionnalités. Les travaux réalisés sur l'autoroute 480 doivent être mis à profit pour s'assurer du renforcement de la digue et ainsi minimiser ses coûts et en assurer le partage avec le maître d'ouvrage.

S'agissant de la protection de la faune et de la flore, le Conseil national de la Protection de la Nature a exprimé un avis joint à la présente délibération sur le dossier d'autorisation environnementale en date du 26 juin 2018, suite à la demande des maîtres d'ouvrage de pouvoir bénéficier d'une dérogation pour destruction d'espèces protégées. Le CNPN a émis un avis favorable aux conditions de la réelle mise en œuvre de nombreuses préconisations, et notamment :

- compléter les inventaires de faune et prévoir les mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour toutes ces espèces ;
- revoir l'inventaire des boisements qui ne tient pas compte d'un certain nombre d'évolutions sur site ;
- respecter le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et tout particulièrement « l'impérieuse nécessité de prévoir des mesures de restauration des corridors biologiques est/ouest » et « la réalisation de renforcement des digues du DRAC et de l'Isère par pose de palplanches, ce qui permettra des replantations compensatoires... Seule solution efficace pour garantir la pérennité d'un corridor biologique Nord/sud, le maintien d'une Ripisilve pour la biodiversité et la protection contre les pollutions et source d'ombre » ;
- réaliser les mesures de compensation environnementale liées aux travaux réalisés précédemment par la société AREA avant l'autorisation de nouveaux travaux ;
- réaliser une nouvelle étude d'impact dans un délai de 3 années après la mise en service de l'aménagement.

L'Autorité environnementale a également formulé le 25 juillet 2018 un avis joint à la présente délibération. Elle réitère les nombreuses recommandations déjà émises dans son avis du 13 septembre 2017 pour :

- prendre en compte les observations précédemment formulées et non traitées par les pièces spécifiques de la demande d'autorisation environnementale, ainsi que celles du commissaire en enquêteur ;
- tirer le meilleur parti des analyses de l'agence d'urbanisme de Grenoble sur la relation entre l'extension de l'urbanisation et le développement des 3 radiales autoroutières qui convergent sur la ville de Grenoble, et présenter les résultats de l'étude en cours sur les effets de la vitesse sur la pollution de l'air.

Elle recommande également :

- d'étudier la faisabilité technique d'un reboisement des digues sans compromettre leur stabilité et leur surveillance, pour compenser autant que possible la destruction des peuplements boisés sur place ;
- de justifier la contribution des acquisitions proposées à la compensation de la perte de la connectivité écologique au droit du projet le long du DRAC ;
- au SYMBHI d'accélérer le calendrier de réalisation du programme d'actions de prévention des inondations (PAPI) pour rendre possible l'introduction dans le projet d'aménagement routier, de dispositions permettant d'améliorer le traitement des espaces situés au pied de la digue rive droite du DRAC.

Ce dossier a été examiné par la commission Ville Durable du jeudi 13 septembre 2018.

**Après en avoir délibéré, le conseil municipal décide :**

- de rappeler qu'un certain nombre de réserves émises par ses soins sur le projet n'ont toujours pas été prises en compte à ce stade ;
- de réaffirmer que la non levée de ses réserves vaudrait avis défavorable sur l'autorisation environnementale pour le projet de réaménagement de la 480 ; je
- de soutenir le protocole signé entre l'État, la société AREA, le conseil départemental de l'Isère, Grenoble Alpes métropole et le Symbhi, s'agissant de la digue des

Eaux Claires, et demander à ce que les travaux nécessaires de confortement de la digue soient mis en œuvre concomitamment aux travaux de l'autoroute 480 ;

- de rappeler à nouveau ses recommandations concernant la réalisation d'une promenade piétonne le long de la berge du DRAC et la mise en œuvre des mesures de compensation environnementale au plus proche du périmètre du projet, et en tout état de cause prioritairement au sein du territoire métropolitain, en particulier la pertinence d'un reboisement sur les 2 versants de la digue pour répondre à ces enjeux et maintenir corridor écologique ;
- de faire sienne l'ensemble des conditions posées par le conseil national de protection de la nature et demander qu'elles soient intégrées dans le projet ;
- de demander que l'intégralité des recommandations formulées par l'autorité environnementale soit suivie par le Maître d'ouvrage ;
- de prendre acte des bénéfices d'une vitesse maximale autorisée à 70 km sur la séquence centrale, bénéfices que l'étude diligentée à ce propos a permis d'apprécier plus précisément, soulignant à nouveau son absolue nécessité ;
- de renouveler sa demande de la nécessité de la pérennisation d'un tel abaissement lors de la mise en service ;
- de soutenir l'expérimentation des le débuts des travaux, d'une voie réservée aux véhicules à occupations multiples sur la section de l'autoroute 48 comprise entre les communes de Vorèppe et Saint-Egrève ;
- d'engager les différents partenaires à faciliter les changements de pratiques des usagers de l'autoroute 480, rendus nécessaires pendant la durée des travaux, pour valoriser de nouvelles formes de mobilité durable (covoiturage notamment) et garantir à terme les objectifs de fluidité fixée à cette infrastructure ;
- d'engager le maître d'ouvrage et les co-financeurs, en lien avec les communes concernées, à apporter l'information la plus régulière et claire possible sur les modalités d'organisation des travaux ;
- **d'exprimer donc un avis réservé concernant ce dossier d'autorisation environnementale, et de rappeler l'absolue nécessité de la pleine et totale prise en considération des réserves, conditions et recommandations formulées dans les précédentes délibérations de la ville, dans le rapport de la commission d'enquête sur le dossier de DUP et dans les avis du conseil national de protection de la nature, et de l'autorité environnementale ;**
- d'autoriser Monsieur le Maire apporter la présente délibération à la connaissance de la commission d'enquête.

### 15.2 Commune de SEYSSINS

Délibération du 24 septembre 2018, transmise le 1° octobre 2018 à la commission d'enquête.

Le projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau.....a préalablement fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (arrêté préfectoral numéro 38-2018-07-23-002).

Par arrêté préfectoral numéro 38-2018-207-DDT SE02 du 26 juillet 2018, une enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale, d'une durée de 31 jours, est prescrite du 3 septembre 2018 au 3 octobre 2018. En application des articles L 181-1 et suivants du code de l'environnement, le projet est en effet concerné par la loi sur l'eau et les milieux aquatiques (article L 214-3) et par une demande de dérogation aux interdictions visant la protection des espaces protégés (article L 411-2).

Au terme de la procédure, en application du code de l'environnement, un arrêté préfectoral portant autorisation environnementale ou refus d'autorisation environnementale pourra être adopté. L'autorité compétente pour prendre cette décision est le Préfet de l'Isère.

Conformément à l'article R 181-38 du code de l'environnement, le conseil municipal est appelé à donner un avis motivé sur cette demande d'autorisation au regard des incidences environnementales, dès l'ouverture de l'enquête et au plus tard dans les 15 jours suivant la clôture de l'enquête.

L'autorisation environnementale du projet comprend les documents suivants :

1. note de présentation
2. une présentation du projet
3. un état initial commun pour l'eau, les milieux aquatiques et des espèces protégées
4. un document d'incidences sur la ressource en eau et sur les milieux aquatiques
5. une demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées
6. des mesures de compensation en faveur des zones humides et des espèces protégées
7. une étude d'impact.

Les principaux enjeux environnementaux du projet portent sur :

- la maîtrise de la péri urbanisation et des déplacements automobiles,
- la requalification environnementale de la 480 dont la réduction des nuisances acoustiques, l'amélioration de la qualité de l'air et la gestion des rejets des eaux de chaussée sont des volets essentiels,
- la gestion du risque inondation et la tenue de la digue du Drac, empêchant son débordement en cas de crue, cet ouvrage étant étroitement imbriqué avec l'autoroute.

Une façon générale, le maître d'ouvrage a cherché à réutiliser au maximum des infrastructures existantes et fait les choix techniques visant à retenir le meilleur compromis entre le référentiel routier et la limitation des emprises nécessaires, dans la perspective de limiter l'impact sur l'environnement (réduction des nuisances acoustiques et gestion des rejets des eaux de chaussée notamment).

Cependant le dossier mérite d'être précisé techniquement sur plusieurs points importants.

#### **L'impact du projet sur la qualité de l'air :**

On peut légitimement penser que l'amélioration de la fluidité du trafic entraînera son augmentation et donc localement la pollution.

L'impact sur la circulation avoisinante (giratoire sur la RD 6 pour Seyssins) n'est pas abordé. Cet aménagement est présenté à ce titre comme une « opportunité pour les collectivités gestionnaires de voirie de porter des projets de réaménagements ponctuels de leur réseau ».

Par ailleurs les perturbations que ces travaux vont entraîner pendant 4 ans sur le réseau des transports en commun ne faciliteront pas la circulation, l'utilisation des transports en commun et donc l'amélioration de la qualité de l'air.

**Pour ces raisons, alors que l'agglomération grenobloise est régulièrement concernée par le défaut de respect des seuils réglementaires de qualité de l'air, et qu'un effort important reste à mener, il semble important de limiter la vitesse à 70 km/h pendant la durée des travaux, mais également après sa mise en service.**

**L'impact du projet sur la ressource en eau et les milieux aquatiques :**

Le projet a un impact positif sur la pollution chronique et accidentelle des eaux superficielles, car il permet la mise en place de dispositifs pour la gestion des eaux pluviales, qui n'existent pas actuellement.

Les eaux souterraines semblent vulnérables au regard des besoins importants en eau du secteur (pompages industriels). La réalisation de l'échangeur du Rondeau et le cuvelage de la tranchée couverte sont susceptibles de porter atteinte à la nappe. Des mesures de réduction du risque de pollution des nappes, notamment en phase chantier, sont prévues. L'effet barrage de la tranchée couverte sur les eaux souterraines serait limité. Un suivi de la nappe du Drac est prévu.

Le projet impacte 1,6 ha de zones humides, dont 0,3 ha de ripisylve. Les besoins de compensation (200 %) sont de 3,2 ha. La perte de fonctionnalité associée doit également trouver son équivalence dans les compensations proposées.

**Le maître d'ouvrage exclut une compensation sur place et présente en guise de compensation des terrains situés à plus de 10 km du projet. Trois sites éloignés sont envisagés (Montbonnot-Saint-Martin à 10 km, la Buisse à 13 km et Bresson à 13 km), sans toutefois travailler techniquement la possibilité de compenser à proximité du projet, notamment le long du Drac en amont du projet.**

**L'impact du projet sur la faune et la flore, les espaces boisés, les continuités écologiques :**

Pour la faune et la flore, le dossier présente les mesures d'évitement, de réduction, les impacts résiduels, et finalement la nécessité de mesures compensatoires pour 12 espèces (Castor d'Eurasie, écureuil d'Europe, hérisson d'Europe, pipistrelle de Kuhl, pipistrelle commune, sérotonine commune, minioptère de Schreibers, Murin de Daubenton, grand Murin, petit Murin, lézard des murailles, couleuvre verte et jaune) et 18 ha d'habitats pour les oiseaux.

De nombreuses espèces font l'objet d'une demande de dérogation relative aux interdictions de destruction des espèces protégées (Castor d'Eurasie, écureuil d'Europe, hérisson d'Europe, 14 espèces de chauves-souris, lézard des murailles, couleuvre verte et jaune, et 30 espèces d'oiseaux).

Les plantes exotiques envahissantes, très présentes sur le périmètre, au nombre de 17 (dont 7 particulièrement préoccupantes) font l'objet d'un plan d'action avant, pendant et après les travaux.

L'Autorité environnementale, dans son avis, indique que le projet impacte 5 ha d'espaces boisés et au global 16 ha de trame verte.

**Seuls 1,5 ha de ripisylve sont restaurés le long du Drac et sous le viaduc de l'Isère. Le projet exclut tout reboisement des digues au motif qu'il ne permettrait pas de respecter les exigences de sécurité liées à ces ouvrages hydrauliques, sans toutefois le justifier techniquement. Les 3 sites précédemment cités sont également envisagés pour la compensation « verte », le maître d'ouvrage retenant le principe que les compensations mises en œuvre sont dans la mesure du possible mutualisées.**

La Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature demande dans son avis l'usage de techniques efficaces (palplanches ou voiles étanches en béton intégrés dans le corps des digues) pour la réfection et la gestion des digues, pour que le corridor écologique le long du Drac soit conservé, ainsi que la biodiversité et l'impact positif des arbres contre la pollution et la canicule.

Le Conseil National de Protection de la Nature, sollicité pour rendre un avis sur les dérogations relatives aux espèces protégées, regrette que « seules des mesures compensatoires sur des sites éloignés et très différents sont proposées... et n'auront pas le même intérêt que des plantations sur digues... »

La fédération Rhône-Alpes de protection de la nature indique par ailleurs une compensation insuffisante en termes de boisements de berges, l'état initial environnemental 2015-2016 ne prenant pas en compte les coupes et les dessouchages qui ont eu lieu depuis dans le cadre du plan de gestion de la végétalisation des digues de l'EDF sur le même territoire.

**Une actualisation de l'inventaire des boisements est nécessaire, ainsi qu'une révision des mesures compensatoires associées pour qu'elles soient suffisantes, et dans la mesure du possible, réalisées sur place ou au plus près du site.**

#### **L'impact du projet sur le risque inondation :**

La zone d'étude est concernée par le Plan de prévention du Risque Inondation du Drac qui est en cours d'élaboration. La Commission locale de l'Eau Drac Romanche, dans son avis, indique que le dossier démontre l'absence d'exhaussement de la ligne d'eau pour une crue centennale du Drac, voire une légère augmentation du volume de stockage.

#### **L'impact du projet sur la stabilité des digues**

Le Drac est endigué sur chacune de ses rives depuis le Rondeau jusqu'à sa confluence avec l'Isère. Compte tenu du rôle primordial de protection du centre-ville de la digue en rive droite du Drac, il est essentiel que le projet n'engendre pas d'effets notables sur sa bonne tenue.

L'étude conclut à l'absence d'impact des travaux autoroutiers sur la stabilité de la digue concernée par le projet.

Dans le cadre des compétences de Gestion des Milieux Aquatiques et de Prévention des inondations (GEMAPI), un protocole d'études complémentaires entre le Syndicat Mixte des Bassins Hydrauliques de l'Isère (SYMBHI) en charge de ses compétences, l'État, le département, la métropole de Grenoble, l'Association pour la Réalisation et l'Exploitation d'Autoroute (AREA), et l'Association Départementale Isère Drac Romanche (ADIDR) a été conclu en juin 2017 en vue de traiter l'ensemble des digues et d'intégrer le programme de travaux nécessaires dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'action pour la prévention des inondations (PAPI).

L'Autorité environnementale souligne l'intérêt de cette démarche de mise en cohérence, dont l'étude de stabilité de la digue menée par AREA a été l'un des facteurs déclenchants. Elle demande au SYMBHI la possibilité d'accélérer le calendrier du PAPI Drac pour rendre possible l'introduction dans le projet autoroutier.

La Commission locale de l'Eau Drac Romanche, dans son avis, apporte des recommandations techniques concernant l'élargissement du côté Grenoble et l'élargissement du côté Drac, en cas d'impact sur la digue (pied de digue notamment).

Il est à noter que la commune n'a pas été contactée dans le cadre de la préparation du dossier. Certains compléments sont à apporter au dossier notamment concernant l'état initial et les mesures compensatoires.

La commune de Seyssins est concernée par un patrimoine naturel précontraint. Que ce soit au niveau des linéaires de ruisseaux (Bessey, Rivaux, Bouttonnières), des surfaces de zones humides (parc naturaliste de Pré Nouvel), des espaces naturels (espaces naturels sensibles d'intérêt local et protection de biotope sur le site de la colline de Comboire avec les rives gauche et droite du Drac concernées), des parcs urbains, des franges vertes, du golf..., des actions de compensation pourraient être étudiées au plus proche du dossier.

La plupart des espèces protégées citées sont également présentes sur le territoire. La commune regrette que l'étude n'aille pas regarder juste en amont de l'échangeur du Rondeau pour noter la présence de l'alyte accoucheur, du crapaud calamite, du castor...

et proposer là encore au plus près du projet, des mesures en faveur de leur protection.

La connectivité écologique Vercors-Drac pourrait être améliorée à de nombreux endroits.

Au regard des éléments ci-avant, il est proposé au conseil municipal de donner un avis favorable avec réserves au dossier de l'enquête.

Le conseil municipal, après en avoir délibéré, donne un avis favorable avec réserves au dossier d'enquête :

**Réserve 1 :** afin de prendre en compte le plan air-énergie-climat de Grenoble-Alpes-Métropole, de mettre en cohérence les travaux de l'A480 et du Rondeau avec les objectifs de qualité de l'air du bassin grenoblois, et de favoriser réellement l'utilisation des transports en commun et des modes doux pendant les travaux et après fluidification du trafic,

Demande aux pétitionnaires de maintenir sur la zone du projet une vitesse de circulation à 70 km/h pendant la durée des travaux et après mise en service, et de prévoir à chaque phase des travaux, les solutions alternatives pour les transports en communs et les modes doux ;

**Réserve 2 :** les mesures compensatoires étant jugées trop éloigner du projet, et afin de compenser la dégradation des milieux sur le même bassin versant du DRAC,

demande aux pétitionnaires :

-1. D'étudier la faisabilité d'un reboisement réel des digues sans compromettre leur stabilité et leur surveillance,

-2. D'étudier avec les communes impactées par le projet et les associations environnementales, dans le cadre d'une démarche partenariale, les mesures compensatoires à la destruction des espèces des habitats sur leurs territoires ou au plus proche des enjeux de protection et de développement de la biodiversité existant au plus proche du projet,

-3. D'être associée au suivi des mesures compensatoires, notamment celles proposées sur son territoire,

charge Monsieur le maire de transmettre la présente délibération à Monsieur le président de Grenoble-Alpes-Métropole, à Monsieur le président du département et à Monsieur le préfet de l'Isère

mandate Monsieur le maire pour entreprendre toutes démarches nécessaires à la mise en œuvre de la présente délibération.

---

### 15.3 **Commune d'ECHIROLLES**

(Délibération reçue le 3 /10/2018)

Le projet d'aménagement de l'autoroute 480 et de l'échangeur du Rondeau, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée respectivement par la société AREA et par la DREAL a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 23 juillet 2018, emportant la mise en compatibilité du PLU communal.

Ce projet est soumis, au titre de l'article R214-u1 du code de l'environnement, à une autorisation environnementale (projet soumis à la loi sur l'eau) qui tient lieu de dérogation aux interdictions de destruction d'espèces et d'habitats protégés, et dont l'obtention conditionne la réalisation des travaux.

À ce titre, le projet doit faire l'objet d'une enquête publique, en application des articles R 181-35 et suivants du code de l'environnement.

L'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête, en date du 26 juillet 2018, stipule que celle-ci doit se dérouler du 3 septembre au 3 octobre 2018, et que les conseils municipaux des communes concernées par le projet, dont Échirolles, sont appelés à donner leur avis motivé sur la demande d'autorisation formulée par la DREAL et AREA, dès l'ouverture de

l'enquête et au plus tard dans les 15 jours suivant la clôture de celle-ci.

Le dossier de demande d'autorisation comprend 7 documents, dont une étude d'impact identique à celle produite dans le dossier de DUP, qui précisent :

- les incidences du projet sur les ressources en eau et les milieux aquatiques, ainsi que sur les espèces protégées (destruction d'espèces, d'habitats) ;
- les mesures compensatoires prévues.

Après analyse des documents transmis par les services de l'État, la ville prend acte des efforts entrepris à l'échelle globale du projet, en vue à la fois de :

- limiter l'impact des aménagements sur les milieux et espèces protégées : réutilisation partielle des infrastructures existantes, limitation des emprises nécessaires à la réalisation des nouveaux ouvrages, construction d'une tranchée couverte à hauteur de l'échangeur du Rondeau, etc. ;

- mettre en œuvre des mesures de compensation (restitution de zones humides, d'espaces boisés et ouverts) sur des sites identifiés au sein de la métropole (commune de Bresson, la Buisse et Montbonnot Saint Martin), la configuration des lieux impactés (digue du Drac dont la stabilité doit être préservée) et la nature des travaux ne permettant pas de le faire au plus près du projet.

Concernant plus spécifiquement les aménagements prévus sur le territoire communal, en vue de limiter l'impact sur les milieux, la ville :

- prend acte de la création, à l'est de l'échangeur du Rondeau et au nord-ouest du secteur Navis, d'un bassin à l'air libre destiné à stocker (lors d'épisodes pluvieux importants) et traiter les eaux usées de la RN 87 avant leur rejet dans le Drac, ce dispositif améliorant une situation particulièrement dégradée (absence de traitement) ;

- constate que, suivant sa demande, des efforts ont été consentis pour optimiser l'emprise de l'ouvrage, au regard des contraintes du site (présence d'un réseau d'assainissement de grande dimension, hauteur de la nappe) et des impératifs de bon fonctionnement du dispositif ;

- déplore cependant que l'intégration paysagère du bassin se limite au traitement de ses abords en prairie de graminées ;

- demande à ce que la plantation d'arbres et arbustes en périphérie de l'ouvrage et à hauteur du parking existant soit étudiée en lien étroit avec la ville, et réalisée dans le cadre du projet, afin de :

- limiter l'impact visuel du bassin et des infrastructures routières depuis les immeubles du quartier voisin de Navis ;

- permettre la reconstitution au moins partielle de l'espace boisé devant être détruit à l'occasion des travaux, identifié au PLU avant la DUP, et dont la Ligue De Protection Des Oiseaux avait souligné le rôle dans le maintien de la biodiversité ;

- demande enfin à ce que soient étudiées et mis en œuvre des mesures visant à éviter la propagation du moustique tigre, à proximité immédiate des lieux d'habitation et d'emplois, en exprimant sa préférence pour une couverture du nouveau bassin.

Plus largement, et au-delà des seules questions traitées dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale, la ville saisit cette occasion pour exprimer ou réitérer certaines attentes relatives à l'impact environnemental des aménagements sur le cadre de vie, la sécurité et la santé des riverains.

Concernant les conditions de circulation et nuisances générées par les infrastructures (émissions de polluants, bruit) la ville :

- prend acte des bénéfices d'une vitesse maximale autorisée à 70 km/h sur la séquence centrale du projet (impact sur le bruit et l'air), qu'une étude spécifique a permis d'apprécier plus précisément ;

- redit sa conviction de la nécessité de :

- pérenniser cet abaissement de vitesse mis en place à l'occasion des travaux préparatoires engagés en juin dernier ;

- l'étendre jusqu'à l'échangeur d'Alpexpo, voire au-delà, en cohérence avec le projet de PDU 2030 de l'agglomération grenobloise qui prévoit des actions visant à « optimiser et fiabiliser le fonctionnement du boulevard périphérique métropolitain et à

améliorer son intégration urbaine ».

- Demande à nouveau à ce que :

soit étudiée précisément la possibilité de restituer, dans le cadre du réaménagement de l'échangeur du Rondeau, un accès direct au nord du secteur Navis, depuis les futures voies situées sur la tranchée couverte, afin d'assurer une desserte convenable du quartier, adaptée à sa configuration actuelle et compatible avec le projet de transformation urbaine engagée ;

soit privilégiée, en cas d'impossibilité technique d'établir cette liaison, une desserte par la rue du 19 mars 1962, moyennant l'aménagement d'une voie la reliant à la rue du Tremblay ;

soit précisée et garantie la connexion, via les aménagements de la dalle supérieure de la tranchée couverte, entre les liaisons piétons-cycles existant sur l'allée du Rondeau/rue de la Viscose, et la future passerelle devant franchir l'autoroute 480 au nord pour relier les aménagements « mode doux » existants et prévus le long des berges du Drac ;

soit garantie la mise en place d'un revêtement acoustique sur absorbant sur les parements/dispositifs de sécurité en béton(LBA) de l'ouvrage de franchissement de l'autoroute 480 et des bi-passes routiers permettant de rejoindre ou quitter la RN 87 ;

prend acte qu'au droit de la tranchée couverte, qui constitue un aménagement favorable à l'atténuation de l'impact acoustique des infrastructures, les protections par isolation des façades seront privilégiées, avec une approche bâtiment par bâtiment ;

s'inquiète enfin du fonctionnement des carrefours et ouvrages routiers connexes au projet, et notamment du risque de report sur l'échangeur des États Généraux d'une partie des itinéraires de poids lourds (notamment ceux desservant la zone d'activités Technisud), voire de véhicules légers, après la suppression de mouvement aujourd'hui possible entre le cours de la Libération/Jean Jaurès et l'autoroute 480 Nord. La ville demande que les conséquences de ces reports de circulation sur le fonctionnement de l'échangeur soient analysées plus précisément, et que des mesures de prévention/d'atténuation des nuisances générées soient étudiées.

Au vu de l'analyse du dossier, il est proposé au conseil municipal de donner un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale concernant le projet, sous réserve de la prise en considération des attentes de la ville formulées ci-dessus.

Le conseil municipal, entendu cet exposé,

- vu l'arrêté préfectoral du 26 juillet 2018 l'ouverture de l'enquête publique,...
- vu l'avis du conseil général de l'environnement et du développement durable, en qualité d'autorité environnementale, du 25 juillet 2018,...
- vu le dossier d'enquête consultable en version papier et numérique à l'hôtel de ville d'Échirolles, ainsi que sur le site Internet des services de l'État..... ;
- vu les observations et demandes formulées ci-dessus après analyse du dossier transmis,
- vu le passage en Commission Développement durable, Déplacements, Qualité du patrimoine bâti et espaces publics septembre 2018,

**Après en avoir délibéré,**

- réaffirme tout l'intérêt qu'il porte au projet d'aménagement de l'autoroute 480, de l'échangeur du Rondeau et de la RN 87 ;
- décidé de donner un **avis favorable** à la demande d'autorisation environnementale, **sous réserve de la prise en considération des attentes de la ville formulée ci-dessus.**

•

**15.4 Commune de Saint Egrève**

(délibération reçue le 5 /10/2018)

L'an 2018, le 3 octobre, le conseil municipal s'est réuni en mairie.

Vu la délibération numéro 2011/07. 08 du 23 novembre 2011, par laquelle le conseil municipal a émis un avis favorable au projet d'aménagement de l'autoroute 480, sous conditions de la diminution de la vitesse à 70 km/h, et la prise en compte d'un échangeur sud complet,

-vu la délibération numéro 2013/03. 08 du 17 avril 2013 portant avis réservé sur le bilan de la concertation préalable concernant le projet d'aménagement de l'autoroute 480,

-vu la délibération numéro 2017/06. 06 du 5 juillet 2017, portant avis réservé sur le projet d'aménagement de l'A480, en l'absence de précision technique sur la compatibilité entre l'actuel emplacement réservé numéro 27 du PLU de la ville et l'emplacement réservé numéro 40 prévu par le volet de mise en compatibilité du PLU,

-vu l'arrêté préfectoral numéro 38-2018-07-23-002 du 23 juillet 2018 déclarant d'utilité publique le projet d'aménagement de l'autoroute 480 et de l'échangeur du rondou dans sa traversée de Grenoble,

-vu l'arrêté préfectoral numéro 38-2018-207-DDTSE02 du 26 juillet 2018 prescrivant une enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale du projet susvisé, considérant que la ville est invitée à émettre un avis sur la demande d'autorisation environnementale au regard des incidence dudit projet,

-considérant que le dossier soumis à enquête publique n'appelle pas de remarque particulière, compte tenu des mesures présentées en termes de gestion de chantiers et de mesures compensatoires, notamment concernant la restitution de zones humides et d'habitats pour la faune et la flore,

**le conseil municipal après en avoir délibéré,**

**n'émet pas de remarque particulière sur la demande d'autorisation environnementale du projet d'aménagement de l'autoroute 480 et du Rondou soumis à enquête publique.**

**15.5 Commune de FONTAINE**

(délibération reçue le 5 /10/ 2018)

Les habitants de Fontaine se sont depuis de nombreuses années mobilisés pour le rétablissement d'un accès direct à l'autoroute 480 Nord.

En effet, depuis de nombreuses années, Fontaine pâtit de la mauvaise accessibilité à l'autoroute en direction du nord depuis le pont du Vercors et le pont des Martyrs, due à la présence de 2 échangeurs incomplets qui n'assurent qu'une partie des mouvements directionnels.

Cette situation pénalise les Fontainois et plus largement l'ensemble des usagers, et les impacts sont multiples :

- Augmentation du temps de trajet pour les usagers,
- Augmentation du trafic sur la commune due aux usagers en provenance du nord de l'agglomération qui empruntent la sortie du pont du Vercors pour se rendre à Grenoble,
- Insécurité et inconfort des usagers des modes actifs piétons et cycles, particulièrement sur le pont du Vercors,
- Augmentation des nuisances environnementales, pollutions et bruit, pour les populations riveraines.

Le projet d'élargissement de l'autoroute vise à améliorer la fluidité du trafic sans les

augmenter, et à fluidifier des échanges avec les 6 diffuseurs, accroître la sécurité et la régularité des déplacements, viser à une meilleure intégration environnementale dans le tissu urbain, et diminuer la pollution atmosphérique et le bruit.

La ville sera particulièrement attentive à un certain nombre d'actions concrètes et d'enjeux articulés au projet.

Elle sera attentive à une meilleure fluidité du trafic routier sur l'autoroute à l'échelle de l'agglomération, et à l'amélioration de la desserte routière de la commune. En particulier l'accessibilité à l'autoroute en direction du nord de l'agglomération, depuis le pont du Vercors et le pont des Martyrs.

Pour le secteur du pont des Martyrs, l'amélioration de l'échangeur actuel constitue un enjeu important pour Fontaine, Grenoble et Sassenage, au regard notamment des grands projets d'aménagement de la presqu'île scientifique et des portes du Vercors, qui induiront une augmentation de trafic à prendre en compte.

Elle sera vigilante également à l'amélioration du maillage des modes doux entre Fontaine et Grenoble, de la sécurité des déplacements piétons et cycles sur le pont du Vercors.

La ville ne souhaite pas l'aménagement d'une autoroute cyclable sur l'avenue du Vercors, puisque cette dernière devrait être à sens unique au vu du foncier non disponible pour assurer la largeur nécessaire. Toutefois il est indispensable de pouvoir améliorer les traversées.

L'autoroute cyclable entre Innovallée et les portes du Vercors pourra se réaliser entre Vallier-Catane jusqu'à La Poya.

Compte tenu des contraintes liées au risque d'inondation, il est primordial de végétaliser fortement les secteurs inconstructibles.

Les travaux de l'autoroute doivent aussi intégrer une stratégie de résilience dans la mesure où cette voie de transit essentiel est également exposée aux risques d'inondation.

L'avis sur l'autorisation environnementale de l'autoroute est l'occasion d'exprimer le souhait d'un volontarisme fort et prioritaire sur l'entretien par l'État du lit mineur du Drac.

La ville réaffirme l'enjeu majeur du rétablissement de la cote initiale de ce cours d'eau intégré au domaine public fluvial sous responsabilité de l'État, non entretenu durant plusieurs décennies, et qui conduit à une élévation généralisée de la ligne d'eau du fait des dépôts solides et de la création de bancs alluvionnaires aggravés par la retenue du pont barrage.

Au vu du seuil de l'ILL et de la nécessité du dragage du Drac, il apparaît nécessaire de prévoir un canal pour limiter les risques d'inondation.

La ville se réjouit que soit réaffirmée la priorité de l'échangeur Vercors. Elle souhaite que tous les leviers soient activés pour lever les difficultés liées aux questions foncières afin d'inscrire rapidement les travaux du futur échangeur Vercors et de permettre l'accès direct de l'autoroute 480 Nord à partir de Fontaine.

Cela étant écrit, la ville réitère son soutien au projet dans le cadre réglementaire. Elle salue la prise en compte du cadre de vie des riverains dans le projet, en réduisant les nuisances sonores et en affirmant la volonté de faire de ces infrastructures un modèle d'insertion environnementale et urbaine.

Elle note avec satisfaction que des protections phoniques complémentaires sont prévues alors même qu'elles ne revêtent pas un caractère obligatoire et qu'une attention particulière sera apportée à leur intégration paysagère.

Ce projet d'aménagement aura des impacts sur l'environnement, comme tout projet d'infrastructure structurant pour un territoire.

L'amélioration des accès (habitats, tourisme, activités), de la perception paysagère, l'amélioration du système d'assainissement des eaux pluviales de l'infrastructure qui permettra de traiter les pollutions accidentelles et chroniques, avant rejet au milieu naturel, et les mesures compensatoires viennent compenser de manière positive l'impact sur la flore et la faune.

En effet, le dossier de demande d'autorisation environnementale comprend une analyse fine de l'état actuel de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet d'aménagement : terres, sols, air, climat, biodiversité, population et santé humaine...

et leur évolution avec le projet d'aménagement.

Le projet met en avant des mesures compensatoires visant un bilan neutre, voire une amélioration globale de la valeur écologique du site et de ses environs.

Ces mesures comprennent la restauration et l'amélioration de zones humides sur des sites de compensation qui permettront de réaliser l'équivalence fonctionnelle entre les sites de compensation et les sites impactés, avec la mise en place d'un plan de gestion sur 30 ans.

Par ailleurs les maîtres d'ouvrage s'engagent à faire le suivi :

- des mesures compensatoires dès le démarrage des travaux avec une démarche de qualité environnementale par la mise en place d'un système de ménagement environnemental (SME) des travaux, qui devra être appliqué par toutes les entreprises intervenantes. Un plan de respect de l'environnement (PRE) établi par l'entrepreneur, détaillera toutes les précautions relatives à la préservation de l'environnement pendant les travaux, et un suivi environnemental de chantier,
- des eaux souterraines et de surfaces avec le suivi piezométrique et des prélèvements d'eau,
- de la faune et la flore sur une période couvrant la durée des travaux et après les travaux jusqu'à un an après la mise en service des aménagements afin de vérifier la fonctionnalité des mesures d'évitement et de réduction mises en œuvre sur le projet.

La ville tient à féliciter le travail partenarial qui s'est déroulé entre les différents acteurs du projet, mais également la concertation avec les communes riveraines directement impactées par ce vaste projet. Les ateliers de travail qui ont suivi la réunion publique tenue en juillet 2017 à Fontaine, ont permis aux habitants de s'impliquer dans ce projet est d'aborder des questions concrètes comme les murs antibruit, le franchissement de l'Isère pour les vélos, la création d'un accès à la presqu'île en venant du Nord ou encore la préservation des berges.

Cependant la ville sera attentive aux études de travail à venir pour le pont du Vercors, ainsi qu'au planning des travaux, pour une mise en œuvre rapide, avec raccordement provisoire ou définitif de l'ouvrage sur les axes existants pour une mise en service immédiate.

Elle suivra également attentivement le suivi des mesures compensatoires, de qualité des eaux souterraines et de surfaces, et de la faune et la flore.

Au vu de ces éléments, le conseil municipal décide de **donner un avis favorable** au dossier d'autorisation environnementale projet d'aménagement de l'autoroute 480 et de l'échangeur du Rondeau.

### 15.6 Commune de SEYSSINET ET PARISET

Delibération reçue le 8 octobre 2018

Le projet a préalablement fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (arrêté préfectoral numéro 38-2018-07-23-002).

Par arrêté préfectoral numéro 38-2018-207-DDTSE 02 du 26 juillet 2018, une enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale..... ;

Au terme de la procédure, en application du code de l'environnement, un arrêté préfectoral portant autorisation environnementale...

Conformément à l'article R 181-38 du code de l'environnement, le conseil municipal est appelé à donner un avis motivé sur cette demande d'autorisation...

De manière générale, les maîtres d'ouvrages ont cherché à réutiliser au maximum des infrastructures existantes et ont fait les choix techniques permettant une solution de moindre impact environnemental. Les mesures d'évitement et de réduction permettent de rendre les impacts résiduels du projet non notables, ou d'améliorer la situation existante pour la majorité des thématiques environnementales : qualité des eaux, paysages et insertion urbaine, air et santé, bruit.

Les impacts résiduels sur la biodiversité et sur les zones humides justifient en revanche la mise en œuvre de mesures de compensation. Les mesures compensatoires présentées sont de différentes natures : restauration-amélioration de milieux boisés, de milieux ouverts, de zones humides, plantation de haies, restauration de gîtes anthropiques pour les chiroptères, gestion des espèces exotiques envahissantes. Quelques-unes de ces mesures seront réalisées « in situ » afin de favoriser la biodiversité dans le respect de l'impératif de sécurité hydraulique de la digue. La grande majorité de ces mesures seront toutefois mises en œuvre « ex situ » sur 4 sites localisés à Montbonnot Saint Martin, Bresson, Jarrie et la Buisse. Elles permettront de répondre à plus de 100 % aux engagements de compensation.

Entendu l'exposé, il est proposé au conseil municipal :

- considérant l'intérêt général de compenser au plus proche les impacts présentés du projet sur l'environnement,
- considérant l'importance que ce projet soit exemplaire sur l'ensemble des questions environnementales

de donner un avis favorable avec réserve au dossier d'enquête,

Réserve : les mesures compensatoires étant jugées trop éloignées du projet et afin de compenser la dégradation des milieux sur le même bassin versant du Drac,

de demander au pétitionnaire

1. D'étudier avec les communes impactées par le projet dans le cadre d'une démarche partenariale, les mesures compensatoires à la destruction des espèces des habitats sur leurs territoires, ou au plus proche – des enjeux de protection et de développement de la biodiversité existant sur la commune, notamment dans le cadre de la mise en œuvre de la trame verte et bleue

2. D'associer la commune au suivi des mesures compensatoires ;

Et considérant toutefois que l'autorisation environnementale susmentionnée porte sur les volets milieux naturels et biodiversité – faune, espèces protégées et habitats naturels – et ne recouvre donc pas les volets bruit et qualité de l'air, qui n'en demeurent pas moins des volets importants en termes d'environnement ;

De rappeler au pétitionnaire l'importance des points de vigilance suivants :

- la continuité des protections acoustiques permettant une réduction des nuisances sonores induites par un trafic à 90 km/h (vitesse de référence, hypothèse haute) afin d'améliorer le cadre de vie des riverains, en prenant en compte les effets de réverbération des sons ;
- la mise en place d'aménagements paysagers, notamment un traitement écologique et la végétalisation des écrans acoustiques du côté du Drac ;

- la mise en place d'itinéraires de substitution pour tous les modes de circulation pendant toute la phase de travaux, notamment la continuité d'un cheminement dédié aux piétons et aux cycles, et des solutions de remplacement pour les transports en communs impactés (ligne C du tramway, bus C6 et 17).  
Adopté à l'unanimité.