A

MONSIEUR LE PREFET de L'ISERE

Direction des Relations avec les Collectivités
Droits des sols et animation juridique

R A P P O R T DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

préalable à la déclaration d'utilité publique concernant - la réalisation
d'une **aire de grand passage** sur le site dit du « Pont Barrage »
sur les communes de **Saint-Egrève** et du **Fontanil-Cornillon**,
- la création de servitudes administratives de réseaux et d'accès
- et l'enquête parcellaire en vue de délimiter la liste des parcelles à exproprier

Commissaire Enquêteur : Penelope VINCENT-SWEET
Référence de l'enquête E17000255

Table des matières

1PRESENTATION DU PROJET....1
1.1L'opération sous enquête....1
1.2Les différents types d'accueil....2
1.3Choix du site....2
1.4Le site actuel et projeté....3
2DEROULEMENT DE L'ENQUETE....4
2.1Dispositions Administratives et publicité....4
2.2Le dossier....4
2.3L'enquête....5
3ANALYSE DU PROJET....7
3.1Le dossier....7
3.2Les observations....7
3.3Synthèse des observations....8
3.4Les réponses du pétitionnaire....10
3.5Les questions et réponses orales....18
4CONCLUSIONS....19
5ANNEXES....19

1 PRESENTATION DU PROJET

1.1 L'opération sous enquête

Il s'agit d'un projet de réalisation par Grenoble Alpes Métropole (GAM) d'une aire de grand passage pour les gens du voyage sur le site dit du Pont Barrage, sur les communes de Saint-Egrève et du Fontanil-Cornillon. La réalisation d'une aire de grand passage pouvant accueillir jusqu'à 200

caravanes s'inscrit dans les obligations du schéma départemental d'accueil des gens du voyage (SDAGV) de l'Isère établi en 2002 et actualisé en 2010.

Par délibération du 13 février 2015, la Métropole a engagé les études pour la réalisation de cet aménagement au lieu-dit du Pont Barrage sur les communes de Saint-Egrève et du Fontanil-Cornillon. Afin de s'assurer de sa mise en œuvre, la Métropole a pris la décision de principe de lancer une procédure d'utilité publique.

L'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et aux servitudes administratives de réseaux s'adresse au public, et a pour objet d'informer les intéressés et de les consulter sur le projet envisagé. Le public est invité à prendre connaissance du projet, formuler les observations et doléances sur son utilité publique, et vérifier que l'opération a été élaborée en toute connaissance de cause.

L'enquête parcellaire s'adresse plus spécialement aux propriétaires et permet de signaler les erreurs ou omissions que pourraient comporter le plan et l'état parcellaire, et de confirmer l'identité complète des propriétaires.

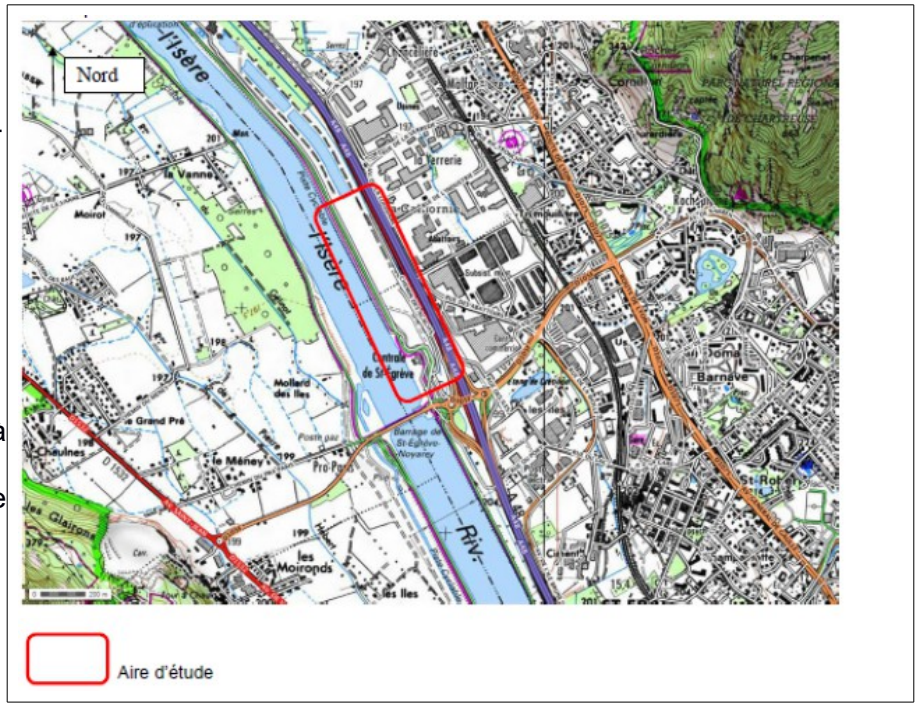
1.2 Les différents types d'accueil

Le SDAGV évoque 4 types d'aires d'accueil :

- **Les terrains familiaux**, construits pour la plupart dans les années 1980 pour répondre aux demandes de sédentarisation. Ils accueillent généralement entre 6 et 16 caravanes ;
- **Les aires de séjour**, d'une capacité de 8 à 16 caravanes, pour répondre aux demandes de semi-sédentarisation ;
- **Les aires de passage** d'une capacité de 20 à 50 caravanes pour accueillir les voyageurs en transit essentiellement pour activité économique, avec une durée de stationnement maximale de trois mois ;
- **Le terrain de grand passage** d'une capacité de 200 caravanes pour accueillir les grands groupes pour de courtes durées (2 à 3 semaines) pour des raisons familiales ou religieuses. Le niveau d'aménagement est sommaire et les équipements seront démontables afin de contrôler le stationnement. La distribution en eau et en électricité sera collective et géré par les responsables des associations. Les revêtements devront permettre à la fois la circulation des véhicules, et l'infiltration des eaux pluviales. Il n'y aura pas de bâti sur ce terrain qui sera équipé de sanitaires mobiles uniquement pendant les périodes autorisées. L'accès sur le terrain depuis un axe routier principal devra être établi.

1.3 Choix du site

La Métropole a lancé une recherche foncière pour trouver un site adapté disposant d'une superficie d'environ 4 ha, accessible facilement depuis un axe routier principal, et situé à proximité de commerces et de services. Différents sites ont fait l'objet d'une étude de faisabilité : le site du Pont Barrage sur la commune de Noyarey, le site dit du « Bec de l'Echaillon » sur la commune de Veurey-Voroize, le site de Comboire à Echirolles, tous écartés pour des raisons explicitées dans le dossier. Le site retenu, à cheval sur les communes de Saint-Egrève et du Fontanil-Cornillon, a fait l'objet de différents plans d'aménagement.



Situé juste en aval du pont-barrage, le terrain est en partie inscrite en zone rouge inconstructible du PPRI Isère aval, mais l'emprise du projet a été réduite afin d'éviter cette zone et rendre le projet compatible avec le PPRI Isère Aval.

1.4 Le site actuel et projeté

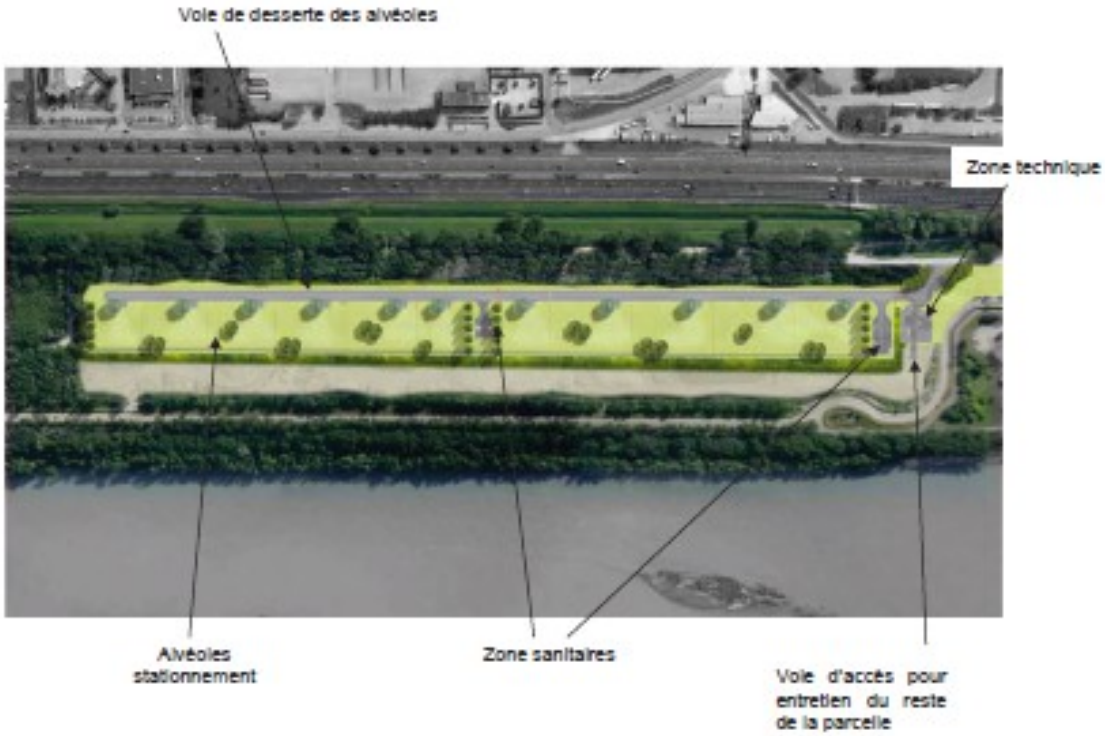
L'aménagement projeté, d'une surface de 4 hectares, s'inscrit sur des parcelles appartenant à EDF. Elles sont aujourd'hui occupées par le groupement de carrières GCIA pour une activité de gestion de matériaux de construction ainsi que pour le traitement et recyclage des matériaux issus des déchets de chantier. Cette activité est répertoriée au plan départemental de prévention et de gestion des déchets du BTP. La Métropole s'est engagée à trouver un emplacement de substitution pour cette entreprise si l'aire de grand passage se fait là. L'activité était déclarée sur la commune du Fontanil-Cornillon, mais elle n'est pas listée comme ICPE sur le site de la DREAL. Elle s'est développée et s'est étendue sur la partie du terrain située sur la commune de Saint-Egrève, pas couverte par la déclaration. De par cette activité le terrain se trouve compacté et anthropisé.

En bordure du terrain d'activité se trouvent des espaces boisés classés. Le projet d'aménagement laisse tels quels ces espaces qui constituent une protection naturelle. Le terrain est délimité à l'Ouest par la route d'accès à la station d'épuration Aquapole, la piste cyclable puis l'Isère ; à l'Est se trouve l'A48, au-delà du Chemin des Acacias. Au Nord se trouvent deux étangs de pêche, gérés par l'Association agréée de Pêche et de Protection des Milieux aquatiques (AAPMA) de Grenoble.

L'aménagement comprend la réalisation d'une plateforme avec un revêtement herbeux consolidé pour permettre la circulation des véhicules et leur stationnement, une voie de desserte, la distribution, en plusieurs points, d'eau potable et d'électricité ainsi que la gestion des eaux usées. Les eaux pluviales sont gérées par infiltration dans les sols non-imperméabilisés.

Le montant total de l'opération est estimé à 1879 000 euros HT, acquisition foncière incluse.

Ci-dessous est représenté le plan d'aménagement, une aire tout en longueur avec l'entrée au Sud (droite de l'image) et une voie d'accès qui dessert les alvéoles de stationnement.



2 DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1 Dispositions Administratives et publicité

- Décision du 21 juin 2017 du Tribunal administratif de Grenoble désignant Penelope Vincent-Sweet comme commissaire enquêteur, n° de dossier E17000255/38.
- Arrêté préfectoral du 23 septembre 2017, portant ouverture de l'enquête publique unique.
- Insertions parues dans Les Affiches de Grenoble et du Dauphiné, le 29 septembre, le 6 octobre et le 27 octobre, et dans le Dauphiné Libéré le 6 et le 27 octobre.
- Affichage à la porte de Grenoble-Alpes-Métropole, des mairies de Saint-Egrève et du Fontanil-Cornillon et au voisinage du site à partir du 10 octobre et jusqu'à la fin de l'enquête. Affichage sur les panneaux lumineux du Fontanil-Cornillon les jours de permanence. Des affiches ont aussi été apposées sur l'avenue de Carben (près du tramway) et sur le pont de Vence, à Saint-Egrève.
- Avis d'enquête publié sur le site internet des services de l'État en Isère, et sur les sites de Grenoble Alpes Métropole et des communes.

Enquête parcellaire :

- Notification individuelle du dépôt du dossier d'enquête parcellaire sous pli recommandé avec demande d'avis de réception envoyée le 5 octobre 2017 aux propriétaires des parcelles, qui sont tenus de fournir les renseignement demandés.
- Affichage en mairie des plis non-distribués dès le premier jour de l'enquête.

Le commissaire enquêteur a vérifié les différents affichages le 12 octobre. Celui à proximité du site était bien visible de la route et du parking relais.

Un affichage bien visible

2.2 Le dossier

Mme Tracol de la Préfecture de l'Isère a, le 30 juin, envoyé par courriel le dossier d'enquête numérique au Commissaire enquêteur (CE) qui a donc pu en prendre connaissance avant l'ouverture de l'enquête. Le 29 septembre le CE a rencontré Mme Tracol et a paraphé le dossier et les registres.

Le dossier mis à l'enquête dans chaque Mairie comportait les pièces suivantes :

A – le registre d'enquête publique unique

B – les pièces pour l'enquête parcellaire indiquant le détail pour les servitudes et pour les parcelles à exproprier

C – le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

a) Notice explicative
b) Résumé non-technique de l'étude d'impact
c) Etude d'impact
d) Plans
e) Caractéristiques techniques des ouvrages les plus importants
f) Appréciation sommaire des dépenses
g) Autres textes
h) Avis de l'autorité environnementale et la réponse de Grenoble Alpes Métropole suite à cet avis
i) Etude acoustique réalisée les 11 et 12 septembre 2017

D - les pièces annexes :

- Documents administratifs
- Avis des communes
- Avis France Domaine

2.3 L'enquête

2.3.1 DÉROULEMENT

L'enquête unique s'est déroulée du 25 octobre au 27 novembre 2017 (clôture à 17h).

Durant cette période le public a pu prendre connaissance librement du dossier au secrétariat de la mairie pendant les heures d'ouverture des deux Mairies. A Saint-Egrève le dossier électronique aussi était disponible sur un poste informatique.

Le public a aussi pu consulter le dossier sur le site internet de Grenoble Alpes Métropole.

Les permanences du Commissaire Enquêteur ont été tenues conformément à l'arrêté préfectoral, aux dates suivantes :

- En mairie du Fontanil-Cornillon
  - le mercredi 25 octobre 2017 de 9h à 12h
  - le vendredi 17 novembre de 9h à 11h
  - le lundi 27 novembre de 14h à 17h
- En mairie de Saint-Egrève
  - le vendredi 3 novembre 2017 de 9h à 12h
  - le jeudi 23 novembre de 17h30 à 19h30

L'accueil était bon avec une salle mise à disposition pour les permanences.

Le dernier jour de l'enquête, j'ai clos le registre du Fontanil-Cornillon, et dans la foulée le registre à Saint-Egrève, en reprenant les deux dossiers d'enquête. Les services de Grenoble Alpes Métropole m'ont envoyé le même soir les derniers messages arrivés soit par courriel soit sur leur site.

2.3.2 Visite

Le 12 septembre Christophe Even, en charge du dossier à Grenoble Alpes Métropole, m'a fait visiter les lieux pour me présenter le projet.

2.3.3 Autres contacts

J'ai pris contact avec M. Arbène DOMI, coordinateur métropolitain pour les gens du voyage, qui est très favorable à ce projet auquel il a contribué ; et avec Mme Torquet de la DREAL par rapport à la sécurité en aval du barrage.

2.3.4 Observations

Les observations ont pu être déposées sur l'un des deux registres, envoyées par lettre à la Mairie du Fontanil-Cornillon, envoyées par courriel à l'adresse précisée dans l'arrêté, ou déposées directement sur le site de Grenoble Alpes Métropole.

Registre de Saint-Egrève :	3 contributions
Registre du Fontanil-Cornillon :	4 contributions
Lettres annexées au registre :	2 lettres
Courriels reçues :	5 courriels
Contributions sur le site :	2 contributions

2.3.5 Courriers aux propriétaires

Deux propriétaires sont concernés par les servitudes, AREA et EDF, mais seul EDF est concerné par l'expropriation. Les courriers ont été envoyés le 5 octobre, chaque fois en double à leur adresse à Grenoble ou Lyon, et au siège à Paris. Les deux courriers pour Paris sont revenus « destinataire inconnu ». La nouvelle adresse pour EDF a été trouvée et le courrier a été ré-envoyé le 18 octobre. L'adresse a été mise à jour dans les dossiers d'enquête. Par précaution, les courriers non-distribués ont été affichés dans les deux mairies pendant toute la durée de l'enquête.

AREA a renvoyé le questionnaire inclus dans le courrier.
L'état des courriers est résumé ci-dessous :

AIRE DE GRAND PASSAGE DES GENS DU VOYAGE
suivi des courriers de notification d'enquête parcellaire

Terrier	NOM	Adresse	date envoi notification	date réception des notification
10	EDF	37 rue diderot c alpes dauphiné 38000 grenoble	05/10/2017	09/10/2017
10	EDF	2 rue Louis Murat 75008 Paris	05/10/2017	Non réceptionné pour mention destinataire inconnu à l'adresse
10	EDF	siege sociel 22 av de wagram 75000 Paris	18/10/2017	19/10/2017
20	AREA	41 bis avenue Bosquet 75007 Paris	05/10/2017	Non réceptionné pour mention destinataire inconnu à l'adresse
20	AREA	260 aveneu Jean BRON 69500 BRON	05/10/2017	06/10/2017

2.3.6 Procès verbal

A l'issu de l'enquête, j'ai consigné les observations reçues avec mes propres observations suite à

une étude du dossier. J'ai convoqué le demandeur le 4 décembre pour lui communiquer les observations consignés dans un procès-verbal (voir en annexe).

2.3.7 Mémoire en Réponse

Le mémoire en réponse du demandeur est parvenu au commissaire enquêteur le 18 octobre, dans les délais prévus.

2.3.8 Rapport

Après réception des registres, j'ai procédé à la rédaction du présent rapport et des conclusions et je les ai apportés à la Préfecture avec les dossiers d'enquête et les registres.

3 ANALYSE DU PROJET

3.1 Le dossier

Le dossier est bien fait et relativement facile à lire, même si la multitude de sections non-reliées entre elles apporte une confusion. La note explicative est précieuse.

3.1.1 L'Avis de l'Autorité Environnementale

L'autorité environnementale regarde la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et la prise en compte de l'environnement par l'opération. Elle a relevé quelques points d'amélioration mineures, et le maître d'ouvrage a apporté des réponses à ces points, qui sont incluses dans le dossier d'enquête.

L'avis conclut « … sur la forme, le dossier d'études d'impact est de bonne qualité. Il est bien documenté et contient des tableaux de synthèse et des illustrations qui permettent au public d'apprécier les enjeux, les impacts avérés ou potentiels et les mesures ERC (évitement, réduction, compensation) associées…. Sur le fond, le projet se situe dans une zone déjà fortement marquée par l'activité humaine. Il s'avère bien prendre en compte les différents enjeux environnementaux identifiés. »

3.1.2 Les avis des Conseils Municipaux

Saint-Egrève a donné un avis favorable à l'unanimité.
Le Fontanil-Cornillon a émis un avis favorable avec des réserves portant sur la difficulté pour une commune de 3000 habitants de scolariser les enfants présents sur l'air de grand passage, et sur les effets négatifs d'un délocalisation des carriers qui fragiliserait le développement économique et la pérennité d'entreprises locales du BTP.

3.2 Les observations

Le procès verbal des observations envoyé au demandeur est annexé à ce rapport.

3.2.1 Observations sur les registres

A Saint-Egrève :

A. - d'un représentant de l'association « Agir pour les paysages », le 9 novembre

B. - Observation de Maurice Metha, le 24 novembre

C. Observations du président d'une copropriété située 298 chemin de Pra-Paris à Noyarey

Au Fontanil-Cornillon :

D. Observations de Sandrine Didier et Sabin Samblat, EDF

E. - de Alain Foyer, Conseiller Municipal du Fontanil-Cornillon le 9 novembre 2017

F. - de Laurent Vanplin, Président de l'association des Habitants des Granges à Echirolles

G. - de Claude Calaux, 1er adjoint du Fontanil-Cornillon chargé d'urbanisme, cadre de vie

3.2.2 Lettres, courriels et contributions sur le site internet

H. Le 17 novembre : lettre de Marcel Macaire, représentant local de la FRAPNA[1]

I. Le 27 novembre : lettre de la FRAPNA

J. Courriel de Bernard Pointel le 10 octobre 2017 (hors sujet, et reçu avant l'ouverture de l'enquête)

K. Courriel de Anne-Marie Laharie, Saint-Egrevoise, le 29 octobre 2017

L. - de 'Rach', le 5 novembre 2017

M. - de Ingeborg Eilers le 22 novembre 2017

N. - du groupe des élus Ecologie, Solidarité, Citoyenneté de Saint-Egrève, le 26/11

O. - de 'Puech', le 27 novembre

P. - de l'AAPPMA[2] de Grenoble « Union des Pêcheurs »

Les observations sont détaillées dans le PV préparé pour le demandeur, en annexe.

3.3 Synthèse des observations

La plupart des observations sont favorables au projet, mais certains contributeurs émettent des réserves. Les différents points sont résumés dans les questions posées au demandeur (ci-dessous)

La lettre entre parenthèses indique la personne ayant fait cette observation : A à P et CE (commissaire enquêteur).

Concernant le site

1. L'accès à l'aire d'accueil se fait par le domaine concédé du barrage de St-Egrève, donc soumis à autorisation des services de la DREAL. Est-ce que ceci a été pris en compte ? (D)

2. Le personnel EDF d'astreinte doit pouvoir accéder au site très rapidement en cas d'urgence 24/24. Ceci doit être pris en compte lors de l'accueil des groupes de caravanes. (D)

3. L'accès à l'aire de grand passage sera commun avec l'accès aux carrières et avec la circulation des cyclistes et promeneurs vers les berges de l'Isère : qu'est-il prévu pour sécuriser ? (E)

4. Comment la Métro s'assurera-t-elle que le site en question n'aura pas été pollué par l'activité des carriers ? L'étude d'impact (page 92) ne mentionne pas cette activité. Pourtant il semblerait qu'il y ait traitement d'amiante sur le site, par exemple. (CE)

5. Au niveau du PADD du Fontanil-Cornillon, la zone d'étude est concernée par la volonté de reconquête des berges s'inscrivant dans un projet récréatif et sportif : « préserver la forêt alluviale tout en favorisant son accès à la population ». Si l'aire est aménagée et clôturée et si, comme le demandent certains, l'accès aux berges est interdit, quel accès à cette forêt aura la population ? (CE)

6. Canalisation d'éthylène : l'aire d'accueil se situe dans les zones de dangers très grave et grave,

1 *La FRAPNA est la fédération Rhône-Alpes de protection de la nature, association agréée au titre de la protection de l'environnement*

2 AAPPMA = Association agréée pour la Pêche et la protection du milieu aquatique

rendant obligatoire une étude de risques. Est-ce que l'étude de risques figure dans le dossier ? Je vois mentionnée (page 136) une étude d'acceptabilité réalisée par Transugil Ethylène, mais ses conclusions sont contestées par le maître d'ouvrage. L'absence de plus de précisions sur ce point rend très difficile une prise de position sur le risque. Pouvez-vous m'éclairer ? (CE)

7. Le projet prévoit la mise en place d'un mât d'éclairage au niveau de la zone technique. Quelles mesures prendra la Métro pour éviter des nuisances lumineuses pouvant notamment perturber les oiseaux et autres animaux ? (CE)

Concernant l'étude d'impact

8. L'activité des carriers sur ce site devait être temporaire, et aurait dû être arrêtée dès la sortie des PLU de St-Egrève et du Fontanil-Cornillon, avec lesquels elle est incompatible. La cessation d'activité aurait été accompagnée d'une remise en état du site. Il n'est donc pas logique de baser l'étude d'impact sur l'état actuel du site, dégradé par l'activité. D'ailleurs on pourrait contester la cartographie de l'inventaire des zones humides qui a exclu ce terrain, temporairement dégradé, des zones humides. On pourrait ainsi estimer que le projet actuel va dénaturer 4 ha de zones humides faisant fonction de corridor biologique. (H, I, M)

9. Dans les impacts on devrait compter la nouvelle implantation des carriers, car si on compte en plus-value écologique le décompactage etc du site, le nouvel emplacement amènera un moins-value équivalent, vraisemblablement. Il y aura donc des impacts à compenser. (H, I)

10. Le transfert de milliers de tonnes de matériaux et d'équipements vers le nouveau site des carriers devrait être pris en compte dans l'étude d'impact, en évaluant les impacts sur l'environnement et sur la circulation automobile. (G)

11. Il faudrait que l'étude d'impact soit complétée à l'échelle de l'écosystème fluvial formé par l'Isère et ses affluents dans la traversée de l'agglomération grenobloise en prenant en compte ses possibilités de restauration, ainsi que la préservation de ces services écosystémiques comme la trame verte et bleu. Cela devrait comprendre l'étude du site devant recevoir les carriers. (H, I, M)

12. La préemption de ce terrain qui constituait une réserve foncière pour EDF, avec la possibilité de restauration de zone humide, réduit les possibilités pour EDF de compenser ses autres aménagements comme un nouvel équipement ou l'abattage de milliers d'arbres sur les digues. (H, I)

Concernant les alternatives à cet emplacement

13. La justification de l'écartement du site de Comboire est très succincte dans le dossier, ce qui fragiliserait la DUP si elle était contestée. Est-ce ce même site qui s'apprête à accueillir les carriers ? (P)

14. Un terrain correspondant aux caractéristiques requises pour l'aménagement de l'aire de grand passage existe maintenant à Pont de Claix. Il semblerait plus cohérent de le destiner au projet plutôt que de l'utiliser pour le transfert de l'activité des carriers, car elle serait peut-être mieux doté en infrastructures (notamment les réseaux). D'ailleurs il y a lieu de s'interroger sur la réinstallation à proximité de zones habités et/ou fréquentées (zone commerciale ?) d'une activité polluante et source de nuisance (bruits).
Une étude sur ce thème semble indispensable avant d'émettre un avis sur le projet. (G, P)

Concernant les coûts

15. L'appréciation sommaire des coûts indique 1 545 000 € HT sans détails – dans le dossier on note 149 000 € liés aux acquisitions foncières et environ 600 000 € HT pour les mesures environnementales. Comment se répartit le différentiel (soit environ 800 000€) ? Est-ce qu'on a pris en compte la participation éventuelle aux coûts des sécurisations, des dispositifs de signalisation pour interdire l'accès aux berges etc. ? (E, G)

16. Est-ce que les coûts de transfert des carriers vers le nouveau site sont pris en compte ? Si le dossier mentionne bien la nécessité de déplacer l'activité des carriers, de toute évidence, ni le coût de ce déplacement, ni le coût d'acquisition et/ou de libération d'un site de compensation n'est intégré dans le dossier. Là encore, la DUP s'en trouve nécessairement fragilisée. (G, P)

Concernant la présence des gens du voyage

17. Est-ce que cet endroit sera apprécié par les gens du voyage car comprenant en l'état trop de désagréments : nuisance sonore due à la proximité avec l'autoroute, éloignement de nombreux services publics. Aujourd'hui, selon l'étude sonore théorique, il est question de 70/75Db(A), ce qui est trop élevé pour un séjour acceptable. (N)

18. Ce serait dommage de confiner l'ensemble des caravanes dans un paysage triste et asphalté. Sont proposés : revégétalisation, haie paysagère, création de places ombragées. (A, N)

19. Comment assurer un turn-over régulier des populations accueillies ? Comment faire si les gens veulent se sédentariser ? Prévoir écoles, service social, apprentissages et formations pour l'insertion de la population concernée… (K, N, O)

20. Un contributeur pense que les gens du voyage seraient mieux acceptés si ils s'installaient dans le parc de la Fourcade , dans le quartier Teisseire de Grenoble : car c'est un quartier hlm multiculturel. (L)

21. Des riverains ont peur pour leur tranquillité, et par rapport aux dégradations éventuelles des terrains et des commerces proches. L'association du quartier des Granges (F) fait part de nuisances sonores et d'incivilités récurrentes lors de l'occupation non-officielle du parking d'Alpexpo par des gens du voyage. Pourquoi cela ne se reproduirait-il pas autour de ce nouveau site ? (C, K)

22. EDF indique que cette installation nécessitera un renforcement de la sécurité de leurs locaux qui jusque là étaient en site isolé. (D)

23. Vu la proximité des berges de l'Isère où la baignade présente des risques importants à cause du barrage juste en amont, comment faire pour éviter qu'un accident se produise ? (D)

24. Comment répondre à l'Union des Pêcheurs qui craint une aggravation de l'usage inapproprié de leur site (les étangs) avec dépôts d'ordures, dégradation des installations, baignade illégal, pollution de l'eau, incendies… ? Les membres craignent particulièrement la pêche non-autorisée et la coupe du bois illicite. Ils souhaitent que l'aire soit bien séparée des étangs par une clôture, et que des caméras de surveillance soient mises en place. L'Union ne voudrait pas que de nouvelles responsabilités pèsent sur elle liées de la présence d'un habitat permanent, et souhaite être indemnisée par la Métro pour toute dégradation sur site ou sur biens. (P)

25. L'Union des pêcheurs effectue des tirs de cormorans pendant l'hiver, ce qui pourrait poser des problèmes de sécurité si des groupes viennent en hiver. (page 145 de l'étude d'impact indique que les rassemblements peuvent se dérouler tout au long de l'année) (P)

26. Sera-t-il possible d'associer les gens du voyage à la gestion de cette aire ? En particulier, peut-on espérer la création d'une commission de suivi composée notamment d'EDF, de l'Union des Pêcheurs, de la METRO, des communes de SAINT-EGREVE et du FONTANIL, ainsi que des représentants des gens du voyage ? Cette commission pourrait commencer par dresser la charte d'utilisation de ce site. (D, O, P)

3.4 Les réponses du pétitionnaire

3.4.1 L'Accès à l'aire

L'accès à l'aire d'accueil se fait par le domaine concédé du barrage de St-Egrève, donc soumis à autorisation des services de la DREAL. Est-ce que ceci a été pris en compte ?

Réponse :

La préfecture de l'Isère a porté le dossier de DUP auprès des services de l'Etat pour avis ; La DREAL, après consultation, n'a pas fait d'observation sur l'accès.

Réponse satisfaisante

3.4.2 L'Accès d'EDF au barrage

Le personnel EDF d'astreinte doit pouvoir accéder au site très rapidement en cas d'urgence 24/24.

Pour rappel contenu dans le dossier, les groupes de grand passage sont autorisés à stationner pour une durée limitée par les services de la Préfecture et de la Métro qui organisent et programment le stationnement sur l'aire de grand passage ; une astreinte est prévue pour des arrivées en dehors des heures ouvrées (les arrivées se font généralement le dimanche)

Les dispositions prises en compte et décrites dans le dossier sont les suivantes :

- Capacité de stockage de la voie d'accès pour éviter les encombrements
- Accueil et ouverture du portail d'entrée sur l'aire à l'arrivée des groupes pour ne pas créer un bouchon avant portail
- Etalement de l'arrivée des véhicules sur plusieurs heures afin d'éviter une arrivée en file indienne
- Dans le cas d'une arrivée massive (groupe de 100 à 200 caravanes) la possibilité d'associer les forces de police pour gérer la circulation
- Pré signalisation directionnelle de l'aire d'accueil pour éviter les confusions d'orientation

Réponse satisfaisante

3.4.3 Sécurité des cyclistes et des piétons

L'accès à l'aire de grand passage sera commun avec l'accès aux carrières et avec la circulation des cyclistes et promeneurs vers les berges de l'Isère : qu'est-il prévu pour sécuriser ?

Une piste cyclable est existante le long des berges de l'Isère ; son itinéraire est indépendant et protégé des accès routiers ; il existe également des cheminements piétons indépendants des accès (voir schéma ci-dessous)

Illustration

1: Séparation des flux de circulation vélos/piétons et véhicules motorisés

En rouge : accès routier projet aire de grand passage
En vert : piste cyclable et chemin piéton

Réponse satisfaisante

3.4.4 Pollution du site

Comment la Métro s'assurera-t-elle que le site en question n'aura pas été pollué par l'activité des carriers ?

En fin d'activité, le groupement de carriers GCIA doit fournir une attestation de dépollution du site (obligation des arrêtés Préfectorales pour les ICPE).

Réponse satisfaisante

3.4.5 L'Accès aux berges

Est-ce que la création de cette aire impactera l'accès de la population aux berges, préconisé dans le PADD ?

La clôture de l'aire d'accueil ne fait pas obstacle aux ouvertures proposées par le PADD ; c'est EDF, exploitant du barrage et gestionnaire du risque qui peut seul justifier de l'intérêt d'interdire l'accès aux berges pour la sécurité des personnes ; cette disposition ne cible pas uniquement les Gens du Voyage mais toute personne qui pourrait s'aventurer sur les berges (promeneurs, pêcheurs…)

Réponse satisfaisante, mais besoin de clarifier en quoi consisterait une interdiction éventuelle d'accès aux berges.

3.4.6 Canalisation d'éthylène : clarifications

Canalisation d'éthylène : l'aire d'accueil se situe dans les zones de dangers très grave et grave, rendant obligatoire une étude de risques. Est-ce que l'étude de risques figure dans le dossier ?

La canalisation d'éthylène est située de l'autre côté de l'autoroute le long de la rue de Louisiane à une distance supérieure à 100 mètres ; La société Transugil a conduit pour notre projet une étude de risque et demandé à la Métro la prise en charge d'une protection de sa conduite ; cette disposition est prévue pour l'aménagement des Etablissements Recevant du Public (ERP) ; elle signifie la mise en place, sur environ 400 ml, de dalles de protection en béton avec un coût estimé à 200 000 € HT à charge de l'aménageur.

La Métro a donné une suite défavorable à cette demande pour les raisons suivantes :

Une aire de grand passage n'est pas un ERP

L'éloignement de la conduite et la séparation physique avec l'autoroute, le canal et les talus constituent une protection en cas de sinistre.

L'étude de dangerosité établie par le gestionnaire de la conduite considère l'aire d'accueil comme un habitat permanent ce qui n'est pas le cas (occupation intermittente)

Réponse claire

3.4.7 Pollution lumineuse

Le projet prévoit la mise en place d'un mât d'éclairage au niveau de la zone technique. Quelles mesures prendra la Métro pour éviter des nuisances lumineuses pouvant notamment perturber les oiseaux et autres animaux ?

Un seul luminaire est prévu à l'entrée du site ; il sera associé à une horloge programmée pour réduire sa luminosité durant une plage horaire à déterminer (22h/6h)

Réponse à approfondir

3.4.8 L'ACTIVITÉ DES CARRIERS

L'activité des carriers sur ce site devait être temporaire, et aurait dû être arrêtée dès la sortie des PLU de St-Egrève et du Fontanil-Cornillon, avec lesquels elle est incompatible. La cessation d'activité aurait été accompagnée d'une remise en état du site. Il n'est donc pas logique de baser l'étude d'impact sur l'état actuel du site, dégradé par l'activité. D'ailleurs on pourrait contester la cartographie de l'inventaire des zones humides qui a exclu ce terrain, temporairement dégradé, des zones humides. On pourrait ainsi estimer que le projet actuel va dénaturer 4 ha de zones humides faisant fonction de corridor biologique.

L'activité des Carriers était initialement autorisée sur la commune du Fontanil-Cornillon, elle s'est étendue sur le territoire de Saint-Egrève sans faire l'objet d'une déclaration ; toutefois cette activité est répertoriée au plan départemental de prévention et de gestion des déchets du BTP.

Le propriétaire des parcelles d'exploitation, EDF, autorise par convention précaire et renouvelable depuis 1994 les carriers pour mener leur activité. A notre connaissance aucune échéance pour la cessation de cette activité n'est fixée par le propriétaire

Le tènement concerné par l'aménagement est situé hors zone humide répertoriée

Il est également intéressant de noter que le projet permet la restitution de 2 Ha (zone rouge) actuellement sous exploitation des carriers.

Réponse satisfaisante

3.4.9 LES IMPACTS À INCLURE DANS L'ÉTUDE D'IMPACT

9. Dans les impacts on devrait compter la nouvelle implantation des carriers, car si on compte en plus-value écologique le décompactage etc du site, le nouvel emplacement amènera un moins-value équivalent, vraisemblablement. Il y aura donc des impacts à compenser.

L'objet de l'enquête publique porte sur l'aménagement d'une aire de grand passage, projet d'intérêt public.

La relocalisation des Carriers est un tout autre projet qui ne peut pas s'inscrire dans la procédure de DUP engagée par la Métropole pour permettre l'aménagement d'une aire d'accueil

Réponse satisfaisante

3.4.10 LA DÉLOCALISATION DES CARRIERS

Le transfert de milliers de tonnes de matériaux et d'équipements vers le nouveau site des carriers devrait être pris en compte dans l'étude d'impact, en évaluant les impacts sur l'environnement et sur la circulation automobile.

Les matériaux stockés sur le site par GCIA sont voués à être redistribués vers différentes destinations (chantiers, décharges…) ; par ailleurs, la relocalisation qui s'inscrit sur plusieurs mois permet aux carriers d'anticiper sur les déplacements résiduels

Réponse satisfaisante

3.4.11 PRÉSERVATION DES SERVICES ÉCOSYSTÉMIQUES

Il faudrait que l'étude d'impact soit complétée à l'échelle de l'écosystème fluvial formé par l'Isère et ses affluents dans la traversée de l'agglomération grenobloise en prenant en compte ses possibilités de restauration, ainsi que la préservation de ces services écosystémiques comme la trame verte et bleu.

Les trames vertes et bleues existantes sont conservées à l'échelle du projet ; elles sont même consolidées par la restitution de la zone rouge du PPRi équivalent à 2 Ha qui ne supportera pas d'autre aménagement

Réponse satisfaisante

3.4.12 POTENTIEL DE RÉSERVE FONCIER

La préemption de ce terrain qui constituait une réserve foncière pour EDF, avec la possibilité de restauration de zone humide, réduit les possibilités pour EDF de compenser ses autres aménagements comme un nouvel équipement ou l'abattage de milliers d'arbres sur les digues.

Le patrimoine foncier d'EDF doit permettre de mener des actions de compensation selon ses obligations.

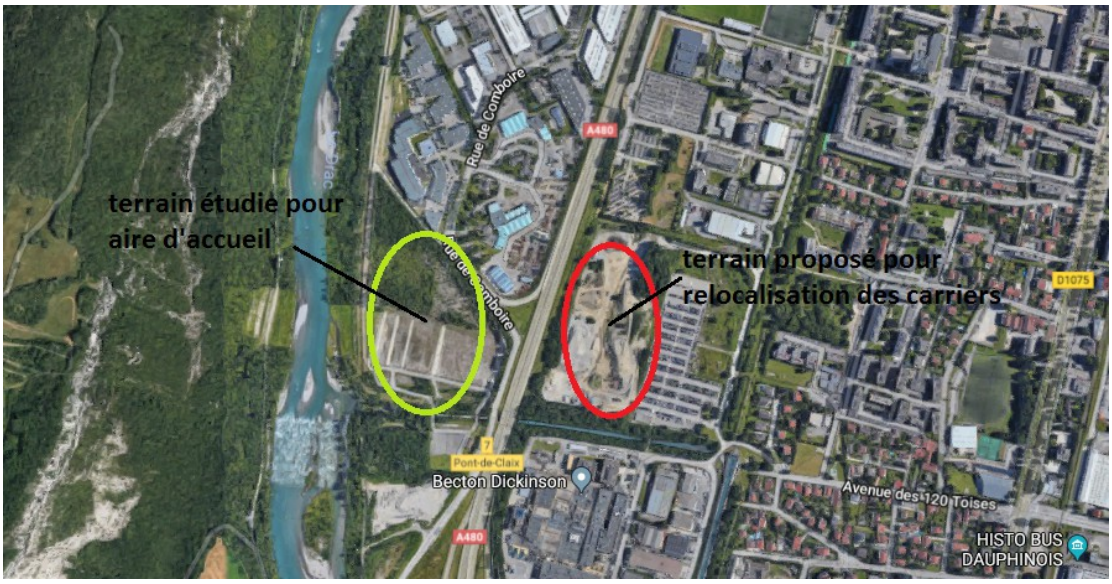
Pour mémoire la parcelle n'est pas répertoriée en zone humide.

Réponse satisfaisante

3.4.13 L'ÉCARTEMENT DU SITE DE COMBOIRE

La justification de l'écartement du site de Comboire est très succincte dans le dossier, ce qui fragiliserait la DUP si elle était contestée. Est-ce ce même site qui s'apprête à accueillir les carriers ?

Le terrain ayant fait l'objet d'une étude de faisabilité sur le site de Comboire n'est pas celui qui est identifié pour recevoir les Carriers (voir schéma ci-dessous).



Son étude n'est pas succincte mais la poursuite de ce projet nécessitait un accord préalable du ministère de la défense, propriétaire de la parcelle, avec l'abandon de l'activité militaire (champ de tir) ; aucun accord n'a permis de poursuivre ce projet.

Réponse satisfaisante

3.4.14 LE NOUVEAU SITE POUR LES CARRIERS

14. Un terrain correspondant aux caractéristiques requises pour l'aménagement de l'aire de grand passage existe maintenant à Pont de Claix. Ne serait-il pas plus cohérent de le destiner au projet plutôt que de l'utiliser pour le transfert de l'activité des carriers ?

Il est rappelé que la décision prise par la Métro, de réaliser l'aire de grand passage sur le site actuel date de février 2015 et qu'elle fait suite à différents scénarios dont les contraintes règlementaires, techniques ou écologiques n'ont pas permis d'aboutir. Ce projet va enfin permettre de répondre à l'obligation d'accueil des grands groupes dans notre agglomération et éviter des stationnements non autorisés ; des contributions à l'enquête publique vont d'ailleurs dans ce sens.

Le tènement proposé pour la relocalisation des carriers s'inscrit sur une surface de 4.5 Ha ; seuls 3 Ha seront disponibles dans un premier temps pour leur activité ; le reste ayant vocation à recevoir la base vie du chantier de l'A480 pour une durée estimée à 2 ans. Cette seule contrainte empêche la réalisation d'une aire d'accueil de 4 Ha dans un délai convenable. Par ailleurs cet emplacement n'est pas situé à proximité d'habitation et la zone commerciale est suffisamment éloignée.

Enfin l'installation de l'activité des carriers sur un nouveau site est soumise à une autorisation qui doit justifier de sa compatibilité avec l'environnement.

Point de vigilance

3.4.15 RÉPARTITION DES DÉPENSES

15. L'appréciation sommaire des coûts indique 1 545 000 € HT sans détails – dans le dossier on note 149 000 € liés aux acquisitions foncières et environ 600 000 € HT pour les mesures environnementales. Comment se répartit le différentiel (soit environ 800 000€) ? Est-ce qu'on a pris en compte la participation éventuelle aux coûts des sécurisations, des dispositifs de signalisation pour interdire l'accès aux berges etc. ?

.Dépenses de travaux	1 545 000.00 € HT
.Diagnostics et relevés	55 000.00 € HT
.Honoraires (maîtrise d'œuvre, aménageur, SPS, géomètre)	130 000.00 € HT
.Maitrise foncière (acquisitions + indemnités)	149 000.00 €
Total Général	**1 879 000 € HT**

L'estimation des dépenses (élément du dossier) précise la répartition de la dépense globale ; le coût des travaux comprend les mesures décrites qui participent à la sécurité du site avec une marge d'aléas. Si des demandes nouvelles sont retenues elles peuvent être absorbées dans l'enveloppe affectée ou faire l'objet de crédits supplémentaires

Réponse satisfaisante

3.4.16 TRANSFERT DES CARRIERS

Est-ce que les coûts de transfert des carriers vers le nouveau site sont pris en compte ?

L'estimation foncière, établie par le service des Domaines, intègre une estimation d'indemnité compensatoire d'éviction.

Réponse satisfaisante

3.4.17 APPRÉCIATION DES GENS DU VOYAGE

Est-ce que cet endroit sera apprécié par les gens du voyage car comprenant en l'état trop de désagréments : nuisance sonore due à la proximité avec l'autoroute, éloignement de nombreux services publics ?

Le projet a fait l'objet d'une présentation aux principaux représentants des gens du voyage pour le grand passage. Ils ont donné un avis favorable au projet sous réserve que l'activité des carriers soit éloignée (nuisances sonore et poussières) et que la surface affectée soit de 4 ha minimum

Les mesures acoustiques réalisées pendant l'instruction du dossier de DUP ramènent à 55 Db(A) le bruit de l'autoroute. Ce niveau sonore ne nécessite pas de protection particulière. La différence vient de la protection acoustique naturelle que forment les deux talus existants qui séparent l'autoroute du projet d'aménagement et qui ne sont pas pris en compte dans les mesures théorique.

Réponse satisfaisante

3.4.18 UN CADRE AGRÉABLE ?

Ce serait dommage de confiner l'ensemble des caravanes dans un paysage triste et asphalté. Sont proposés : revégétalisation, haie paysagère, création de places ombragées.

Aucun revêtement étanche ne sera réalisé, seule la voie d'accès déjà en enrobé sera conservée ; les revêtements de la plateforme seront composés essentiellement d'un mélange terre/pierre permettant un verdissement sur une structure solide pour la circulation des véhicules et en graves naturelles pour les dessertes internes

Les abords, fortement « végétalisés » seront conservés et préservés ; des plantations sont prévues dans l'aménagement.

Réponse satisfaisante

3.4.19 RISQUE DE SÉDENTARISATION ?

Comment assurer un turn-over régulier des populations accueillies ? Comment faire si les gens veulent se sédentariser ?

La sédentarisation n'est pas conforme aux stationnements de grand passage ; Le schéma départemental d'accueil des gens du voyage fixe à deux ou trois semaines le stationnement sur ces aires ; le terrain sera protégé des intrusions avec un portail adapté ainsi que par la clôture de l'aire ; les talus existants qui ceinture la parcelle seront conservés ; les équipements seront mobiles (sanitaires, bornes électriques) pour éviter une attractivité du terrain hors occupation ; les groupes résidents seront autorisés par le gestionnaire ; le cas échéant des procédures d'expulsion seront mises en œuvre.

Réponse satisfaisante

3.4.20 PARC DE LA FOURCADE ?

Un contributeur pense que les gens du voyage seraient mieux acceptés si ils s'installaient dans le parc de la Fourcade, dans le quartier Teisseire de Grenoble : car c'est un quartier hlm multiculturel.

Ce n'est pas un critère qui est pris en compte pour accueillir 200 caravanes sur 4 Ha ; le parc de la Fourcade n'a pas la capacité et la vocation à recevoir un tel aménagement.

Réponse satisfaisante

3.4.21 CRAINTES D'INCIVILITÉS

Des riverains ont peur pour leur tranquillité, et par rapport aux dégradations éventuelles des terrains et des commerces proches. L'association du quartier des Granges fait part de nuisances sonores et d'incivilités récurrentes lors de l'occupation non-officielle du parking d'Alpexpo par des gens du voyage. Pourquoi cela ne se reproduirait-il pas autour de ce nouveau site ?

Une aire d'accueil des gens du voyage est un équipement encadré et suivi par son gestionnaire ; Il n'est pas établi de lien entre les rassemblements des gens du voyage et des actes de vandalisme.

Réponse satisfaisante

3.4.22 SÉCURITÉ DES LOCAUX EDF

EDF indique que cette installation nécessitera un renforcement de la sécurité de leurs locaux qui jusque-là étaient en site isolé.

L'isolation d'un site ne constitue pas une protection ; si EDF estime légitime et nécessaire de renforcer la protection de ses locaux c'est de leur responsabilité.

Réponse satisfaisante

3.4.23 RISQUE DE BAIGNADE DANS L'ISÈRE

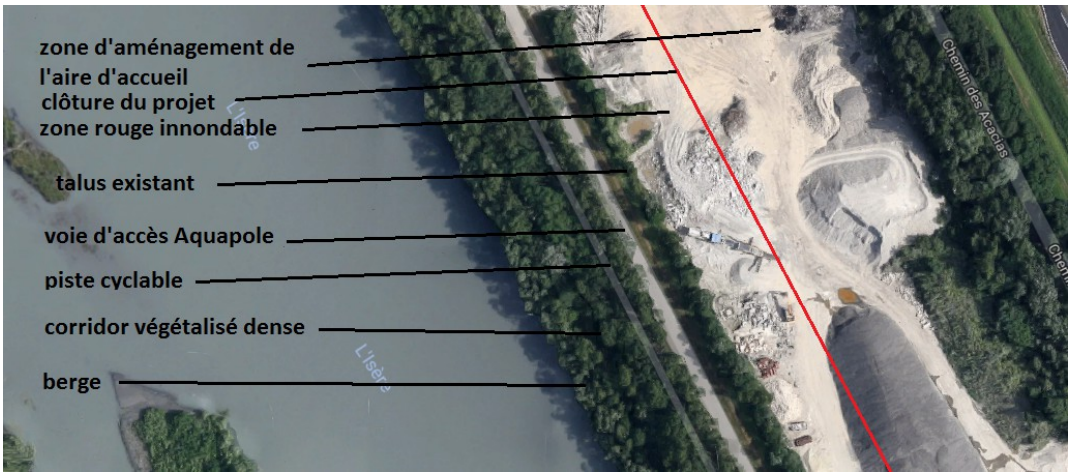
Vu la proximité des berges de l'Isère où la baignade présente des risques importants à cause du

barrage juste en amont, comment faire pour éviter qu'un accident se produise ?

Les risques liés au barrage font l'objet d'une concertation avec EDF et les dispositions suivantes sont prévues :

- Formation du personnel gestionnaire de l'aire d'accueil par EDF sur les risques liés à l'activité du barrage
- Diffusion de l'information par écrit (en lien avec le règlement intérieur) et oralement lors de l'accueil des groupes
- Mise en place d'une signalétique spécifique le long de la digue pour signaler le danger

Il faut rappeler que l'aménagement reste éloigné des berges et séparé par : une clôture, la bande en zone RI, un talus, la voie d'accès à Aquapole, la piste cyclable, un corridor végétalisé dense et une berge peu accessible.



Réponse satisfaisante

3.4.24 CRAINTES D'INCIVILITÉS AUTOUR DES ÉTANGS

Comment répondre à l'Union des Pêcheurs qui craint une aggravation de l'usage inapproprié de leur site (les étangs) avec dépôts d'ordures, dégradation des installations, baignade illégal, pollution de l'eau, incendies… ? Les membres craignent particulièrement la pêche non-autorisée et la coupe du bois illicite. Ils souhaitent que l'aire soit bien séparée des étangs par une clôture, et que des caméras de surveillance soient mises en place. L'Union ne voudrait pas que de nouvelles responsabilités pèsent sur elle liées de la présence d'un habitat permanent, et souhaite être indemnisée par la Métro pour toute dégradation sur site ou sur biens.

L'Union des Pêcheurs nous fait l'exposé d'un état actuel des lieux sinistré par les dépôts sauvages, les pollutions diverses, des circulations interdites, du braconnage, des dégradations et autres incivilités…

Partant de ce constat ils craignent et font l'hypothèse pessimiste d'une aggravation de la situation ;

Il est pourtant réaliste d'envisager un autre scénario :

- L'aménagement va maintenir une présence humaine, pendant les périodes d'occupation, sur le site qui peut être dissuasive aux fréquentations nocturnes et actes d'incivilité
- L'aménagement va structurer la parcelle avec un suivi d'exploitation et apporter une vigilance quant à l'usage du site ; il faut d'ailleurs noter l'amélioration paysagère apportée par le projet
- Les résidents, gens du voyage, sont composés de familles formant un groupe structuré avec des règles de vie loin de l'image véhiculée par une méconnaissance de leur culture.

Le champ des responsabilités est vaste ; il doit s'établir selon le risque, la compétence, la propriété et les protagonistes ; La Métro ne peut pas s'engager à priori sur une responsabilité globale couvrant l'ensemble du secteur et les différentes activités du site

Réponse satisfaisante

3.4.25 TIRS DE CORMORANS

L'Union des pêcheurs effectue des tirs de cormorans pendant l'hiver, ce qui pourrait poser des problèmes de sécurité si des groupes viennent en hiver.

La fréquentation de l'aire d'accueil sera très limitée en période d'hiver

De telles actions sont nécessairement règlementées et l'Union des pêcheurs doit se conformer aux conditions qui régissent ce type d'action (autorisation, information, balisage du site et autres dispositions préventives)

Réponse satisfaisante

3.4.26 CRÉATION D'UNE COMMISSION DE SUIVI ?

Sera-t-il possible d'associer les gens du voyage à la gestion de cette aire ? En particulier, peut-on espérer la création d'une commission de suivi composée notamment d'EDF, de l'Union des Pêcheurs, de la METRO, des communes de SAINT-EGREVE et du FONTANIL, ainsi que des représentants des gens du voyage ? Cette commission pourrait commencer par dresser la charte d'utilisation de ce site.

La création d'une commission de gestion associant les différents acteurs du site (du Pont Barrage à Aquapole) est intéressante mais il faudra bien définir le rôle et la compétence de la commission ainsi que son champ d'action (aire d'accueil, barrage EDF, cheminements, étang de pêche, piste cyclable, parking relais, biodiversité, Aquapole…)

Pour information une commission départementale pilotée par la Préfecture existe déjà pour encadrer la mise en œuvre et la gestion du schéma départemental d'accueil des gens du voyage.

Réponse satisfaisante

3.5 Les questions et réponses orales

D'autres interrogations ont émergé au cours de l'enquête et ont reçu des réponses du maître d'ouvrage.

3.5.1 COMPATIBILITÉ AVEC LES PLU

Plusieurs personnes ont émis des doutes sur la compatibilité de l'aire de grand passage avec les PLU de Saint-Egrève et du Fontanil-Cornillon. Cette question est traitée dans le dossier (Note explicative, pages 27 ff). Les PLU en question semblent être compatibles avec cette aire, qui selon la fiche de doctrine établie par la DGALN peut être regardée comme constituant un équipement d'intérêt collectif, et non un terrain de camping et de caravane.

Il est à noter que l'activité actuelle des carriers n'est probablement pas compatible avec les deux PLU. L'activité est autorisée sur la commune du Fontanil-Cornillon, mais pas sur Saint-Egrève où se trouve une bonne partie du terrain utilisé, car l'activité s'est beaucoup développée.

3.5.2 L'ESPACE BOISÉ CLASSÉ

En réponse au questionnement sur la possibilité de faire passer les servitudes de réseaux dans l'espace boisé classé, le dossier étaye avec des arguments juridiques la possibilité de mettre en place les réseaux d'eau potable et d'assainissement, en l'absence d'abattage d'arbres.

3.5.3 LES RÉSERVES DU CONSEIL MUNICIPAL DU FONTANIL-CORNILLON

Scolarisation des enfants : le besoin de les scolariser se présenterait peu souvent, puisque d'une part les groupes sont souvent là pendant les vacances scolaires, puis certains groupes ont un précepteur, aussi il y a un enseignant qui peut être mis à disposition au sein de la métropole. En plus, Saint-Egrève aurait des possibilité d'accueil scolaire.

Effets négatifs sur l'économie locale BTP : un nouvel emplacement sera trouvé afin que les carriers puissent continuer leur activité de recyclage des déchets du BTP.

3.5.4 L'EAU POTABLE

Il est prévu une alimentation en eau potable, mais la demande supplémentaire, ne risque-t-elle pas d'être trop forte juste au moment de l'étiage ? Cet été l'eau potable était sous tension au niveau du Fontanil-Cornillon. Un renforcement du réseau sera éventuellement nécessaire.

4 CONCLUSIONS

LES CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR SONT CONSIGNEES DANS DEUX DOCUMENTS SEPARES, AVIS PARCELLAIRE ET AVIS DUP.

5 ANNEXES

1) Registres de l'enquête
2) Dossier soumis à enquête (contenant les certificats d'affichage)
3) Procès verbal des observations envoyées au demandeur
4) Mémoire en réponse du demandeur

Fait à FONTAINE le 22 décembre 2017

Penelope VINCENT-SWEET

Commissaire enquêteur
9 rue du Saint-Eynard
38600 FONTAINE
Tel : 04 76 53 50 41