



# Liaison routière RD165-RD523

*Commune de Le Versoud*

## Enquête publique

du 9 janvier au 8 février 2017

**DIRECTION DEPARTEMENTALE  
DES TERRITOIRES DE L'ISÈRE**  
*Service Environnement*

PE :

PN :

1 0 MARS 2017

PEMA :

ASST :

Autre service :

---

# Rapport du commissaire enquêteur

---

Demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau

Article R214-1 du code de l'environnement

**Maitre d'ouvrage : Communauté de communes du Pays du Grésivaudan**  
**Arrêté préfectoral n°38-2016-348-DDTSE-001 du 14 décembre 2016**  
**Dossier TA E16000351/38**

**Le commissaire enquêteur : Michel Puech**

# SOMMAIRE

<b>1. PRESENTATION DU PROJET</b> .....	<b>3</b>
1.1. Objet de l'aménagement.....	3
1.2. Le projet de voie nouvelle.....	3
1.3. Le contexte réglementaire.....	5
<b>2. DEROULEMENT DE L'ENQUETE</b> .....	<b>5</b>
2.1. Dispositions administratives préalables.....	5
2.2. Prise de connaissance du projet.....	5
2.3. Information du public.....	6
2.4. Contenu du dossier soumis à enquête.....	7
2.5. Accès au dossier.....	7
2.6. Remarques durant l'enquête publique.....	7
2.7. Démarches à l'issue de l'enquête.....	8
<b>3. RESUME DES OBSERVATIONS</b> .....	<b>9</b>
3.1. Observations inscrites sur les registres.....	9
3.2. Autres personnes rencontrées pendant les permanences.....	11
3.3. Avis de la commune du Versoud.....	11
<b>4. ANALYSE THEMATIQUE</b> .....	<b>12</b>
4.1. L'information et la concertation.....	12
4.2. Un ajustement du tracé est-il possible ?.....	14
4.3. La justification du projet et les hypothèses de circulation.....	15
4.4. L'aménagement du rond-point de la RD523.....	17
4.5. La dangerosité du carrefour en croix.....	19
4.6. Les pistes cyclables.....	21
4.7. Le rétablissement des cheminements.....	22
4.8. Les bruits de la circulation.....	23
4.9. La pollution de l'air.....	25
4.10. Le contrôle des vitesses.....	26
4.11. L'impact visuel des talus.....	27
4.12. L'impact écologique.....	28
4.13. Les incidences loi sur l'eau.....	29
<b>5. CONCLUSION</b> .....	<b>31</b>
<b>6. ANNEXES</b> .....	<b>31</b>

# 1. PRESENTATION DU PROJET

---

## 1.1. Objet de l'aménagement

La liaison routière entre la RD165 et la RD523 sur la commune du Versoud forme une nouvelle route de 1,7 km entre le pont de la Bâtie et la ville du Versoud.

L'objet de l'opération est de faciliter et sécuriser la liaison du Versoud et de Villard-Bonnot avec l'autoroute l'A41 et l'autre rive de l'Isère. Elle vise également à améliorer la desserte du Parc d'Activités de la Grande Ile et de la zone artisanale du Pruney. C'est également une voie de rabattement vers l'A41 destinée à décharger les axes secondaires.

Ce projet fait partie des aménagements routiers prévus par le SCoT de la Région Urbaine Grenobloise en vue de renforcer le maillage des voiries locales pour faciliter le franchissement des rivières (Isère) et des grandes infrastructures linéaires (autoroute, voie ferrée).

## 1.2. Le projet de voie nouvelle

Il s'agit d'une route à 2 voies en élévation sur le niveau de la plaine, bordée d'une bande cyclable de part et d'autre, où la vitesse est limitée à 70 km/h.

La nouvelle voie épouse les courbes des bassins de rétention qui longent le Parc d'activités de la Grande Ile. Elle comprend successivement :

- un carrefour en croix avec la RD 165 délestée,
- un giratoire desservant le Parc d'activités de la Grande Ile,
- le franchissement supérieur de la voie ferrée Grenoble Montmélian,
- un giratoire de raccordement avec la RD523. A ce niveau il dessert également la zone artisanale du Pruney.

Le projet rétablit les écoulements des bassins versants interceptés et la continuité des cours d'eau. Modifiant le tracé du ruisseau du Pruney, il améliore ses caractéristiques morphologiques.

Le plan du projet, extrait du dossier loi sur l'eau, est reproduit sur la page suivante.



### **1.3. Le contexte réglementaire**

Après examen au cas par cas (R122-2), le projet fait l'objet d'une étude d'impact. Le dossier est alors soumis à enquête publique en application de l'article R123-1. Parallèlement, soumis à autorisation au titre de l'article L214-3 du code de l'environnement, il est mené une enquête publique conjointe.

La procédure de l'instruction unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement est instruite par le Préfet. A l'issue de l'instruction, l'autorité compétente délivre une autorisation environnementale unique, incluant l'ensemble des prescriptions des procédures intégrées.

## **2. DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

---

### **2.1. Dispositions administratives préalables**

En vue de procéder à l'enquête relative au projet de liaison routière entre la RD165 et la RD523 sur le territoire de la commune du Versoud, le Vice-Président du tribunal administratif de Grenoble a désigné le commissaire enquêteur le 16 novembre 2016, par la décision n° E16000351/38.

L'arrêté préfectoral n° 38-2016-348-DDTSE-001 du 14 décembre 2016 fixe les dates d'ouverture de l'enquête du 9 janvier au 8 février 2017. Il précise les dates et heures des permanences et prescrit les modalités d'affichage et les moyens d'information à mettre en œuvre.

L'avis de l'autorité environnementale du 6 janvier 2014 est inclus au dossier d'étude d'impact. A la suite de cet avis des compléments ont été apportés. L'autorité environnementale, à nouveau sollicitée, n'a pas actualisé son avis. Un courrier du 18 août 2016 en atteste. Il est joint au dossier d'enquête.

### **2.2. Prise de connaissance du projet**

Le dossier a été remis au commissaire enquêteur le 1 décembre 2016 par les services de la DDT service environnement PEMA de l'Isère. Ce même jour, le commissaire a visé toutes les pièces du dossier et paraphé le registre destiné à recevoir les observations du public.

J'ai effectué une visite du site le 9 janvier 2017 avant la première permanence et rencontré Monsieur JANOLIN, maire de Le Versoud lors de cette même première permanence.

### 2.3. Information du public

Les avis d'enquête ont été publiés dans deux journaux d'annonces légales, le Dauphiné Libéré et les affiches de Grenoble et du Dauphiné, par le service de la protection de l'environnement de la DDT, 15 jours avant le début de l'enquête, puis réinsérés dans les mêmes journaux immédiatement après le début de l'enquête.

L'affichage sur site (photo de première page) et sur les panneaux communaux a également été fait dans les temps.



L'information a été relayée sur les sites internet de la communauté de communes du Pays du Grésivaudan et de la ville du Versoud.

L'information a été régulièrement relayée sur les panneaux lumineux de la ville. Un encart dans les pages locales du Dauphiné libéré a également été publié.

## **2.4. Contenu du dossier soumis à enquête**

Le dossier comprend 6 documents

- L'arrêté préfectoral n° 38-2016-348-DDTSE-001.
- Le dossier enquête publique avant travaux contenant l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale, au format A3.
- L'information de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes de la non-actualisation de l'avis émis en 2014.
- Le dossier loi sur l'eau, au format A3.
- Un complément au dossier loi sur l'eau.
- Le dossier de demande d'autorisation pour la destruction, l'altération ou la dégradation de site de reproduction ou d'aires de repos d'espèces protégées a été ajouté le mardi 10 janvier 2017, au format A3.

## **2.5. Accès au dossier**

Afin de respecter l'ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 relative à la participation du public et notamment les articles L123-10 à L123-13 du code de l'environnement, il a été mis en place :

- Un accès gratuit au dossier sur un poste informatique dédié à la mairie du Versoud, en même temps qu'un accès papier aux heures d'ouverture de la mairie
- Un accès au dossier sur le site de la communauté de communes du Pays du Grésivaudan et sur le site de la ville du Versoud
- Une adresse mail pour permettre au public de faire parvenir ses observations et propositions pendant la durée de l'enquête par courrier électronique
- L'ouverture d'une copie papier des observations reçues par mail (registre internet)
- La mise en ligne hebdomadaire de l'ensemble des observations sur le site des services de l'Etat annonçant l'enquête publique.

## **2.6. Remarques durant l'enquête publique**

L'enquête publique s'est déroulée du lundi 9 janvier 2017 au mercredi 8 février 2017.

Pendant toute la durée de l'enquête, le dossier relatif à l'enquête publique est resté à la disposition du public qui pouvait formuler ses observations concernant le projet à la mairie du Versoud, pendant les heures d'ouverture habituelles. Le registre papier a été clos à 17h.

Des observations ont été déposées sur l'adresse mail mise à disposition jusqu'au 8 février dans la soirée. Ce "registre internet" a été clos à minuit.

Trois permanences de 2 heures ont été tenues pour recevoir le public. La participation n'a pas été importante : 8 personnes reçues, dont plusieurs riverains du site. Les registres ont été complétés de 12 observations.

## **2.7. Démarches à l'issue de l'enquête**

Le procès-verbal de notification des observations orales et/ou écrites du public durant l'enquête publique a été adressé à monsieur Frédéric DUCROS, chef de projets au service aménagement opérationnel, représentant du maître d'ouvrage à la communauté de communes du Pays du Grésivaudan, le 16 février 2017. La réponse du maître d'ouvrage nous est parvenue le 23 février 2017.



### 3. RESUME DES OBSERVATIONS

#### 3.1. Observations inscrites sur les registres

Ordre et origine de l'observation	Adresses et adresse	Contenu des remarques
1 Registre + audition	M. et Mme DEVILLERS Jean Paul 698, route de Chambéry 38420 LE VERSOUD	<p>S'inquiètent au sujet du rond-point de contact, entre la nouvelle route et la RD523, placé devant leur habitation.</p> <p>Ils estiment selon leurs informations préalables et à la vue du plan installé à l'entrée de la ZA du Pruney, que le rond-point a été déplacé coté Domène. Ce déplacement qui rapproche le rond-point de leur habitation les préoccupe. Ils craignent une augmentation du bruit lié à la circulation.</p> <p>De même, ils s'inquiètent du fonctionnement des circulations, entrées et sorties du Pruney, et de l'utilisation de l'accès depuis le rond-point à l'ancienne route départementale. Ils craignent une augmentation de la circulation.</p> <p>Ils souhaitent que l'aménagement des espaces verts crée une protection par rapport au rond-point (modelé en talus, végétaux opaques).</p>
2 Registre + audition	M. Marc COPPOLANI 34, Le Pruney 38420 Le Versoud	<p>M. Coppolani considère que la vitesse de 70km/h, retenue sur la nouvelle route est trop élevée.</p> <p>Elle engendre une augmentation des nuisances et des pollutions et constitue une source d'insécurité des cyclistes. Si la bande multifonctionnelle est ouverte aux cyclistes, elle devra être séparée physiquement de la chaussée automobile.</p> <p>Il considère qu'une vitesse limitée à 50 km/h serait mieux adaptée.</p> <p>Evoquant le croisement en croix la sortie du pont de la Bâtie, il souligne sa dangerosité notamment pour les cyclistes et propose de la remplacer par un giratoire</p> <p>Insistant sur les modes doux, Monsieur Coppolani demande des précisions sur les raccordements des pistes cyclables au réseau existant.</p> <p>Côté RD523, l'ébauche de piste actuelle sera elle conservée ? comment se feront les traversées de routes ?</p> <p>Les cyclistes auront-ils accès au nouveau pont sur la voie ferrée ?</p> <p>Côté RD 165, comment les cycles franchiront le carrefour et le Pont de la Bâtie, en sécurité ?</p> <p>Enfin, il souhaite des informations précises sur l'aménagement prévu à l'emplacement de la RD 523 détournée.</p>
3 Registre + audition	M DRUILHE 180, rue Lamartine Le Versoud	M. Druilhe souligne un risque de conflit à la sortie du pont de la Bâtie, il propose la création d'un rond-point à la sortie du pont.
4 Registre + audition	M. ADRAIT 241, chemin des Ratz 38330 Saint Nazaire les Eymes	<p>Agriculteur et propriétaire des parcelles sous l'emprise et en bordure de la nouvelle voie. M. Adrait confirme que les acquisitions foncières ont été faites, mais se pose la question de l'emprise du chemin de desserte des parcelles agricoles. Est-il contenu dans l'emprise actuelle ? le fossé présent sera-t-il reconstruit ? Dans ce cas l'aménagement d'un accès à la parcelle 177 sera-t-il possible ?</p> <p>L'acquisition des terrains ayant réduit les surfaces exploitées, M. Adrait demande que les surfaces résiduelles soient restituées aux agriculteurs, notamment au carrefour de la Bâtie (parcelle 42).</p>

		<p>Constata que la création de la nouvelle route et l'aménagement de l'échangeur de l'autoroute vont aggraver les conditions de circulation sur la RD 165, dite route de Lancey, après le rond-point de l'échangeur autoroutier et avant le chemin Clos Mars récemment aménagé.</p>
5 Registre + audition	M. GIACOMETTI habite le Versoud	<p>S'exprime en tant que président de l'ACCA Considère que l'impact écologique n'a pas été correctement abordé.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. de nombreux animaux occupent cet espace. Des sangliers sont de passage, des grives draines, des pigeons ramiers sont régulièrement présents, les bassins de rétention accueillent des canards</li> <li>2. les chasseurs n'ont pas été contactés</li> <li>3. des arbres ont été abattus avant le début des travaux</li> </ol> <p>Les chasseurs auraient pu apporter leur contribution à la connaissance de la faune locale et proposer des solutions pour des espaces à reboiser.</p> <p>M. Giacometti est opposé à ce projet qui coupe la plaine et qui va globalement augmenter la circulation (14 700 véhicules/jour). Les travaux sont prématurés tant que la zone de la grande île n'est pas complète.</p> <p>M. Giacometti considère que la route de la digue reste peu fréquentée par les camions et peut desservir la zone. Avec la connexion double sens à l'échangeur autoroutier, il prévoit une augmentation de la circulation sur la RD 523, en direction de Villard-Bonnot.</p>
6 Registre internet	M Christophe FAURE	<p>Considère que les aménagements cyclables sont mal adaptés à la pratique du vélo (travail et sportif) et souhaite pour le projet des aménagements efficaces et sécurisés.</p> <p>Il souhaite une réelle concertation pour l'élaboration du projet et propose sa collaboration pour une bonne prise en compte de la place du vélo.</p>
7 Registre internet	M. P. DELAFORGE	M. Delaforge exprime ses difficultés à consulter le dossier sur le site internet de la CCPG. Une réponse lui est faite pour faciliter sa consultation.
8 Registre internet + audition	Mme Sarah VERHAEREN 85, chemin Prés Perrets	<p>Constata qu'elle est informée tardivement de l'enquête, notamment en tant que riveraine du projet.</p> <p>Pose la question du tracé de la nouvelle voie : Pourquoi ne s'implante elle pas du côté des entreprises de la ZA du Pruney et s'inquiète que plusieurs scénarii n'aient pas été proposés à la population.</p> <p>Refusant la pollution de l'air, la pollution sonore et une pollution visuelle, elle s'oppose au projet et déplore la perte de biodiversité liée à la disparition des espaces naturels sous l'emprise du projet.</p> <p>Craignant la réalisation du projet et l'apparition de nuisances pour l'ensemble du quartier des Prés Perrets, elle souhaite "rediscuter" une meilleure solution.</p> <p>Elle conteste l'utilité publique du projet arguant de la capacité suffisante de la route actuelle pour la desserte de la zone d'activité de la grande île et de la taille réduite de la ZA du Pruney.</p> <p>Mme Verhaeren propose, si ses demandes ne sont pas satisfaites, que la vitesse soit réduite à 50 km/h pour limiter les pollutions air et bruit. Et qu'un écran anti-bruit soit construit pour protéger les habitations du quartier.</p>
9 Registre internet	Mme Sandrine GINOT 211, chemin Prés Perrets	<p>Confirme les arguments portés par Mme Verhaeren et insiste sur l'information tardive des riverains.</p> <p>Elle craint le développement de nuisances sonores, la pollution de l'air, la destruction d'un milieu naturel et l'aggravation de la dangerosité du secteur.</p> <p>Elle conteste l'intérêt de la nouvelle route.</p>
10 Registre internet	Camille et Laurent LECARPENTIER 99, chemin Prés Perrets	<p>S'inquiètent de la pollution de l'air et de la pollution sonore du projet.</p> <p>Face à ces impacts négatifs, ils proposent de déporter la voie coté zone artisanale du Pruney, de limiter la vitesse à 50 km/h et de construire un mur anti-bruit pour protéger les habitations de leur quartier.</p>
11 Registre internet	M. Julien DUBOIS 68, chemin Prés Perrets	Parmi les riverains les plus proches du projet, M. Dubois confirme les arguments portés par Mme Verhaeren et insiste sur l'information tardive des riverains.
12 Registre internet	M. et Mme BRIKH	Considèrent que l'aménagement du rond-point va gâcher le paysage et rompre la tranquillité du quartier des Prés Perrets. Ils soulignent que la prise en compte de l'impact des nuisances apportées par 10 000 véhicules jour doit apporter des solutions satisfaisantes pour les riverains.

### **3.2. Autres personnes rencontrées pendant les permanences**

---

Monsieur Patrick JANOLIN, Maire de la commune du Versoud

Monsieur le maire apporte des explications sur les aménagements (paysagers, sens de circulation, piste cyclable) de la RD523 au niveau des habitations du Pruney. Un plan est joint au registre d'enquête.

Il explique que les remblais du pont sur la voie ferrée ont été réduits de façon à accentuer les pentes, limiter les visions lointaines et de ce fait réduire les vitesses.

Monsieur le maire rappelle, outre les missions de desserte de cette liaison routière, qu'elle est inscrite au SCoT de la région urbaine de Grenoble.

Il indique que l'allée le long des bassins de rétention ne forme pas une piste cyclable et que le projet ne prévoit pas son aménagement.

Enfin, il fait part de l'avis favorable du conseil municipal au projet et joint au registre la délibération prise à cet effet.

### **3.3. Avis de la commune du Versoud**

La commune du Versoud considérant :

- la dichotomie économique et sociétale entre les rives droite et gauche de la vallée de l'Isère
- le regroupement des communes à une échelle de gestion plus large
- la volonté d'amélioration des conditions de trafic pour les riverains de la RD523
- les conditions de desserte des zones d'activités
- la liaison complète avec l'autoroute A41

a délibéré favorablement au projet. La délibération correspondante est jointe en annexe.

## 4. ANALYSE THEMATIQUE

---

Ce chapitre reprend les principaux thèmes soulignés lors de l'enquête. Il comprend successivement une synthèse des observations correspondant à celle du procès-verbal, la réponse du maître d'ouvrage et une discussion qui prépare l'avis du commissaire enquêteur.

*Les originaux du procès-verbal et de la réponse du maître d'ouvrage sont joints en annexes.*

### 4.1. L'information et la concertation

#### Synthèse des observations et questions du commissaire enquêteur

##### **a) Constat d'une information tardive des riverains**

Les riverains, habitants du quartier Prés Perrets, soulignent qu'ils ont reçu tardivement l'information de l'ouverture de l'enquête publique.

Toutefois, les moyens mis en œuvre pour assurer l'information ont dépassé le niveau réglementaire. A savoir,

- Les publications 15 jours avant l'ouverture de l'enquête dans 2 journaux d'annonces légales : le Dauphiné libéré et les affiches du Dauphiné et de l'Isère. Ces publications ont été renouvelées dès la première semaine de l'enquête.
- L'avis d'enquête a été affiché en mairie et sur 8 panneaux jaunes placés aux abords du tracé.
- L'information a été diffusée sur les sites internet de la communauté de communes du Pays du Grésivaudan et de la Ville du Versoud.
- L'avis d'enquête et l'arrêté d'ouverture ont également été affichés sur le site des services de l'Etat dédiés aux enquêtes publiques.
- L'information a été régulièrement relayée sur les panneaux lumineux de la ville.
- Un encart dans les pages locales du Dauphiné libéré a également été publié

Face aux difficultés de mobilisation du public sur le temps limité de l'enquête publique, une information de proximité aurait-elle pu être diffusée ?

##### **b) Demande de concertation**

Les observations montrent que les riverains semblent découvrir une version définitive du projet sans qu'une information préalable ait été organisée à leur rencontre.

Certes, le projet du "barreau de la Bâtie" est historiquement inscrit au PLU de la commune. Des investigations préalables ont été faites sur le terrain (sondages, mesures, inventaires).

Des informations générales et/ou ciblées sur le quartier ont-elles été diffusées pendant l'élaboration du projet ? Quel dialogue peut-il être engagé pour prendre en compte les remarques des riverains ?

### Réponse du maître d'ouvrage

#### a) Constat d'une information tardive des riverains

A travers les Délibérations de la communauté de communes, Le projet liaison RD 165-RD523, est annoncé depuis plusieurs années. Par ailleurs, toutes les acquisitions foncières ont été un moment d'échange et d'information de proximité avec tous les propriétaires.

Au regard de l'information qui a dépassé le niveau réglementaire, constat fait par le commissaire enquêteur, Le Grésivaudan n'a pas manqué de disponibilité pour renseigner directement les riverains lorsque ces derniers avaient des questions.

Cette disponibilité a été complétée par de nombreuses réunions d'information avec la commune de Le Versoud.

#### a) Demande de concertation

Initialement, ce projet était porté par le département de l'Isère qui a réalisé un avant-projet en 2004/2005. Ce projet avait fait l'objet d'une concertation à cette époque.

Dans un deuxième temps, des informations générales sur le quartier ont été données à la demande particulière des riverains. En concertation avec la commune de Le Versoud et des riverains, le sens de circulation des rues Casanova et Dumant ont notamment été modifiés.

### Analyse du commissaire enquêteur

Concernant l'information sur la survenue du projet, il est confirmé que le projet est très ancien. Il a été exposé au public en 2004-2005. Plus de 10 ans après, les riverains se sont un peu désintéressés du projet.

Concernant l'imminence du projet, les investigations de reconnaissance technique sur le terrain, la concertation avec les riverains du Pruney ont alerté le public sur l'approche d'une solution. Les riverains du Pruney, autour de la discussion au sujet des sens de circulation des rues Casanova et Dunant, semblent avoir été plus concernés que les riverains de Prés Perrets.

Le projet n'est pas inscrit sur le règlement graphique du PLU de la commune. Sur la carte fournie page 104 de l'étude d'impact, le tracé rouge de la zone d'étude est ajouté sur le plan du PLU. L'information ne peut pas être connue par la lecture de ce document.

Les constructions neuves du quartier Prés Perrets s'inscrivent dans une petite zone UD isolée au sein de la zone A. Aucune information relative à ce projet n'est donnée lors des demandes de permis de construire.

Concernant une information sur le choix du tracé, notamment sur les dernières validations, aucune date de réunion publique ne permet d'affirmer qu'une information a été diffusée auprès de la population.

Concernant le déroulement de l'enquête publique, il est important de souligner qu'un effort d'information supplémentaire a été fait avec notamment en plus de l'information légale, un affichage sur les panneaux lumineux de la ville et l'insertion d'un encart sur la page locale du Dauphiné Libéré.

Si la période hivernale n'a pas été favorable à la lecture des informations diffusées par les panneaux jaunes disposés sur le site du projet, ils ont été remarqué mais cités comme n'étant pas suffisamment nombreux et lisibles.

Pour éviter ces situations paradoxales où l'enquête publique a pour objet de recueillir les observations du public et où celui-ci se déclare insuffisamment informé, on peut retenir la nécessité de cibler l'information en amont du projet et à l'approche de l'enquête publique ; ce qui correspond à l'évolution en cours de la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement.

Dans le cadre de la procédure actuelle de l'enquête publique, et parce que les riverains du quartier Prés Perrets ont pu s'exprimer, notamment sur l'adresse mail mise à disposition, on considère que bien que tardive, l'information a été reçue.

## **4.2. Un ajustement du tracé est-il possible ?**

### Synthèse des observations et questions du commissaire enquêteur

Le tracé longe les bassins de rétention du Parc d'activités de la Grande Ile. Toutefois, à proximité de la voie ferrée, il s'en écarte légèrement, se décalant ainsi vers le Sud. De cette façon, il franchit la voie ferrée quelques 50 m au sud du passage à niveau actuel et se rapproche ainsi des habitations du quartier Prés Perrets.

Des contraintes techniques ont-elles conduit à ce positionnement alors que des espaces existent du côté de la zone d'activités du Pruney ? Si l'aménagement routier était dimensionné pour une vitesse de 50 km/h, les contraintes seraient-elles modifiées ? Une modification de tracé pourrait-elle être envisagée ? Cette alternative permettrait de développer un scénario B ?

### Réponse du maitre d'ouvrage

Depuis le projet présenté en concertation en 2005, un changement majeur est intervenu sur le tracé, à savoir l'aménagement par SNCF réseau (ex RFF) du sillon alpin prévoyant notamment son électrification.

De nombreux équipements techniques ont été implantés à proximité de l'actuel passage à niveau : transformateur électrique et alimentation, mat de communication...

La présence de ces équipements a imposé un décalage du tracé vers le sud pour maintenir des distances d'isolement nécessaires vis-à-vis de ces équipements électriques. Le tracé a également été rehaussé pour garantir le gabarit nécessaire sous l'ouvrage de franchissement des voies ferrées récemment électrifiées.

Ces contraintes sont indépendantes de la vitesse retenue sur l'infrastructure.

Le tracé a été décalé d'une distance minimum et aucun scénario alternatif plus satisfaisant vis-à-vis des riverains ne peut être envisagé à ce stade.

### Analyse du commissaire enquêteur

Le déplacement du tracé, par rapport au projet présenté à l'origine, a été remarqué par quelques riverains. Le maitre d'ouvrage explique que les aménagements mis en place pour l'électrification de la voie ferrée ont imposé un décalage vers le sud. Celui-ci a été minimum.

On constate également que pour franchir la voie ferrée perpendiculairement, il serait nécessaire d'empiéter sur les bassins de rétention du parc d'activités.

Les questions ont le mérite d'être posées (par les riverains) mais la réponse du maitre d'ouvrage n'autorise aucune discussion.

## **4.3. La justification du projet et les hypothèses de circulation**

### Synthèse des observations et questions du commissaire enquêteur

Considérant les nuisances apportées, certaines observations posent la question de l'utilité de l'aménagement. La RD 165 longeant l'Isère paraît être une voie de desserte suffisante pour l'accès du parc d'activités de la Grande Ile.

D'autres contestent la diminution de la circulation annoncée sur la RD523, ce que confirment les données de la page 140 de l'étude d'impact.

La justification de l'opération, exprimée page 35 sous le titre contexte de l'opération souligne que :

*... la RD 165 ... est fréquemment saturée, la rendant particulièrement accidentogène. L'augmentation de trafic généré par la zone d'activités de la Grande Ile et par la future zone artisanale du Pruney induit un certain nombre de dysfonctionnements et notamment une dégradation des conditions de sécurité sur cet axe.*

*Un peu plus loin, il est rappelé que ... l'aménagement permettra d'améliorer la qualité de vie des habitants de Pruney et de Lancey, par une diminution de la circulation et des nuisances riveraines (bruit, pollution, sécurité routière ...).*

L'aménagement de la liaison ne revient-il pas à déplacer une nuisance sur l'environnement, de la D165 vers une portion de la D523 et le quartier Prés Perrets ?

Les arguments et objectifs ci-dessus, qui sont contestés, ne reposent pas sur une démonstration chiffrée qui permettrait d'ancrer la justification du projet. Serait-il possible d'apporter un complément à ce chapitre tout en précisant qu'il n'est pas de mon propos de poser la question de l'utilité publique du projet, mais d'affiner sa justification afin de faciliter sa compréhension.

#### Réponse du maître d'ouvrage

Les conséquences en termes de trafic sont rappelées en p32.

Le complément du diffuseur de la Bâtie, l'extension de la ZAC de la grande Ile et la création de la ZA du Pruney créent logiquement une augmentation du trafic dans ce secteur.

La RD 165, étroite et sinueuse, ne peut supporter, à terme, ce cumul des fonctions de desserte de transit entre l'A41 et les zones d'activités, le rabattement du trafic local sur le diffuseur de la Bâtie et les dessertes locales. A ce titre, le SCOT préconisait déjà la réalisation d'une infrastructure routière dédiée.

Le trafic sera dirigé vers une infrastructure dimensionnée et conçue pour recevoir ce trafic suivant les dernières normes techniques et environnementales garantissant une amélioration du cadre de vie pour les collectivités.

#### Analyse du commissaire enquêteur

Le maître d'ouvrage souligne que les aménagements programmés et déjà engagés pour certains vont engendrer une augmentation certaine du trafic. Il insiste sur l'importance du diffuseur complet de la Bâtie. Sa réalisation doit modifier les comportements et générer un trafic complémentaire sur la RD165, qualifiée de saturée et accidentogène.

Objectivement, les limites de la RD165 sont nombreuses.

- Elle supporte, quai des négociants, de nombreuses habitations riveraines
- Elle traverse la voie ferrée par un passage à niveau, avenue des papeteries
- Elle se connecte à la RD 523 par un carrefour à feux dans le bourg de Lancey. A ce niveau la vie économique est bien développée avec plusieurs activités : Brasserie Harmonie, Bar/Restaurant L'Olympe, boulanger pâtissier, la pharmacie de l'Orchidée, le groupe médical et paramédical, la bibliothèque...



Les hypothèses de trafic de la page 32 montrent que plus de 80% de la circulation de la RD 165 est basculé sur le barreau de liaison. La RD 165 est donc fortement allégée. En revanche, une grande partie de ce trafic, faisant le lien avec Villard Bonnot, empruntera la RD523 entre Pruney et Lancey provoquant, sur ce tronçon, une augmentation sensible de la circulation.

Le SCoT, dans son chapitre "4.5.3.3. Maitriser le développement de l'offre routière et prendre en compte les objectifs et orientation du PADD et du DOO dans la conception des infrastructures", retient la présente liaison parmi les principaux projets routiers programmés à l'horizon 2030.

Cet aménagement se justifie par le renforcement du maillage local pour faciliter :

- les déplacements internes
- les franchissements des rivières (Isère) et des grandes infrastructures (A41 et Voie ferrée)
- l'accès au réseau autoroutier et libérer les voiries locales des trafics correspondants
- et améliorer la desserte des grands sites économiques.

Dès lors, le projet de voirie nouvelle doit s'inscrire dans une stratégie globale permettant de compenser l'augmentation de l'offre routière par sa réduction dans les espaces que le projet permet de délester. En corollaire, le maître d'ouvrage doit veiller à concevoir un projet qui ne génère pas une hausse des personnes exposées aux pollutions et nuisances liées au trafic. C'est ce qui correspond à l'allègement apporté sur la RD165. Si le report de circulation n'était pas aussi massif que souhaité, des aménagements de voirie pourraient aisément être mis en place pour renforcer l'objectif.

Globalement, en plus de son intention de reconnexion des 2 rives de la vallée de l'Isère, le projet répond aux orientations fixées par le SCoT de la région grenobloise.

Au final, le projet paraît adapté à la situation. Il devra toutefois veiller à ne pas engendrer de nuisances nouvelles sur la nouvelle route et sur la RD 523 entre Pruney et Lancey.

#### **4.4. L'aménagement du rond-point de la RD523**

##### Synthèse des observations et questions du commissaire enquêteur

Il était apparu à certains riverains de la RD que l'aménagement était précédemment localisé plus au Sud, côté Domène. Un ajustement a-t-il eu lieu ? Si tel est le cas, quels ont été les motifs de ces changements ?

Le tronçon linéaire de la RD est remplacé par un rond-point à un endroit où de nombreuses rues perpendiculaires desservent le quartier du Pruney (rue Victor Hugo, Rue Auguste Renoir, Rue Danielle Casanova, Rue Henri Dunant). Les inquiétudes

face à un nouveau fonctionnement étaient nombreuses. Le plan de détail fourni par Monsieur le maire pendant l'enquête et joint au registre apporte des précisions.

- Entrées dans le quartier par les rues Casanova et Victor Hugo
- Sorties par les rues Renoir et Dunant,
- Fermeture du tronçon court-circuité à la circulation automobile excepté pour les accès des riverains et les sorties par la rue Renoir et celles du lotissement le Préfontaine
- Aménagement cyclable sur l'ancienne route
- Aménagement paysager des délaissés (1730 + 850 m<sup>2</sup>)
- Terre-plein central et traversée piétonne au niveau des arrêts de bus

Ainsi, les craintes des riverains face à une élévation des niveaux de bruit peuvent être levées par une comparaison avant et après aménagement (pages 90 et 151).

Les questions qui restent en suspens sont :

- Quelle sera la fréquentation de l'accès aux riverains ?
- Quels aménagements paysagers, élévations de buttes, plantations, aménagements de jeux, skatepark, seront réalisés sur les espaces publics ?

### Réponse du maître d'ouvrage

Effectivement la conception du giratoire de la RD 523 a été modifiée suite au décalage du tracé et surtout à la création de la ZA du Pruney et de son accès au sud.

En effet les collectivités ont souhaités, aux termes des activités des papeteries de Lancey, racheter le tènement précédemment dédié à ces activités industrielles, pour créer une zone d'activités.

Dans ce cadre, il a été acté qu'un accès direct au barreau était souhaitable pour favoriser sa desserte impliquant la reprise de la conception du giratoire.

Cette conception a également fait l'objet de concertation avec la commune de Le Versoud pour assurer au mieux la desserte des quartiers riverains.

La commune de Le Versoud s'est engagée à porter le traitement paysager de ce secteur.

Par ailleurs les délaissés côté sud feront l'objet de plantation de boisement à vocation écologique.

### Analyse du commissaire enquêteur

On obtient peu d'informations nouvelles de la part du maître d'ouvrage, si ce n'est la confirmation du déplacement vers le sud du rond-point, le raccordement à la ZA de Pruney postérieurement imaginée au projet de voirie routière et la confirmation de la compétence de la commune pour le traitement paysager des espaces situés sous le tracé de l'ancienne route départementale.

Les documents fournis par la mairie permettent de préciser les circulations des rues avoisinantes et les aménagements de proximité liés à la route. En revanche, il semble qu'aucun projet précis ne soit encore élaboré pour l'aménagement des espaces publics. Il est encore temps d'engager une concertation pour prendre en compte l'avis des administrés et des voisins.

#### **4.5. La dangerosité du carrefour en croix**

##### Synthèse des observations et questions du commissaire enquêteur

A la sortie du pont de la Bâtie, la liaison routière et la RD 165 actuelle qui longe l'Isère se raccordent perpendiculairement sans aménagement spécifique. La circulation annoncée : 9 700 véhicules/jour à l'ouverture et 12 300 en 2036, alerte sur un risque de situation accidentogène à ce carrefour. Plusieurs observations préconisent l'implantation d'un rond-point à ce niveau. Rond-point qui apparaît sur les cartes de la page 86 de l'étude d'impact.

Quels arguments justifient l'abandon de cette solution ? Une solution de tourne à gauche pourrait-elle être envisagée ?

##### Réponse du maître d'ouvrage

Plusieurs arguments technico-économiques ont poussé à revoir la conception de carrefour.

Le premier argument relève du niveau futur de trafic attendu sur la RD165 qui sera faible et qui ne devrait plus comporter de poids lourds. Ceci ne justifie donc ni l'aménagement d'un giratoire, ni d'un tourne-à-gauche.

Par ailleurs, la présence d'une canalisation de transport d'hydrocarbures (SPMR) dans l'emprise de ce carrefour compromet fortement la création d'un giratoire. En effet, en cas d'avarie, la conception du giratoire ne permet une réparation d'urgence par demie chaussée mais impose une fermeture complète de l'axe, contrairement à la conception du carrefour aujourd'hui préconisé.

Enfin la conception proposée limite considérablement la longueur et donc le coût de protection de cet équipement, économies qui se cumulent avec celles réalisées sur le coût propre de l'aménagement du carrefour : plusieurs centaines de milliers d'euros au total.

### Analyse du commissaire enquêteur

Le maître d'ouvrage apporte 3 arguments pour justifier l'abandon d'un giratoire à ce niveau.

#### Une réduction de trafic sur la RD165.

Même si le nombre de véhicules empruntant la portion de la RD165 le long de l'Isère sera fortement réduit à l'achèvement du projet, plus d'un millier d'automobilistes l'empruntera chaque jour. Il ne sera pas interdit à un poids lourds (même s'il y en aura peu) de sortir de la D165 pour se diriger sur la nouvelle voie, vers le Versoud. Le démarrage en pente, à l'intérieur d'une courbe, pour rejoindre la voie opposée sur laquelle des véhicules circulent à 90 km/h, constitue les ingrédients d'un risque d'accident.

Des solutions pourraient être envisagées pour réduire ce risque :

- limitation de vitesse sur la D165 avant la traversée du pont de la Bâtie
- interdiction de circulation sur une portion de la D165 dans la mesure où des solutions de remplacement existeront par les voiries du Parc d'activités de la Grande Ile
- interdiction de tourner à gauche pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes.
- aménagements de voirie pour inciter les automobilistes à choisir d'autres itinéraires.

#### Une canalisation SPMR

La canalisation de transport d'hydrocarbures de la société du Pipeline Méditerranée-Rhône (SPMR) longe l'Isère en rive gauche et traverse le parc d'activités de la Grand Ile. Au pont de la Bâtie, elle croise perpendiculairement le projet de nouvelle route. Une servitude de passage est liée à cette canalisation qui doit pouvoir être inspectée en permanence et éventuellement réparée. L'emprise plus large d'un rond-point multiplierait les coûts des travaux de protection.

On remarque par cette observation que les bandes de dangers liées à cette canalisation sont très larges. Elles couvrent une grande partie du Parc d'activités et pourraient imposer des contraintes à l'urbanisation de ce secteur.

#### Une réduction du coût

Il est évident que la construction en section courante présente un moindre coût que l'aménagement d'un rond-point. Dès lors que les risques décrits précédemment sont évités, la solution la plus économique doit être retenue.

## 4.6. Les pistes cyclables

### Synthèse des observations et questions du commissaire enquêteur

Plusieurs remarques sont faites sur ce sujet. Elles mettent en avant les notions de continuité, de sécurité et d'efficacité.

La bande multifonctionnelle est en réalité bande cyclable d'1,50 m de large. L'échelle des plans ne permet pas de vérifier la continuité des aménagements, en particulier à leurs extrémités sur la RD 523 et pour le franchissement du pont de la Bâtie et le raccordement à la piste de la base de loisirs de Bois Français. Des schémas de détails et explications permettraient de lever les doutes.

Certaines remarques soulignent que la réduction de la vitesse autorisée et une séparation physique chaussée/bande cyclable apporteraient davantage de sécurité. Le principe de la bande cyclable privilégie les liaisons rapides au détriment du vélo promenade qui restera délicat sur cet axe. L'aménagement d'une circulation mode doux sur la voie située entre les bassins de rétention et la nouvelle route ne pourrait-il pas être considéré ?

Soulignons que le pont sur la voie ferrée deviendra le seul point de passage entre la ville et la plaine à 1 km de part et d'autre après la suppression du passage à niveau du chemin de la barrière (excepté la passerelle Michaud (à 750 m)).

### Réponse du maître d'ouvrage

Le projet prévoit un maillage complet des circulations modes entre l'est et l'ouest de la voie ferrée, réseau maillé avec ceux déjà existants sur la RD 523, sur la RD 165 et sur la ZA de la grande Ile. Ces aménagements sont compatibles avec une utilisation en vélo de loisir comme en cyclotourisme avec des aménagements de piste et d'accotements revêtus.

Les cycles pourront emprunter l'ouvrage de franchissement des voies ferrées (gain en sécurité et en temps de parcours).

Concernant le pont sur l'Isère, la question de la continuité est intégrée dans des réflexions en cours.

Il est aussi à noter la réutilisation de la section de RD523 déviée = maintien des accès riverains.

Enfin, Le chemin qui fait le tour du bassin de la grande Ile restera accessible au vélo de loisir.

## Analyse du commissaire enquêteur

Actuellement, le franchissement de la voie ferrée peut se faire par le chemin de la barrière mais il ne débouche que sur des chemins de terre impraticables à vélos. Le pont sur la voie ferrée constituera un point de passage intéressant sur un itinéraire de liaison entre la ville de la RD523 et les pistes cyclables de la digue de l'Isère.

Le maître d'ouvrage insiste sur l'intérêt d'un réseau maillé revêtu et accessible à tous les modes doux. Une partie existe déjà (RD523 et PA Grande Ile), certains sont projetés dans le cadre des présents travaux (bandes cyclables), d'autres sont encore en cours de réflexion (franchissement du pont sur l'Isère). Le principe de la continuité est réaffirmé.

Assez remarquable pour être signalé, il existe une piste cyclable à double sens dans toute la traversée de la commune, de la rue Frison Roche à la rue du Grésivaudan. Cette réalisation souligne l'intérêt porté par la commune pour ce mode de déplacement, même s'il est sans lien avec le projet développé.

Le pont sur la voie ferrée avec des pentes de 4% (côté Est) et 5 % (côté Ouest) restera aisément franchissable pour tous les usagers. En revanche, le principe des bandes cyclables présente peu de gage de sécurité pour un groupe familial.

## **4.7. Le rétablissement des cheminements**

### Synthèse des observations et questions du commissaire enquêteur

Le projet prévoit le franchissement de la voie ferrée par un ouvrage d'art (page 39). La continuité du chemin parallèle à la voie sera-t-elle rétablie ? Une liaison avec la voie de desserte agricole pourra-t-elle être établie ?

Un fossé en terre est recréé le long de la voie routière, côté Sud. Fossé qui n'apparaît pas sur les profils type page 38/39. Pouvez-vous confirmer sa position entre le pied de talus et la voie de desserte agricole ? Cette dernière se faisant alors directement vers les parcelles sans nécessiter la mise en place d'un franchissement.

Face aux questionnements posés, pouvez-vous confirmer que les rétablissements (desserte, fossé) sont inclus dans l'emprise totale du projet ?

A la sortie du pont de la Bâtie, l'emprise projetée paraît moins importante que les superficies de terrains achetés, la restitution des délaissés aux agriculteurs sera-t-elle envisageable ?

### Réponse du maitre d'ouvrage

Un fossé sera bien créé entre le pied de talus de remblais et le rétablissement agricole.

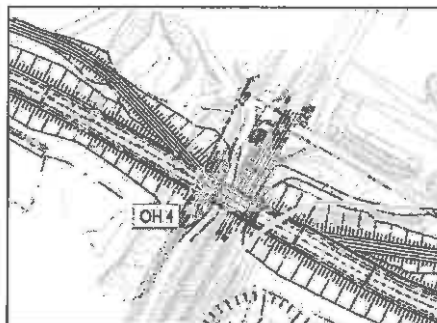
Les emprises incluent ces aménagements.

Cette restitution pourrait s'envisager une fois l'ouvrage réalisé et en concertation avec le Conseil Départemental.

### Analyse du commissaire enquêteur

Les craintes et les questions des agriculteurs sont levées. Le fossé est recréé en pied de talus, la desserte agricole se fait directement vers les parcelles limitrophes et tous ces aménagements sont inclus dans l'emprise projetée. Par ailleurs, la restitution des délaissés sera envisageable à l'issue des travaux.

Le maitre d'ouvrage ne répond pas sur le rétablissement du chemin situé le long de la voie ferrée, ni sur sa possible connexion à la voie de desserte agricole. Toutefois, l'examen détaillé des plans (zoom sur le plan de la page 60 du dossier loi sur l'eau) montre un rétablissement dans l'enjambement du pont SNCF. Le lien avec la desserte agricole n'est pas figuré.



## **4.8. Les bruits de la circulation**

### Synthèse des observations et questions du commissaire enquêteur

#### **a) Dans le cadre de la modification d'une infrastructure existante**

Les bruits de la circulation concernent le quartier de Pruney pour l'aménagement du rond-point sur la RD523. Les riverains proches du rond-point voient les niveaux de bruit s'abaisser. En revanche, pour les riverains situés sur les tronçons de raccordement, on constate que l'augmentation de bruit est plus importante avec l'aménagement que sans. Cette augmentation est plafonnée à 2 dB(A). Dans le cadre de la modification d'une infrastructure existante, elle reste donc inférieure au seuil de l'arrêté du 5 mai 1995. Aucune protection acoustique n'est proposée.

Si l'incidence reste non perceptible à l'oreille, les collectivités ne pourraient-elles pas profiter du projet de travaux pour envisager d'améliorer la situation des riverains dans ces secteurs, car la vitesse bien que limitée à 50 km/h est vraisemblablement plus rapide sur le tronçon rectiligne et relativement large de Lancey à Pruney.

### **b) Dans le cadre de la création d'une voie nouvelle**

Seul le quartier Prés Perrets est concerné. Il est intéressant de remarquer que ce secteur de la commune n'est pas concerné par le PEB de l'aérodrome du Versoud.

Un dépassement des niveaux de bruit étant reconnu pour les 2 habitations du quartier de Prés Perrets les plus proches de la nouvelle voie, une protection acoustique est proposée : la mise en place d'une glissière type DBA sur une longueur de 190 m et d'une hauteur de 0,80m. Cette protection destinée à 2 habitations, bénéficie à l'ensemble des habitations du quartier. Toutefois, l'efficacité du dispositif n'est pas démontrée. Quels niveaux de bruit résultants découleront de cet aménagement ?

### Réponse du maître d'ouvrage

Le projet a fait l'objet d'études de trafic et d'études acoustiques réglementaires. Le maître d'ouvrage s'est engagé à respecter les préconisations de ces études liées aux objectifs de la réglementation en vigueur sur les infrastructures existantes comme sur la voie nouvelle.

Ces études ont modélisées les effets de la DBA dont l'efficacité a été démontrée.

Quant à l'abaissement des vitesses sur la RD 523, elle se fera de fait grâce à la réalisation du nouveau giratoire qui coupera la ligne droite existante et qui imposera un ralentissement.

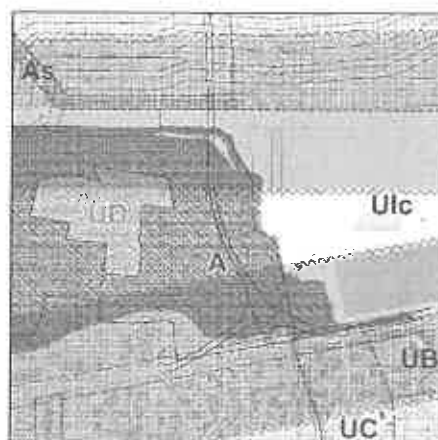
### Analyse du commissaire enquêteur

Le maître d'ouvrage affirme que les études acoustiques ont montré l'efficacité des glissières DBA, protection rapprochée mise en place en bordure de voirie, pour 2 habitations de Prés Perrets.

L'étude acoustique montre qu'à l'horizon 2036, le niveau sonore reçu en façade de 2 habitats sera de 60,5 dB(A), donc supérieur à la norme fixée à 60 dB(A). La mise en place d'écran acoustique, à l'aide de DBA, permet aisément d'abaisser la nuisance sonore sous le seuil réglementaire.

Les habitations du quartier Prés Perrets, incluses dans le secteur UD de l'image ci-contre, sont majoritairement des secteurs non affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres. (Les zones affectées par la voie ferrée et la RD523 sont surlignées en rose).

Dans l'état initial, les mesures et la modélisation acoustiques indiquent pour ces bâtiments, des valeurs de 50 à 52 dB(A) la journée et 42,5 à 44,5 dB(A) la nuit, soit des niveaux sonores relativement bas.





La proximité de la nouvelle voirie aura vraisemblablement un impact sur ces habitations sans toutefois atteindre les seuils fixés par la réglementation. Rappelons que la protection mise en place pour 2 habitations, bénéficie à l'ensemble des habitations du quartier.

Sur le tronçon Pruney/Lancey de la RD523, l'aménagement de la nouvelle liaison provoquera une augmentation de la circulation de 41 % (hypothèse de trafic, page 194).une partie de ce tronçon rectiligne, large et peu urbanisé permet des vitesses élevées. L'aménagement du rond-point jouera un rôle important pour la réduction des vitesses et des nuisances sonores. Il constitue une première étape dans la transformation progressive de l'espace route à l'espace urbain.

## **4.9. La pollution de l'air**

### Synthèse des observations et questions du commissaire enquêteur

La pollution de l'air est considérée comme non significative sur l'ensemble du projet (page 153). Il est toutefois important de remarquer, même si les solutions ne sont pas évidentes, que sur le tronçon n°2, de Lancey à Pruney, là où on dénombre le plus d'habitations, le projet entrainera une augmentation de tous les polluants atmosphériques.

Cette augmentation est également importante sur le nouveau tronçon. Dans la bande impactée de 100 m retenue de part et d'autre de la chaussée (page 101), on constate que de nombreuses habitations sont incluses, y compris école primaire, école maternelle et salle polyvalente.

### Réponse du maitre d'ouvrage

Effectivement, les circulations supportées par cette nouvelle infrastructure seront inévitablement sources de pollution de l'air mais le bilan pour les collectivités reste positif en déchargeant fortement le secteur de la RD165, sinueux et encombré

### Analyse du commissaire enquêteur

Le développement de nouvelles infrastructures routières apporte ses avantages pour lesquels il est créé, mais également les nuisances liées au trafic routier. Même si ces dernières sont limitées au maximum par des mesures de réduction (glissière DBA et limitation de vitesse), il est important, à cet effet, qu'une amélioration soit enregistrée sur la partie délestée de la RD165. Un suivi devrait être réalisé et des aménagements routiers dissuasifs complémentaires pourraient être mis en place si nécessaire.

## 4.10. Le contrôle des vitesses

### Synthèse des observations et questions du commissaire enquêteur

Une limitation de la vitesse à 50 km/h est demandée par les riverains. Ils voient par cette mesure une atténuation des nuisances et une amélioration de la sécurité en général et pour les cyclistes empruntant la bande multifonctionnelle.

En adoptant une vitesse de projet de 50 km/h, les contraintes techniques pourraient être modifiées. Un tracé différent pourrait-il être choisi, les nuisances sonores seraient-elles réduites ?

### Réponse du maître d'ouvrage

Le but de la nouvelle infrastructure étant un rabattement efficace des circulations sur l'A41, la vitesse ne peut être abaissée à 50 km/h.

A 70km/h, elle est en cohérence avec les préconisations du conseil départemental sur ce type d'infrastructure.

### Analyse du commissaire enquêteur

Le maître d'ouvrage rappelle le rôle de rabattement des circulations vers l'A41 que doit jouer la nouvelle voie. A ce titre, il justifie une vitesse minimale de 70 km/h.

Rappelons que la longueur totale de la voie (1 660 m), les ruptures de vitesse que représente le giratoire du Parc d'activités de la Grande Ile et le sommet du pont SNCF délimitent des tronçons respectivement de 770, 605 et 285 m suffisants, pour les 2 premiers, pour permettre une accélération.

En parcourant cet itinéraire à la vitesse de 70 km/h, un automobiliste mettra environ 30 secondes de moins que celui qui roulera à 50 km/h.

Si la vitesse est un élément de la sécurité (sécurité des cyclistes, sécurité au tourne à gauche de la RD165 à la sortie du pont de la Bâtie, sécurité dans la traversée étroite sur ce pont) et si la réduction de la vitesse permet de réduire les nuisances acoustiques et de pollution de l'air sans intervenir de manière significative sur son rôle de voie structurante, alors la vitesse peut être limitée à 50 km/h sur ce tronçon.

## 4.11. L'impact visuel des talus

### Synthèse des observations et questions du commissaire enquêteur

Les riverains du quartier Prés Perrets estiment que la disparition du boisement et l'élévation du talus de 8,50 m franchissant la voie ferrée constituent une altération de leur paysage local. Ceci d'autant plus qu'aucune mesure de replantation ne semble prise pour atténuer cet effet.

Les reboisements prévus sont essentiellement localisés le long du ruisseau du Pruney. La description du talus Ouest de la voie ferrée (page146) laisse penser que les plantations prévues s'effectueront uniquement du côté de la ZA du Pruney.

Pour faciliter la compréhension, il semble plus exact de parler des talus Nord et Sud. Quel aménagement paysager sera réalisé côté Sud, en vision direct du quartier Prés Perrets ?

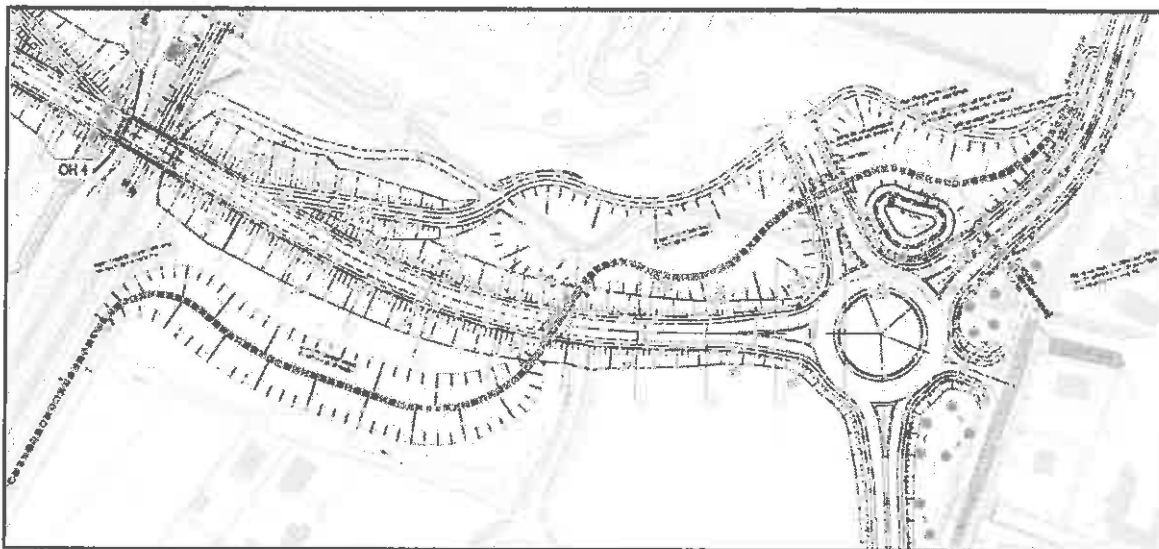
### Réponse du maitre d'ouvrage

Le délaissé ainsi que l'emprise du fossé du Pruney feront l'objet d'aménagements paysagers conséquents.

### Analyse du commissaire enquêteur

Le maitre d'ouvrage confirme la réalisation d'aménagements paysagers sur l'emprise du fossé du Pruney. Celui-ci est profondément modifié par le projet. Il passe sous la nouvelle voirie routière par un ouvrage hydraulique (OH6) cadre de 42 m de long. (Le nouveau tracé du ruisseau du Pruney apparait en pointillé bleu sur la carte ci-dessous). Le ruisseau est alors réaménagé avec des berges en faible pente permettant l'implantation d'une ripisylve. Un merlon de protection est également proposé pour prévenir un risque de débordement vers les maisons (pages 8 et 67 du dossier loi sur l'eau). L'ensemble de cet espace est inclus dans le secteur de reboisement de compensation (dossier demande de dérogation page 85).

L'espace ainsi réaménagé offrira une protection visuelle entre la nouvelle route et les habitations du quartier Prés Perrets.



*Extrait modifié de la page 64 du dossier loi sur l'eau*

## 4.12. L'impact écologique

### Synthèse des observations et questions du commissaire enquêteur

L'impact écologique de la nouvelle route est souligné par l'association communale de chasse agréée. Elle dénonce un effet de coupure important, des abattages prématurés et un reboisement insuffisant.

Dans le dossier, la nouvelle route est jugée sans effet de coupure dans la plaine lorsqu'elle est calée contre le parc d'activités de la Grande Ile. Toutefois, il semble que le pont de la Bâtie sert de passage à faune, en témoigne les traces laissées par les sangliers. Les grives draines, les pigeons ramiers peuvent trouver des nourritures dans les allées replantés d'arbres. Les bassins de rétention sont susceptibles d'attirer canards, hérons, amphibiens. L'addition de ces particularités et d'autres, conserve à cet espace un attrait pour la faune. Dès lors, lorsque la nouvelle route traverse perpendiculairement la plaine, elle renforce l'effet de coupure initié par l'aménagement du PA de la Grande Ile.

L'abattage des bosquets et plantations sous l'emprise de la route fait reculer les lieux de repos des oiseaux. Le traitement des abords et des talus de la nouvelle route par un engazonnement rustique confirme l'absence de végétation haute le long de cet axe.

La société de chasse propose la création de boisements ponctuels pour atténuer l'impact écologique ressenti. Quelle solution peut-on proposer pour la recherche d'une réduction des effets sur la faune ?

### Réponse du maître d'ouvrage

Cette infrastructure a fait l'objet d'un dossier CNPN qui liste, sur la base de diagnostic de terrain, l'ensemble des enjeux écologiques et des mesures d'accompagnement sur lesquels s'est engagé le maître d'ouvrage.

Il comporte des zones de reboisement, des zones de caillouteuses, des hibernaculum, des passages pour la petite faune...

### Analyse du commissaire enquêteur

L'impact sur les espèces gibiers n'est pas développé dans le dossier. Les grives, pigeons ou sangliers ne sont pas cités. Une collaboration des bureaux d'études avec l'association de chasse locale aurait permis d'éviter cette impasse.

Toutefois, le dossier de demande de dérogation pour la destruction, l'altération ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'espèces protégées, réalise un diagnostic de terrain qui met en évidence les espèces protégées du site et précise les mesures prises à leur égard.

On constate (paragraphe précédent) que le reboisement de l'emprise du ruisseau du Pruney facilitera la reconquête écologique de ce secteur. En revanche, les enherbements des abords de la route dans sa section courante restent une mesure minimale. L'idée étant également de ne pas favoriser l'accroissement de la faune à proximité de la voie routière qui peut être une barrière dangereuse pour les mammifères et les batraciens. Les espaces ouverts conviennent aux oiseaux qui conservent la possibilité d'échange de part et d'autres de la voirie.

## **4.13. Les incidences loi sur l'eau**

### Synthèse des observations et questions du commissaire enquêteur

Au titre des articles L214-2 et suivants du code de l'environnement, le projet est soumis à autorisation. Aucune observation n'a été formulée à ce sujet au cours de l'enquête.

Néanmoins, on peut rappeler que le projet est soumis à autorisation pour les rubriques :

3.1.2.0. IOTA conduisant à modifier les profils du lit mineur d'un cours d'eau sur une longueur de plus de 100 m : le rétablissement du ruisseau du Pruney est entrepris sur une longueur de 430 m.

3.1.3.0. Ouvrages d'une longueur supérieure à 100 m ayant un impact sensible sur la luminosité d'un cours d'eau : La totalité des busages nécessaires pour le rétablissement des bassins versants naturels et pour le rétablissement et la continuité du Pruney est de 195 m.

3.2.2.0. Remblaiement dans le lit majeur d'un cours d'eau supérieur à 1 ha. La surface remblayée en zone inondable s'élève à 10 820 m<sup>2</sup>

De plus, les rejets d'eau pluviale des 2,46 ha de surfaces imperméabilisées, la destruction d'éventuelles frayères et la création de plans d'eau temporaires sont soumis à déclaration. L'incidence de l'ensemble de ces situations doit être évaluée.

Ainsi, le dossier assure la transparence hydraulique des bassins versants interceptés. Les eaux pluviales de la route sont collectées et traitées par 2 bassins décanteurs/déshuileurs jouant également un rôle de stockage pour une pollution accidentelle. Les débits de fuite des bassins écrêteurs sont calculés pour rester inférieurs aux débits avant aménagement, lors d'une crue décennale.

Afin de compenser l'élévation de la ligne d'eau sur la zone inondable en période de crue, un arasement à la cote 220,50 est réalisé le long du chemin de la barrière.

Par ailleurs, on constate que malgré les dispositifs de traitement de la pollution, les teneurs en métaux lourds (Zn, Cu et Cd) restent élevées dans les cours d'eau (canal secondaire et ruisseau du Pruney) à l'aval des rejets au point de ne pas respecter les limites du Bon Etat.

#### Réponse du maître d'ouvrage

Sans réponse

#### Analyse du commissaire enquêteur

Les incidences quantitatives, qualitatives, ainsi que sur les milieux humides et les habitats sont développées

Pour collecter les eaux pluviales de la plateforme routière, 2 bassins de rétention sont dimensionnés, l'un à 490 m<sup>3</sup>, l'autre à 200 m<sup>3</sup>. Ils assurent respectivement, pour une pluie de référence décennale, une restitution 70 l/s dans le canal secondaire et 6 l/s dans le ruisseau du Pruney.

Les bassins jouent également un rôle dans le traitement de la pollution. Par décantation, ils éliminent 65 % des matières en suspension et par écrémage à l'aide d'une cloison siphonide, 50 % des hydrocarbures aromatiques polycycliques. Des bandes enherbées sont conservées sur les talus et les fossés pour augmenter la rétention et limiter les apports polluants au milieu aquatique. En cas de pollution accidentelle, un vannage permet de stocker 35 m<sup>3</sup> de produits lors d'une pluie biennale.

La continuité de 4 fossés de la plaine (Cheminade, Pré Chavaru, Canal secondaire, fossé gauche du chemin de Chavaru) est rétablie par des ouvrages buse ou cadre. L'OH1 largement dimensionné permet un fonctionnement en passage à faune.

En cas de crue centennale, l'écrêtement du débit du ruisseau du Pruney est organisé par un sur-élargissement du gabarit en déblai de 5330 m<sup>3</sup>. Toutefois, la capacité de la Chantourne aval étant limitée à 1 m<sup>3</sup>/s, un ouvrage limitant (dalot de 0,80x0,80) est implanté en P10Y. La mise en place de cet ouvrage a pour conséquence une

inondation amont en cas de crue. Celle-ci est organisée dans le casier CA09 en aval immédiat du remblai routier.

En phase chantier, des mesures sont prises pour respecter la qualité des eaux, et pour protéger la faune par l'adaptation des périodes et des zones de chantier.

Enfin, la note complémentaire au dossier d'autorisation démontre la compatibilité du projet au nouveau SDAGE et au PGRI 2016-2021.

## 5. CONCLUSION

---

Les conclusions motivées du commissaire enquêteur sont éditées dans un document séparé.

## 6. ANNEXES

---

En annexes, dans un dossier séparé, sont reproduits le procès-verbal de l'enquête, le mémoire en réponse du maître d'ouvrage et l'avis de la commune du Versoud.

Le 8 mars 2017,  
Le commissaire enquêteur,  
Michel PUECH





# **Liaison routière RD165-RD523**

*Commune de Le Versoud*

**Enquête  
publique**  
du 9 janvier au 8 février  
2017

---

## **Conclusions motivées**

---

**Demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau**

**Article R214-1 du code de l'environnement**

**Maitre d'ouvrage : Communauté de communes du Pays du Grésivaudan  
Arrêté préfectoral n°38-2016-348-DDTSE-001 du 14 décembre 2016  
Dossier TA E16000351/38**

**Le commissaire enquêteur : Michel Puech**



## Présentation de l'enquête

Le projet de liaison routière entre la D165 et la D523 **est soumis à autorisation** au titre de l'article L214-3 du code de l'environnement pour les 3 rubriques suivantes.

- 3.1.2.0. Modification des profils du lit mineur d'un cours d'eau sur une longueur de plus de 100 m
- 3.1.3.0. Ouvrages d'une longueur supérieure à 100 m ayant un impact sensible sur la luminosité d'un cours d'eau
- 3.2.2.0. Remblaiement dans le lit majeur d'un cours d'eau supérieur à 1 ha

De plus, les rejets d'eau pluviale, la destruction d'éventuelles frayères et la création de plans d'eau temporaires sont soumis à déclaration.

Parallèlement, après examen au cas par cas (R122-2), le projet **fait l'objet d'une étude d'impact**. Le dossier est alors soumis à enquête publique en application de l'article R123-1.

## Rappel du projet

Le projet, sous maîtrise d'ouvrage de la communauté de communes du Pays du Grésivaudan, a pour objet de faciliter et sécuriser la liaison du Versoud et de Villard-Bonnot avec l'autoroute l'A41 et la rive droite de l'Isère.

Ce projet fait partie des aménagements routiers prévus par le SCoT de la Région Urbaine Grenobloise en vue de renforcer le maillage des voiries locales pour faciliter le franchissement des rivières (Isère) et des grandes infrastructures linéaires (autoroute, voie ferrée).

La nouvelle voie d'1,7 km relie le pont de la Bâtie à la RD523 sur la commune du Versoud. Elle franchit la voie ferrée Grenoble Montmélian et dessert le Parc d'Activités de la Grande Ile et la zone artisanale du Pruney.

Parallèlement, le projet est attentif au rétablissement des écoulements des bassins versants interceptés et de la continuité des cours d'eau.

## Déroulement de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée du lundi 9 janvier au mercredi 8 février 2017.

Afin de respecter l'ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 relative à la participation du public et notamment les articles L123-10 à L123-13 du code de l'environnement entrés en application le 1<sup>er</sup> janvier 2017, il a été mis en place pour faciliter l'accès au dossier

- un poste informatique dédié à la mairie du Versoud,
- la consultation du dossier sur les sites internet de la communauté de communes du Pays du Grésivaudan et de la ville du Versoud,
- une adresse mail pour permettre au public de faire parvenir ses observations et propositions pendant la durée de l'enquête par courrier électronique.

Pendant toute la durée de l'enquête, le dossier complet est resté à la disposition du public à la mairie du Versoud, pendant les heures d'ouverture habituelles. Lors des 3 permanences assurées, j'ai reçu 8 personnes, dont les riverains du projet. 12 observations ont été inscrites sur les registres.

La commune du Versoud a délibéré favorablement au projet.

### Avis du commissaire enquêteur

#### **1. Le renforcement des moyens d'information**

Un effort particulier d'information sur le déroulement de l'enquête publique a été fait par la publication d'un encart dans les pages locales du Dauphiné Libéré et par la diffusion de l'information sur les panneaux lumineux de la ville du Versoud.

En plus des publications légales et de l'affichage sur le terrain, l'information a été publiée dans les rubriques actualités des sites internet de la ville du Versoud et de la communauté de communes du Pays du Grésivaudan.

La réaction effective, bien que tardive de quelques riverains, souligne l'efficacité du dispositif et confirme que la population concernée a été informée.

Par ailleurs, les réunions de concertation qui ont permis de régler collectivement les sens de circulation des rues du quartier du Pruney ont vu la participation des riverains.

Néanmoins, le projet de liaison routière, n'est pas inscrit sur le document graphique du PLU de la commune. La consultation de ce document ne permet pas de prendre connaissance du projet.

#### **2. Un projet rénové**

Le projet du "barreau de la Bâtie" est ancien. Il a été retravaillé pour tenir compte des évolutions locales : création de la ZA du Pruney desservie par la nouvelle route, réalisation du diffuseur complet de l'A41, confirmation du projet de liaison par le SCoT de la RUG en veillant au respect des orientations du DOO pour la maîtrise du développement de l'offre routière.

Le projet de liaison complète notamment le renforcement du maillage qui facilite le franchissement des grandes infrastructures linéaires. Il évite la traversée du passage à niveau de la rue des papeteries à Villard Bonnot et il permet l'apaisement et la

réduction du trafic au sein des espaces auparavant traversés. Sur ce dernier point, l'effet du délestage réel de la D165 devra être contrôlé pour vérifier l'atteinte des objectifs. Dans le cas contraire, des aménagements de voirie pourront être mis en place.

Dans sa réalisation technique, le projet tient compte d'une consommation minimale d'emprise en se calant contre la limite du parc d'activités de la Grande Ile. Il minimise le coût des travaux par la suppression d'un giratoire et la limitation de la contrainte liée à la présence d'une canalisation de transport d'hydrocarbures.

### **3. Des nuisances atténuées**

Les nuisances générées par le projet sont prises en compte. L'augmentation du niveau de bruit est limitée par la mise en place d'une glissière de type DBA, séparateur double en béton adhérent, qui maintient la nuisance sonore sous les seuils autorisés de 60 dB(A) en journée et 55 dB(A) la nuit.

La vitesse, facteur aggravant de la nuisance, est limitée par le projet à 70 km/h. Une réduction à 50 km/h apporterait outre une réduction de la nuisance sonore, un gain sur la pollution de l'air et sur la sécurité, sécurité au carrefour en croix de la D165 et sécurité des cyclistes, pour une perte de seulement 30 secondes pour accomplir la totalité du parcours. Le sujet mérite l'ouverture d'une discussion.

Considérant l'augmentation de la circulation sur la section Pruney-Lancey de la RD 523, il est intéressant de noter que l'aménagement du rond-point permettra de limiter les excès de vitesse sur ce tronçon large et rectiligne.

### **4. Un maillage des modes doux**

Les bandes cyclables positionnées de part et d'autre de la nouvelle voie constituent un nouvel itinéraire de liaison entre la ville du Versoud et la piste cyclable des berges de l'Isère. Un maillage est possible avec les voies du Parc d'activités de la Grande Ile et par la bande cyclable de la RD523 avec la piste double sens qui traverse la commune du Versoud. Les continuités, sans être toutes parfaitement sécurisées, sont assurées.

Les piétons, pour la promenade ou dans un mode sportif, pourront accéder au parcours sportif et paysager aménagé dans le parc d'activités. De même, le rétablissement du chemin parallèle à la voie ferrée et de la desserte agricole autorise, avec le maintien des chemins existants le long des bassins de rétention, un accès piéton à l'ensemble du secteur.

## **5. La prise en compte des espèces protégées**

La protection de la faune et des intérêts écologiques sont pris en compte dans le dossier. Plusieurs espèces protégées ont été identifiées, nécessitant une demande de dérogation pour la destruction d'habitats auprès du Conseil national de protection de la nature. Ces espèces sont toutes protégées réglementairement mais possèdent des enjeux locaux de conservation faibles. Néanmoins, des mesures de compensation sont mises en place à l'aide d'un secteur de reboisement créant des habitats de reproduction et de repos pour toutes les espèces et par l'aménagement de zones rocailleuses et d'hibernaculum pour les reptiles.

Par ailleurs, les études pédologiques confirment que le projet n'est pas implanté en zone humide.

## **6. L'aménagement du rond-point de la D523 et du quartier du Pruney**

Les inquiétudes des riverains du quartier du Pruney ont pu être levées par la confirmation des sens de circulation et du rôle de desserte de quartier de la petite branche Est du rond-point. Parallèlement, le repositionnement des arrêts de bus et des traversées piétonnes avec des terre-pleins centraux apparaissent comme une amélioration pour la sécurité.

Les études acoustiques extrapolant les hypothèses jusqu'en 2036 montrent un net abaissement des niveaux sonores pour les riverains immédiats du rond-point, mais une légère augmentation pour les riverains de la D523. La différence, inférieure à 2 dB(A), considérée comme non significative, n'impose pas la mise en œuvre de protection spécifique.

## **7. Les mesures prises pour le quartier Prés Perrets**

Pour le quartier Prés Perrets, le plus proche de la nouvelle route, les mesures prises pour atténuer les bruits de la circulation, la restauration du ruisseau du Pruney et les reboisements associés offriront un nouvel espace de biodiversité, entretenu par la collectivité. A terme, les perceptions sonores et visuelles seront atténuées, toutefois le dérangement pendant les travaux restera évident et l'effet paysager ne sera pas immédiat.

## **8. La prise en compte des incidences vis-à-vis de la loi sur l'eau**

Le projet provoque un remblaiement important en zone inondable, il modifie ainsi les capacités de stockage lors des écoulements exceptionnels liés aux crues de la Chantourne de Lancey et du ruisseau du Pruney. La définition de nouveaux espaces de stockage et la mise en place d'un ouvrage limitant les écoulements permettent de

contrôler l'inondation en aval aux mêmes niveaux qu'avant le projet. Les rejets complémentaires liés à l'assainissement de la plateforme routière sont tamponnés par la mise en place de bassins de rétention dont l'exutoire ne restitue que l'équivalent au débit naturel des cours d'eau avant travaux.

La pollution émise par la circulation automobile et collectée sur la plateforme routière est traitée par les mêmes bassins de rétention, également capables de stocker une pollution accidentelle. Les talus et fossés enherbés contribuent à limiter les effets du lessivage de la plateforme en agissant sur les volumes et sur la qualité des eaux.

La transparence hydraulique des bassins versants interceptés est assurée par le rétablissement de la continuité des 4 fossés de la plaine (Cheminade, Pré Chavaru, Canal secondaire, fossé gauche du chemin de Chavaru).

La couverture des cours d'eau dans des buses et cadres larges, en plusieurs tronçons dont le plus long de 42 m sous le talus du franchissement SNCF, reste compatible avec les déplacements de la faune aquatique.

Enfin, la modification des profils en long et en travers du ruisseau du Pruney constitue une forte amélioration des caractéristiques morphologiques du cours d'eau qui subit une restauration écologique avec le recréusement d'un lit mineur, l'adoucissement des talus et le reboisement de ses berges.

**Au vu des conclusions ci-dessus, j'émetts un avis favorable à la demande d'autorisation, présentée par la communauté de communes du pays du Grésivaudan, de réaliser la liaison routière RD165-RD523 sur la commune du Versoud.**

Les observations et les argumentations apportées au cours de l'enquête me permettent de recommander l'examen d'une vitesse limitée à 50 km/h sur la nouvelle voie ; ce qui permettrait d'améliorer la sécurité du carrefour en croix de la D165 et globalement celle des cycles, tout en réduisant davantage les nuisances sonores et la pollution de l'air.

Le 8 mars 2017,  
Le commissaire enquêteur,  
Michel PUECH





# **Liaison routière RD165-RD523**

*Commune de Le Versoud*

**Enquête  
publique**  
du 9 janvier au 8 février  
2017

---

## **Annexes**

---

**Demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau**

**Article R214-1 du code de l'environnement**

**Maitre d'ouvrage : Communauté de communes du Pays du Grésivaudan  
Arrêté préfectoral n°38-2016-348-DDTSE-001 du 14 décembre 2016  
Dossier TA E16000351/38**

**Le commissaire enquêteur : Michel Puech**

## **Listes des annexes**

- ✦ le procès-verbal de l'enquête publique**
- ✦ le mémoire en réponse du maître d'ouvrage**
- ✦ l'avis de la commune du Versoud**

# **Liaison routière RD165-RD523**

*Commune de Le Versoud*

## **Enquête publique** du 9 janvier au 8 février 2017

**Demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau**

**Article R214-1 du code de l'environnement**

---

# **Procès-verbal**

---

**Notification des observations orales et/ou écrites émises par le public et  
questions du commissaire enquêteur au maître d'ouvrage**

**Maitre d'ouvrage : Communauté de communes du Pays du Grésivaudan  
Arrêté préfectoral n°38-2016-348-DDTSE-001 du 14 décembre 2016  
Dossier E16000351/38**

**Le commissaire enquêteur : Michel Puech**



## Introduction

La liaison routière entre la RD165 et la RD523 sur la commune du Versoud forme une nouvelle route de 1,7 km qui longe les bassins de rétention du Parc d'activités de la Grande Ile. Elle comprend un carrefour en croix, 2 giratoires et le franchissement supérieur de la voie ferrée Grenoble Montmélian.

### Motivation du projet

L'objet de l'opération est de faciliter et sécuriser la liaison du Versoud et de Villard-Bonnot avec l'autoroute l'A41 et l'autre rive de l'Isère. Elle vise également à améliorer la desserte du Parc d'Activités de la Grande Ile et de la zone artisanale du Pruney.

Ce projet fait partie des aménagements routiers prévus par le SCoT de la Région Urbaine Grenobloise. Le Grésivaudan est maître d'ouvrage de l'opération avec l'appui financier du Département de l'Isère.

### Réglementation applicable

Après examen au cas par cas (R122-2), le projet fait l'objet d'une étude d'impact. Le dossier est alors soumis à enquête publique en application de l'article R123-1. Parallèlement, soumis à autorisation au titre de l'article L214-3 du code de l'environnement, il est mené une enquête publique conjointe.

La procédure de l'instruction unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement est instruite par le Préfet. A l'issue de l'instruction, l'autorité compétente délivre une autorisation environnementale unique, incluant l'ensemble des prescriptions des procédures intégrées.

### Organisation de l'enquête

L'arrêté préfectoral n° 38-2016-348-DDTSE-001 du 14 décembre 2016 fixe les dates d'ouverture de l'enquête du 9 janvier au 8 février 2017. Pendant cette période le dossier a été disponible à la mairie de Le Versoud, aux heures d'ouverture de la mairie, pendant lesquelles trois permanences du commissaire enquêteur ont été tenues.

Afin de respecter l'ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 relative à la participation du public et notamment les articles L123-10 à L123-13 du code de l'environnement, il a été mis en place :

- Un accès gratuit au dossier sur un poste informatique dédié à la mairie du Versoud, en même temps qu'un accès papier aux heures d'ouverture de la mairie
- Un accès au dossier sur le site de la communauté de communes du Pays du Grésivaudan
- Une adresse mail pour permettre au public de faire parvenir ses observations et propositions pendant la durée de l'enquête par courrier électronique
- L'ouverture d'une copie papier des observations reçues par mail (registre internet)
- La mise en ligne hebdomadaire de l'ensemble des observations sur le site des services de l'Etat annonçant l'enquête publique.

Le dossier soumis à enquête comporte :

- L'arrêté préfectoral n° 38-2016-348-DDTSE-001
- Le dossier enquête publique avant travaux contenant l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale

- L'information de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes de la non-actualisation de l'avis émis en 2014.
- Le dossier loi sur l'eau
- Un complément au dossier loi sur l'eau
- Le dossier de demande d'autorisation pour la destruction, l'altération ou la dégradation de site de reproduction ou d'aires de repos d'espèces protégées a été ajouté le mardi 10 janvier 2017.

Lors des permanences, j'ai reçu 8 personnes. Le registre (papier + internet) a été complété de 12 observations résumées ci-dessous.

## Résumé des observations

Ordre et origine de l'observation	Adresses et adresse	Contenu des remarques
1 Registre + audition	M. et Mme DEVILLERS Jean Paul 698, route de Chambéry 38420 LE VERSOUD	<p>S'inquiètent au sujet du rond-point de contact, entre la nouvelle route et la RD523, placé devant leur habitation.</p> <p>Ils estiment selon leurs informations préalables et à la vue du plan installé à l'entrée de la ZA du Pruney, que le rond-point a été déplacé coté Domène. Ce déplacement qui rapproche le rond-point de leur habitation les préoccupe. Ils craignent une augmentation du bruit lié à la circulation.</p> <p>De même, ils s'inquiètent du fonctionnement des circulations, entrées et sorties du Pruney, et de l'utilisation de l'accès depuis le rond-point à l'ancienne route départementale. Ils craignent une augmentation de la circulation.</p> <p>Ils souhaitent que l'aménagement des espaces verts crée une protection par rapport au rond-point (modelé en talus, végétaux opaques).</p>
2 Registre + audition	M. Marc COPPOLANI 34, Le Pruney 38420 Le Versoud	<p>M. Coppolani considère que la vitesse de 70km/h, retenue sur la nouvelle route est trop élevée.</p> <p>Elle engendre une augmentation des nuisances et des pollutions et constitue une source d'insécurité des cyclistes. Si la bande multifonctionnelle est ouverte aux cyclistes, elle devra être séparée physiquement de la chaussée automobile.</p> <p>Il considère qu'une vitesse limitée à 50 km/h serait mieux adaptée.</p> <p>Evoquant le croisement en croix la sortie du pont de la Bâtie, il souligne sa dangerosité notamment pour les cyclistes et propose de la remplacer par un giratoire</p> <p>Insistant sur les modes doux, Monsieur Coppolani demande des précisions sur les raccordements des pistes cyclables au réseau existant.</p> <p>Côté RD523, l'ébauche de piste actuelle sera elle conservée ? comment se feront les traversées de routes ?</p> <p>Les cyclistes auront-ils accès au nouveau pont sur la voie ferrée ?</p> <p>Côté RD 165, comment les cycles franchiront le carrefour et le Pont de la Bâtie, en sécurité ?</p> <p>Enfin, il souhaite des informations précises sur l'aménagement prévu à l'emplacement de la RD 523 détournée.</p>
3 Registre + audition	M DRUILHE 180, rue Lamartine Le Versoud	<p>M. Druilhe souligne un risque de conflit à la sortie du pont de la Bâtie, il propose la création d'un rond-point à la sortie du pont.</p>

4	M. ADRAIT 241, chemin des Ratz 38330 Saint Nazaire les Eymes	Agriculteur et propriétaire des parcelles sous l'emprise et en bordure de la nouvelle voie. M. Adrait confirme que les acquisitions foncières ont été faites, mais se pose la question de l'emprise du chemin de desserte des parcelles agricoles. Est-il contenu dans l'emprise actuelle ? le fossé présent sera-t-il reconstruit ? Dans ce cas l'aménagement d'un accès à la parcelle 177 sera-t-il possible ?  L'acquisition des terrains ayant réduit les surfaces exploitées, M. Adrait demande que les surfaces résiduelles soient restituées aux agriculteurs, notamment au carrefour de la Bâtie (parcelle 42).  Constata que la création de la nouvelle route et l'aménagement de l'échangeur de l'autoroute vont aggraver les conditions de circulation sur la RD 165, dite route de Lancey, après le rond-point de l'échangeur autoroutier et avant le chemin Clos Mars récemment aménagé.
5	M. GIACOMETTI habite le Versoud	S'exprime en tant que président de l'ACCA Considère que l'impact écologique n'a pas été correctement abordé. 1. de nombreux animaux occupent cet espace. Des sangliers sont de passage, des grives draines, des pigeons ramiers sont régulièrement présents, les bassins de rétention accueillent des canards 2. les chasseurs n'ont pas été contactés 3. des arbres ont été abattus avant le début des travaux Les chasseurs auraient pu apporter leur contribution à la connaissance de la faune locale et proposer des solutions pour des espaces à reboiser. M. Giacometti est opposé à ce projet qui coupe la plaine et qui va globalement augmenter la circulation (14 700 véhicules/jour). Les travaux sont prématurés tant que la zone de la grande île n'est pas complète. M. Giacometti considère que la route de la digue reste peu fréquentée par les camions et peut desservir la zone. Avec la connexion double sens à l'échangeur autoroutier, il prévoit une augmentation de la circulation sur la RD 523, en direction de Villard-Bonnot.
6	M Christophe FAURE	Considère que les aménagements cyclables sont mal adaptés à la pratique du vélo (travail et sportif) et souhaite pour le projet des aménagements efficaces et sécurisés. Il souhaite une réelle concertation pour l'élaboration du projet et propose sa collaboration pour une bonne prise en compte de la place du vélo.
7	M. P. DELAFORGE	M. Delaforge exprime ses difficultés à consulter le dossier sur le site internet de la CCPG. Une réponse lui est faite pour faciliter sa consultation.
8	Mme Sarah VERHAEREN 85, chemin Prés Perrets	Constata qu'elle est informée tardivement de l'enquête, notamment en tant que riveraine du projet. Pose la question du tracé de la nouvelle voie : Pourquoi ne s'implante elle pas du côté des entreprises de la ZA du Pruney et s'inquiète que plusieurs scénarii n'aient pas été proposés à la population. Refusant la pollution de l'air, la pollution sonore et une pollution visuelle, elle s'oppose au projet et déplore la perte de biodiversité liée à la disparition des espaces naturels sous l'emprise du projet. Craignant la réalisation du projet et l'apparition de nuisances pour l'ensemble du quartier des Prés Perrets, elle souhaite "rediscuter" une meilleure solution. Elle conteste l'utilité publique du projet arguant de la capacité suffisante de la route actuelle pour la desserte de la zone d'activité de la grande île et de la taille réduite de la ZA du Pruney. Mme Verhaeren propose, si ses demandes ne sont pas satisfaites, que la vitesse soit réduite à 50 km/h pour limiter les pollutions air et bruit. Et qu'un écran anti-bruit soit construit pour protéger les habitations du quartier.
9	Mme Sandrine GINOT 211, chemin Prés Perrets	Confirme les arguments portés par Mme Verhaeren et insiste sur l'information tardive des riverains. Elle craint le développement de nuisances sonores, la pollution de l'air, la destruction d'un milieu naturel et l'aggravation de la dangerosité du secteur. Elle conteste l'intérêt de la nouvelle route.
10	Camille et Laurent LECARPENTIER 99, chemin Prés Perrets	S'inquiètent de la pollution de l'air et de la pollution sonore du projet. Face à ces impacts négatifs, ils proposent de déporter la voie coté zone artisanale du Pruney, de limiter la vitesse à 50 km/h et de construire un mur anti-bruit pour protéger les habitations de leur quartier.

## Synthèse des observations et questions du commissaire enquêteur

Ce chapitre fait état des observations du public et des remarques du commissaire enquêteur. Ce travail permet d'exposer les thèmes soulevés lors de l'enquête. Il a pour but d'ouvrir la discussion en vue de compléter les argumentations. Le questionnement proposé ci-après est développé dans cet esprit afin de faciliter les approfondissements.

---

### 1. L'information et la concertation

#### a) Constat d'une information tardive des riverains

Les riverains, habitants du quartier Prés Perrets, soulignent qu'ils ont reçu tardivement l'information de l'ouverture de l'enquête publique.

Toutefois, les moyens mis en œuvre pour assurer l'information ont dépassé le niveau réglementaire. A savoir,

- Les publications 15 jours avant l'ouverture de l'enquête dans 2 journaux d'annonces légales : le Dauphiné libéré et les affiches du Dauphiné et de l'Isère. Ces publications ont été renouvelées dès la première semaine de l'enquête.
- L'avis d'enquête a été affiché en mairie et sur 8 panneaux jaunes placés aux abords du tracé.
- L'information a été diffusée sur les sites internet de la communauté de communes du Pays du Grésivaudan et de la Ville du Versoud.
- L'avis d'enquête et l'arrêté d'ouverture ont également été affichés sur le site des services de l'Etat dédiés aux enquêtes publiques.
- L'information a été régulièrement relayée sur les panneaux lumineux de la ville.
- Un encart dans les pages locales du Dauphiné libéré a également été publié

Face aux difficultés de mobilisation du public sur le temps limité de l'enquête publique, une information de proximité aurait-elle pu être diffusée ?

#### b) Demande de concertation

Les observations montrent que les riverains semblent découvrir une version définitive du projet sans qu'une information préalable ait été organisée à leur encontre.

Certes, le projet du "barreau de la Bâtie" est historiquement inscrit au PLU de la commune. Des investigations préalables ont été faites sur le terrain (sondages, mesures, inventaires).

Des informations générales et/ou ciblées sur le quartier ont-elles été diffusées pendant l'élaboration du projet ? Quel dialogue peut-il être engagé pour prendre en compte les remarques des riverains ?

---

## 2. Un ajustement du tracé est-il possible ?

Le tracé longe les bassins de rétention du Parc d'activités de la Grande Ile. Toutefois, à proximité de la voie ferrée, il s'en écarte légèrement, se décalant ainsi vers le Sud. De cette façon, il franchit la voie ferrée quelques 50 m au sud du passage à niveau actuel et se rapproche ainsi des habitations du quartier Prés Perrets.

Des contraintes techniques ont-elles conduit à ce positionnement alors que des espaces existent du côté de la zone d'activités du Pruney ? Si l'aménagement routier était dimensionné pour une vitesse de 50 km/h, les contraintes seraient-elles modifiées ? Une modification de tracé pourrait-elle être envisagée ? Cette alternative permettrait de développer un scénario B ?

---

## 3. La justification du projet et les hypothèses de circulation

Considérant les nuisances apportées, certaines observations posent la question de l'utilité de l'aménagement. La RD 165 longeant l'Isère paraît être une voie de desserte suffisante pour l'accès du parc d'activités de la Grande Ile.

D'autres contestent la diminution de la circulation annoncée sur la RD523, ce que confirment les données de la page 140 de l'étude d'impact.

La justification de l'opération, exprimée page 35 sous le titre contexte de l'opération souligne que :  
*... la RD 165 ... est fréquemment saturée, la rendant particulièrement accidentogène. L'augmentation de trafic généré par la zone d'activités de la Grande Ile et par la future zone artisanale du Pruney induit un certain nombre de dysfonctionnements et notamment une dégradation des conditions de sécurité sur cet axe.*

Un peu plus loin, il est rappelé que *... l'aménagement permettra d'améliorer la qualité de vie des habitants de Pruney et de Lancey, par une diminution de la circulation et des nuisances riveraines (bruit, pollution, sécurité routière ...).*

L'aménagement de la liaison ne revient-il pas à déplacer une nuisance sur l'environnement, de la D165 vers une portion de la D523 et le quartier Prés Perrets ?

Les arguments et objectifs ci-dessus, qui sont contestés, ne reposent pas sur une démonstration chiffrée qui permettrait d'ancrer la justification du projet. Serait-il possible d'apporter un complément à ce chapitre tout en précisant qu'il n'est pas de mon propos de poser la question de l'utilité publique du projet, mais d'affiner sa justification afin de faciliter sa compréhension.

---

## 4. L'aménagement du rond-point de la RD523

Il était apparu à certains riverains de la RD que l'aménagement était précédemment localisé plus au Sud, côté Domène. Un ajustement a-t-il eu lieu ? Si tel est le cas, quels ont été les motifs de ces changements ?

Le tronçon linéaire de la RD est remplacé par un rond-point à un endroit où de nombreuses rues perpendiculaires desservent le quartier du Pruney (rue Victor Hugo, Rue Auguste Renoir, Rue Danielle Casanova, Rue Henri Dunant). Les inquiétudes face à un nouveau fonctionnement étaient nombreuses.

Le plan de détail fourni par Monsieur le maire pendant l'enquête et joint au registre apporte des précisions.

- Entrées dans le quartier par les rues Casanova et Victor Hugo
- Sorties par les rues Renoir et Dunant,
- Fermeture du tronçon court-circuité à la circulation automobile excepté pour les accès des riverains et les sorties par la rue Renoir et celles du lotissement le Préfontaine
- Aménagement cyclable sur l'ancienne route
- Aménagement paysager des délaissés (1730 + 850 m<sup>2</sup>)
- Terre-plein central et traversée piétonne au niveau des arrêts de bus

Ainsi, les craintes des riverains face à une élévation des niveaux de bruit peuvent être levées par une comparaison avant et après aménagement (pages 90 et 151).

Les questions qui restent en suspens sont :

- Quelle sera la fréquentation de l'accès aux riverains ?
- Quels aménagements paysagers, élévations de buttes, plantations, aménagements de jeux, skatepark, seront réalisés sur les espaces publics ?

---

#### 5. La dangerosité du carrefour en croix

A la sortie du pont de la Bâtie, la liaison routière et la RD 165 actuelle qui longe l'Isère se raccordent perpendiculairement sans aménagement spécifique. La circulation annoncée : 9 700 véhicules/jour à l'ouverture et 12 300 en 2036, alerte sur un risque de situation accidentogène à ce carrefour. Plusieurs observations préconisent l'implantation d'un rond-point à ce niveau. Rond-point qui apparaît sur les cartes de la page 86 de l'étude d'impact.

Quels arguments justifient l'abandon de cette solution ? Une solution de tourne à gauche pourrait-elle être envisagée ?

---

#### 6. Les pistes cyclables

Plusieurs remarques sont faites sur ce sujet. Elles mettent en avant les notions de continuité, de sécurité et d'efficacité.

La bande multifonctionnelle est en réalité bande cyclable d'1,50 m de large. L'échelle des plans ne permet pas de vérifier la continuité des aménagements, en particulier à leurs extrémités sur la RD 523 et pour le franchissement du pont de la Bâtie et le raccordement à la piste de la base de loisirs de Bois Français. Des schémas de détails et explications permettraient de lever les doutes.

Certaines remarques soulignent que la réduction de la vitesse autorisée et une séparation physique chaussée/bande cyclable apporteraient davantage de sécurité. Le principe de la bande cyclable privilégie les liaisons rapides au détriment du vélo promenade qui restera délicat sur cet axe. L'aménagement d'une circulation mode doux sur la voie située entre les bassins de rétention et la nouvelle route ne pourrait-il pas être considéré ?

Soulignons que le pont sur la voie ferrée deviendra le seul point de passage entre la ville et la plaine à 1 km de part et d'autre après la suppression du passage à niveau du chemin de la barrière (excepté la passerelle Michaud (à 750 m).

---

## 7. Le rétablissement des cheminements

Le projet prévoit le franchissement de la voie ferrée par un ouvrage d'art (page 39). La continuité du chemin parallèle à la voie sera-t-elle rétablie ? Une liaison avec la voie de desserte agricole pourra-t-elle être établie ?

Un fossé en terre est recréé le long de la voie routière, côté Sud. Fossé qui n'apparaît pas sur les profils type page 38/39. Pouvez-vous confirmer sa position entre le pied de talus et la voie de desserte agricole ? Cette dernière se faisant alors directement vers les parcelles sans nécessiter la mise en place d'un franchissement.

Face aux questionnements posés, pouvez-vous confirmer que les rétablissements (desserte, fossé) sont inclus dans l'emprise totale du projet ?

A la sortie du pont de la Bâtie, l'emprise projetée paraît moins importante que les superficies de terrains achetés, la restitution des délaissés aux agriculteurs sera-t-elle envisageable ?

---

## 8. Les bruits de la circulation

### a) Dans le cadre de la modification d'une infrastructure existante

Les bruits de la circulation concernent le quartier de Pruney pour l'aménagement du rond-point sur la RD523. Les riverains proches du rond-point voient les niveaux de bruit s'abaisser. En revanche, pour les riverains situés sur les tronçons de raccordement, on constate que l'augmentation de bruit est plus importante avec l'aménagement que sans. Cette augmentation est plafonnée à 2 dB(A). Dans le cadre de la modification d'une infrastructure existante, elle reste donc inférieure au seuil de l'arrêté du 5 mai 1995. Aucune protection acoustique n'est proposée.

Si l'incidence reste non perceptible à l'oreille, les collectivités ne pourraient-elles pas profiter du projet de travaux pour envisager d'améliorer la situation des riverains dans ces secteurs, car la vitesse bien que limitée à 50 km/h est vraisemblablement plus rapide sur le tronçon rectiligne et relativement large de Lancey à Pruney.

### b) Dans le cadre de la création d'une voie nouvelle

Seul le quartier Prés Perrets est concerné. Il est intéressant de remarquer que ce secteur de la commune n'est pas concerné par le PEB de l'aérodrome du Versoud.

Un dépassement des niveaux de bruit étant reconnu pour les 2 habitations du quartier de Prés Perrets les plus proches de la nouvelle voie, une protection acoustique est proposée : la mise en place d'une glissière type DBA sur une longueur de 190 m et d'une hauteur de 0,80m. Cette protection destinée à 2 habitations, bénéficie à l'ensemble des habitations du quartier. Toutefois, l'efficacité du dispositif n'est pas démontrée. Quels niveaux de bruit résultants découleront de cet aménagement ?

---

## 9. La pollution de l'air

La pollution de l'air est considérée comme non significative sur l'ensemble du projet (page 153). Il est toutefois important de remarquer, même si les solutions ne sont pas évidentes, que sur le tronçon n°2, de Lancey à Pruney, là où on dénombre le plus d'habitations, le projet entrainera une augmentation de tous les polluants atmosphériques.

Cette augmentation est également importante sur le nouveau tronçon. Dans la bande impactée de 100 m retenue de part et d'autre de la chaussée (page 101), on constate que de nombreuses habitations sont incluses, y compris école primaire, école maternelle et salle polyvalente.

---

## 10. Le contrôle des vitesses

Une limitation de la vitesse à 50 km/h est demandée par les riverains. Ils voient par cette mesure une atténuation des nuisances et une amélioration de la sécurité en général et pour les cyclistes empruntant la bande multifonctionnelle.

En adoptant une vitesse de projet de 50 km/h, les contraintes techniques pourraient être modifiées. Un tracé différent pourrait-il être choisi, les nuisances sonores seraient-elles réduites ?

---

## 11. L'impact visuel des talus

Les riverains du quartier Prés Perrets estiment que la disparition du boisement et l'élévation du talus de 8,50 m franchissant la voie ferrée constituent une altération de leur paysage local. Ceci d'autant plus qu'aucune mesure de replantation ne semble prise pour atténuer cet effet.

Les reboisements prévus sont essentiellement localisés le long du ruisseau du Pruney. La description du talus Ouest de la voie ferrée (page 146) laisse penser que les plantations prévues s'effectueront uniquement du côté de la ZA du Pruney.

Pour faciliter la compréhension, il semble plus exact de parler des talus Nord et Sud. Quel aménagement paysager sera réalisé côté Sud, en vision direct du quartier Prés Perrets ?

---

## 12. L'impact écologique

L'impact écologique de la nouvelle route est souligné par l'association communale de chasse agréée. Elle dénonce un effet de coupure important, des abattages prématurés et un reboisement insuffisant.

Dans le dossier, la nouvelle route est jugée sans effet de coupure dans la plaine lorsqu'elle est calée contre le parc d'activités de la Grande Ile. Toutefois, il semble que le pont de la Bâtie sert de passage à faune, en témoigne les traces laissées par les sangliers. Les grives draines, les pigeons ramiers peuvent trouver des nourritures dans les allées replantés d'arbres. Les bassins de rétention sont susceptibles d'attirer canards, hérons, amphibiens. L'addition de ces particularités et d'autres, conserve à cet espace un attrait pour la faune. Dès lors, lorsque la nouvelle route traverse perpendiculairement la plaine, elle renforce l'effet de coupure initié par l'aménagement du PA de la Grande Ile.



L'abattage des bosquets et plantations sous l'emprise de la route fait reculer les lieux de repos des oiseaux. Le traitement des abords et des talus de la nouvelle route par un engazonnement rustique confirme l'absence de végétation haute le long de cet axe.

La société de chasse propose la création de boisements ponctuels pour atténuer l'impact écologique ressenti. Quelle solution peut-on proposer pour la recherche d'une réduction des effets sur la faune ?

---

### 13. Les incidences loi sur l'eau

Au titre des articles L214-2 et suivants du code de l'environnement, le projet est soumis à autorisation. Aucune observation n'a été formulée à ce sujet au cours de l'enquête.

Néanmoins, on peut rappeler que le projet est soumis à autorisation pour les rubriques :

3.1.2.0. IOTA conduisant à modifier les profils du lit mineur d'un cours d'eau sur une longueur de plus de 100 m : le rétablissement du ruisseau du Pruney est entrepris sur une longueur de 430 m.

3.1.3.0. Ouvrages d'une longueur supérieure à 100 m ayant un impact sensible sur la luminosité d'un cours d'eau : La totalité des busages nécessaires pour le rétablissement des bassins versants naturels et pour le rétablissement et la continuité du Pruney est de 195 m.

3.2.2.0. Remblaiement dans le lit majeur d'un cours d'eau supérieur à 1 ha. La surface remblayée en zone inondable s'élève à 10 820 m<sup>2</sup>

De plus, les rejets d'eau pluviale des 2,46 ha de surfaces imperméabilisées, la destruction d'éventuelles frayères et la création de plans d'eau temporaires sont soumis à déclaration. L'incidence de l'ensemble de ces situations doit être évaluée.

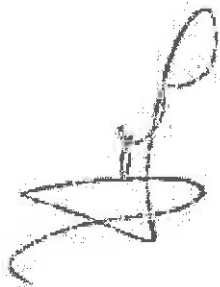
Ainsi, le dossier assure la transparence hydraulique des bassins versants interceptés. Les eaux pluviales de la route sont collectées et traitées par 2 bassins décanteurs/déshuileurs jouant également un rôle de stockage pour une pollution accidentelle. Les débits de fuite des bassins écrêteurs sont calculés pour rester inférieurs aux débits avant aménagement, lors d'une crue décennale.

Afin de compenser l'élévation de la ligne d'eau sur la zone inondable en période de crue, un arasement à la cote 220,50 est réalisé le long du chemin de la barrière.

Par ailleurs, on constate que malgré les dispositifs de traitement de la pollution, les teneurs en métaux lourds (Zn, Cu et Cd) restent élevées dans les cours d'eau (canal secondaire et ruisseau du Pruney) à l'aval des rejets au point de ne pas respecter les limites du Bon Etat.

Ce résumé rapide des incidences sur l'eau souligne que les précautions ont été prises pour limiter l'impact du projet. Toutefois, les mesures prises n'excluent pas la nécessité de mettre en place des compensations, voire d'accepter une réduction de la pollution sans atteindre l'objectif du Bon Etat.

Le 16 février 2017,  
Le commissaire enquêteur  
Michel PUECH



**Communauté de Communes Le Grésivaudan**

**23 Février 2017**

**Liaison routière RD165-RD523**

**Enquête Publique du 9 janvier au 8 février 2017**

**Mémoire réponse au procès-verbal du commissaire enquêteur**

**1. L'information et la concertation**

**a) Constat d'une information tardive des riverains**

***Face aux difficultés de mobilisation du public sur le temps limité de l'enquête, information de proximité aurait-elle pu être diffusé ?***

A travers les Délibérations de la communauté de communes, Le projet liaison RD 165-RD523, est annoncé depuis plusieurs années. Par ailleurs, toutes les acquisitions foncières ont été un moment d'échange et d'information de proximité avec tous les propriétaires.

Au regard de l'information qui a dépassé le niveau réglementaire, constat fait par le commissaire enquêteur, Le Grésivaudan n'a pas manqué de disponibilité pour renseigner directement les riverains lorsque ces derniers avait des questions.

Cette disponibilité a été complétée par de nombreuses réunions d'information avec la commune de Le Versoud.

## **b) Demande de concertation**

***Des informations générales et/ou ciblées sur le quartier ont-elles été diffusées pendant l'élaboration du projet ? Quel dialogue peut-il être engagé pour prendre en compte les remarques des riverains ?***

Initialement, ce projet était porté par le département de l'Isère qui a réalisé un avant-projet en 2004/2005. Ce projet avait fait l'objet d'une concertation à cette époque.

Dans un deuxième temps, des informations générales sur le quartier ont été données à la demande particulière des riverains. En concertation avec la commune de Le Versoud et des riverains, le sens de circulation des rues Casanova et Dumant ont notamment été modifié.

## **2. Un ajustement du tracé est-il possible ?**

***Des contraintes techniques ont-elles conduits à ce positionnement alors que des espaces existent du côté de la Zone d'activités du Pruney ? Si l'aménagement routier était dimensionné pour une vitesse de 50km/, les contraintes seraient-elles modifiées ? Une modification de tracé pourrait-elle être envisagée ? Cette alternative permettrait de développer un scénario B ?***

Depuis le projet présenté en concertation en 2005, un changement majeur est intervenu sur le tracé, à savoir l'aménagement par SNCF réseau (ex RFF) du sillon alpin prévoyant notamment son électrification.

De nombreux équipements techniques ont été implantés à proximité de l'actuel passage à niveau : transformateur électrique et alimentation, mat de communication...

La présence de ces équipements a imposé un décalage du tracé vers le sud pour maintenir des distances d'isolement nécessaires vis-à-vis de ces équipements électriques. Le tracé a également été rehaussé pour garantir le gabarit nécessaire sous l'ouvrage de franchissement des voies ferrées récemment électrifiées.

Ces contraintes sont indépendantes de la vitesse retenue sur l'infrastructure.

Le tracé a été décalé d'une distance minimum et aucun scénario alternatif plus satisfaisant vis-à-vis des riverains ne peut être envisagé à ce stade.

### **3. La justification du projet et les hypothèses de circulation**

***L'aménagement de la liaison ne revient-il pas à déplacer une nuisance sur l'environnement, de la D165 vers une portion de la RD523 et le quartier Prés Perret ? Les arguments et objectifs ci-dessus, qui sont contestés, ne reposent pas sur une démonstration chiffrée qui permettrait d'ancrer la justification du projet. Serait-il possible d'apporter un complément à ce chapitre ? Tout en précisant qu'il n'est pas de mon propos de poser la question de l'utilité publique de projet, mais d'affiner sa justification afin de faciliter sa compréhension.***

Les conséquences en termes de trafic sont rappelées en p32.

Le complément du diffuseur de la Bâtie, l'extension de la ZAC de la grande Ile et la création de la ZA du Pruney créent logiquement une augmentation du trafic dans ce secteur.

La RD 165, étroite et sinueuse, ne peut supporter, à terme, ce cumul des fonctions de desserte de transit entre l'A41 et les zones d'activités, le rabattement du trafic local sur le diffuseur de la Bâtie et les dessertes locales. A ce titre, le SCOT préconisait déjà la réalisation d'une infrastructure routière dédiée.

Le trafic sera dirigé vers une infrastructure dimensionnée et conçue pour recevoir ce trafic suivant les dernières normes techniques et environnementales garantissant une amélioration du cadre de vie pour les collectivités.

### **4. L'aménagement du rond-point de la RD523**

***Un ajustement a-t-il eu lieu ? Si tel est le cas, quels ont été les motifs de ces changements ? Quelle sera la fréquentation de l'accès au riverain ? Quels aménagements paysagers, élévations de buttes, plantations, aménagements de jeux, skatepark, seront réalisés sur les espaces publics ?***

Effectivement la conception du giratoire de la RD 523 a été modifiée suite au décalage du tracé et surtout à la création de la ZA du Pruney et de son accès au sud.

En effet les collectivités ont souhaités, aux termes des activités des papeteries de Lancey, racheter le tènement précédemment dédié à ces activités industrielles, pour créer une zone d'activités.

Dans ce cadre, il a été acté qu'un accès direct au barreau était souhaitable pour favoriser sa desserte impliquant la reprise de la conception du giratoire.

Cette conception a également fait l'objet de concertation avec la commune de Le Versoud pour assurer au mieux la desserte des quartiers riverains.

La commune de Le Versoud s'est engagée à porter le traitement paysager de ce secteur.

Par ailleurs les délaissés côté sud feront l'objet de plantation de boisement à vocation écologique.

## **5. La dangerosité du carrefour en croix**

**Quels arguments justifient l'abandon de cette solution ? Une solution de tourne à gauche pourrait-elle être envisagée ?**

Plusieurs arguments technico-économiques ont poussé à revoir la conception de carrefour.

Le premier argument relève du niveau futur de trafic attendu sur la RD165 qui sera faible et qui ne devrait plus comporter de poids lourds. Ceci ne justifie donc ni l'aménagement d'un giratoire, ni d'un tourne-à-gauche.

Par ailleurs, la présence d'une canalisation de transport d'hydrocarbures (SPMR) dans l'emprise de ce carrefour compromet fortement la création d'un giratoire. En effet, en cas d'avarie, la conception du giratoire ne permet une réparation d'urgence par demie chaussée mais impose une fermeture complète de l'axe, contrairement à la conception du carrefour aujourd'hui préconisé.

Enfin la conception proposée limite considérablement la longueur et donc le cout de protection de cet équipement, économies qui se cumulent avec celles réalisées sur le cout propre de l'aménagement du carrefour : plusieurs centaines de milliers d'euros au total.

## **6. Les pistes cyclables**

**L'aménagement d'une circulation mode doux sur la voie située entre les bassins de rétention et la nouvelle route ne pourrait-il pas être considéré ?**

Le projet prévoit un maillage complet des circulations modes entre l'est et l'ouest de la voie ferrée, réseau maillé avec ceux déjà existants sur la RD 523, sur la RD 165 et sur la ZA de la grande Ile. Ces aménagements sont compatibles avec une utilisation en vélo de loisir comme en cyclotourisme avec des aménagements de piste et d'accotements revêtus.

Les cycles pourront emprunter l'ouvrage de franchissement des voies ferrées (gain en sécurité et en temps de parcours).

Concernant le pont sur l'Isère, la question de la continuité est intégrée dans des réflexions en cours.

Il est aussi à noter la réutilisation de la section de RD523 déviée = maintien des accès riverains.

Enfin, Le chemin qui fait le tour du bassin de la grande Ile restera accessible au vélo de loisir.

## **7. Le rétablissement des cheminements**

**Pouvez-vous confirmer la position du fossé de terre recrée entre le pied de talus et la voie de desserte agricole ? Pouvez-vous confirmer que les rétablissements (desserte, fossé) sont inclus dans l'emprise totale du projet ? A la sortie du pont de la Bâtie, l'emprise projetée parait moins importante que les superficies de terrains achetés, la restitution des délaissés aux agriculteurs sera-t-elle envisageable ?**

Un fossé sera bien créé entre le pied de talus de remblais et le rétablissement agricole.

Les emprises incluent ces aménagements.

Cette restitution pourrait s'envisager une fois l'ouvrage réalisé et en concertation avec le Conseil Départemental.

## **8. Les bruits de la Circulation**

**Dans le cadre de la création d'une voie nouvelle**

**Quels niveaux de bruit résultants découleront de cet aménagement ?**

Le projet a fait l'objet d'études de trafic et d'études acoustiques réglementaires. Le maître d'ouvrage s'est engagé à respecter les préconisations de ces études liées aux objectifs de la réglementation en vigueur sur les infrastructures existantes comme sur la voie nouvelle.

Ces études ont modélisées les effets de la DBA dont l'efficacité a été démontrée.

Quant à l'abaissement des vitesses sur la RD 523, elle se fera de fait grâce à la réalisation du nouveau giratoire qui coupera la ligne droite existante et qui imposera un ralentissement.

## **9. La pollution de l'air**

Effectivement, les circulations supportées par cette nouvelle infrastructure seront inévitablement sources de pollution de l'air mais le bilan pour les collectivités reste positif en déchargeant fortement le secteur de la RD165, sinueux et encombré

## **10. Le contrôle des vitesses**

**En adoptant une vitesse de projet de 50km/h, les contraintes techniques pourraient être modifiées. Un tracé différent pourrait-il être choisi, les nuisances sonores seraient elles réduites ?**

Le but de la nouvelle infrastructure étant un rabattement efficace des circulations sur l'A41, la vitesse ne peut être abaissée à 50 km/h.

A 70km/h, elle est en cohérence avec les préconisations du conseil départemental sur ce type d'infrastructure.

## **11. L'impact visuel des talus**

**Quel aménagement paysager sera réalisé côté Sud en vision direct du quartier Prés Perret ?**

Le délaissé ainsi que l'emprise du fossé du Pruney feront l'objet d'aménagements paysagers conséquents.

## **12. L'impact écologique**

**La société de chasse propose la création de boisements ponctuels pour atténuer l'impact écologique ressenti. Quelle solution peut-on proposer pour la recherche d'une réduction des effets sur la faune ?**

Cette infrastructure a fait l'objet d'un dossier CNPN qui liste, sur la base de diagnostic de terrain, l'ensemble des enjeux écologiques et des mesures d'accompagnement sur lesquels s'est engagé le maître d'ouvrage.

Il comporte des zones de reboisement, des zones de caillouteuses, des hibernaculum, des passages pour la petite faune...





RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE  
MAIRIE DE LE VERSOUD - 38420  
Tel : 04.76.77.12.64 - Fax : 04.76.77.38.75

◆◆◆  
EXTRAIT DU REGISTRE DU CONSEIL MUNICIPAL

L'an deux mille dix-sept, le 02 février, le Conseil municipal de la commune de LE VERSOUD, dûment convoqué, s'est réuni à la Mairie, sous la présidence de Monsieur Patrick JANOLIN, maire.

**PRESENTS :** M. JANOLIN Patrick, M. GOUNON Vincent, Mme FLANDIN-GRANGET Dominique, M. JURADO Joseph, Mme DESMARIS Claire, M. PEYREMORTE Bruno, Mme BORDENEUVE Danièle, M. NOT Jacques, Mme TUNCER Marie-Thérèse, M. KREBS Thierry, M. LHOST Bruno, M. MOREL Joël, Mme MESSIN Valérie, Mme BOUHELIER Christelle, M. BOREL Yves, Mme CHATEL Marie-Claire, M. GIACOMETTI Roger, M. VARRALL Henri, M. BOSON Bertrand.

**EXCUSES :** M. CAPO Erick (pouvoir à M. GOUNON), Mme SONZINI Nicole (pouvoir à Mme DESMARIS), Mme GUILLOT Brigitte (pouvoir à M. PEYREMORTE), M. MICHEL Jean-Marc (pouvoir à M. BOREL).

Nombre de Conseillers municipaux en exercice : 26	Date de la convocation : 24 janvier 2017	Date d'affichage 08 FEV. 2017
---	--	-------------------------------

Del20170202-002

**AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL SUR L'ENQUÊTE PUBLIQUE - PROJET DE REALISATION DE LA LIAISON ROUTIERE RD165/RD523 :**

Monsieur le Maire Patrick JANOLIN informe le Conseil municipal que l'enquête publique relative au projet de réalisation de la liaison routière RD165/RD523 a été ouverte par arrêté préfectoral n°38-2016-348-DDTSE-001 en date du 14 décembre 2016.

Elle se déroule sur la commune de Le Versoud du 09 janvier au 08 février 2017. Dans ce cadre, l'avis du Conseil Municipal de la commune est sollicité.

Monsieur le Maire propose à l'assemblée délibérante d'émettre un avis favorable à ce projet.

En effet, le peu de liaisons inter-rives de l'Isère comme leur inadaptation en terme de nombre, de gabarit et demande de mobilité, a introduit au cours du temps une véritable dichotomie économique et sociétale entre les rives droite et gauche de l'Isère.

Avec la notion de territoire qui élargit la réflexion sur l'aménagement à une échelle beaucoup plus importante qu'auparavant, la création de communautés de communes qui fédèrent les communes autour d'objectifs communs, cette situation s'est révélée être un handicap au développement de la vallée.

C'est dans ce cadre que s'inscrit la création d'un barreau de liaison entre la RD165 et la RD523, aménagement inscrit au Schéma Directeur de l'Agglomération Urbaine de Grenoble et préconisé par le SCOT pour rabattre dans de bonnes conditions une partie du trafic des routes départementales sur l'autoroute A41 et cofinancé par le Conseil Général de l'Isère et la CCPG.

Cette réalisation est un équipement indispensable pour la commune de Le Versoud car il permet :

- une baisse du trafic pendulaire domicile travail sur la RD 523 sur la commune.
- une amélioration de vie du quartier du Pruney : environnement, sécurité routière et animation du quartier.
- un quartier épargné par le trafic économique de la zone du Pruney.
- une liaison complète avec l'autoroute A41.

Acte : Del20170202-002  
Transmis le : 08/02/2017  
N° Accusé de Réception : 038-213805385-20170202

Sur le rapport de Monsieur le Maire, Patrick JANOLIN ;

Vu Le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu L'arrêté préfectoral n°38-2016-348-DDTSE-001 en date du 14 décembre 2016 ;

Considérant la liaison entre la RD165 et la RD523 accompagnée par la création d'une connexion complète à l'autoroute ;

Considérant que la nouvelle desserte permettra une amélioration de la mobilité en termes de transport en commun et de trafic domicile travail ;

Considérant que cet équipement renforcera l'attractivité des zones du Pruney et de la Grande Île ;

Le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à 22 voix pour et une abstention :

- ↳ Emet un avis favorable à l'enquête publique relative au projet de réalisation de la liaison routière RD165/RD523.

Pour extrait certifié conforme,  
Fait à Le Versoud, le 03 février 2017

Le maire

  
Patrick JANOLIN

