
**Aménagement de l'A480
et de l'échangeur du Rondeau
dans la traversée de Grenoble**



**ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE A LA DEMANDE
D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE
Pour le projet d'aménagement de l'A480**

Rapport de la commission d'enquête

Enquête réalisée du 3 septembre au 3 octobre 2018

**Membres de la commission : M. Louis-Dominique Aussedat Président
M. Bernard Hugon
M ; Bernard Prud'homme**

DOSSIER DE L'ENQUETE

Ce rapport fait suite à l'arrêté préfectoral (AP) de la Préfecture de l'Isère N°38-2018-207-DDTSE02

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

PE :

PN :

- 5 NOV. 2018

PEMA :

ASST :

Autre service :

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE
A LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE
CONCERNANT LE PROJET D'AMENAGEMENT DE L'A 480
ET DE L'ECHANGEUR DU RONDEAU
DANS LA TRAVERSEE DE GRENOBLE

Table des matières

1	Dispositions administratives préalables :	7
2	Rappel de l'historique du projet :	7
3	Objet de l'enquête.....	8
A	L'AUTORISATION LOI SUR L'EAU ET LES MILIEUX AQUATIQUES (LEMA)	8
3.1	La vérification des améliorations environnementales qu'apporte le projet :	8
3.2	La bonne application des mesures ERC dans la réalisation du projet	8
3.3	La compatibilité du projet avec les outils de planification.....	9
3.4	La confirmation de la faible incidence du projet sur	9
3.5	La mise en œuvre d'un programme d'actions.....	9
B	LA DEMANDE DE DEROGATION AUX INTERDICTIONS RELATIVES AUX ESPECES PROTEGEES	9
3.6	Les inventaires effectués.....	10
3.7	La justification du projet.....	10
3.8	Favoriser la biodiversité	10
3.9	Boisements compensatoires :	10
3.10	Les mesures d'évitement et de réduction :.....	11
3.11	Les impacts résiduels	11
3.12	Liste des espèces faisant l'objet d'une demande de dérogation :.....	11
3.13	Traitement des eaux pluviales	11
3.14	Recyclage des matériaux de déconstruction du mur antibruit existant :	12
3.15	Suivi et estimation financière des mesures :	12
4	Déroulement de l'enquête :	13
5	Composition du dossier de l'enquête :	13
5.1	Pièce A : note de présentation non technique	13
5.2	Pièce B : emplacement, description et justifications du projet.....	13
5.3	Pièce C : état initial commun eau et milieux aquatiques et espèces protégées	13
5.4	Pièce D : document d'incidences sur la ressource en eau et les milieux aquatiques 14	
5.5	Pièce E : demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées de la faune.....	14
5.6	Pièce F : mesures de compensation en faveur des zones humides et des espèces protégées	14
5.7	Pièce G : étude d'impact du dossier d'enquête préalable à la D.U.P.	14
5.8	Pièce H : Avis émis sur le dossier et réponses des maîtres d'ouvrage	14
6	Les Registres d'enquête :	15
7	Les Permanences effectuées :	15
8	Les Démarches ultérieures faites par la commission :	15
8.1	Les démarches auprès des autorités en charge de la protection des digues et le résultat des discussions menées	16
8.2	Les rencontres avec les communes concernées par cette enquête.....	17
8.3	La rencontre avec la commission d'enquête de la DUP.....	18
8.4	Agence Régionale de Santé (A.R.S.)	18
8.5	Atmo Auvergne-Rhône –Alpes	18
9	Le nombre d'interventions :	19
10	L'Avis des Personnes Publiques Associées (PPA) :	19
10.1	Le Conseil Départemental de l'Isère :	19

10.2	.Grenoble Alpe Métropole :	20
10.3	.Avis des communes :	22
10.3.1	Commune de GRENOBLE	22
10.3.2	Commune de SEYSSINS	23
10.3.3	Commune d'ECHIROLLES	24
10.3.4	Commune de Saint Egrève	24
10.3.5	Commune de FONTAINE.....	24
10.3.6	Commune de SEYSSINET ET PARISSET	25
11	L' Avis des Personnes Publiques Consultées (PPC).....	26
11.1	L'Autorité Environnementale (A.E.) avis du 13/09/2017	26
11.1.1	Préambule.....	26
11.1.2	Synthèse de l'avis :	26
11.1.3	Analyse de l'étude d'impact :	27
11.1.4	Les variantes de contournement de l'agglomération par l'Ouest :	31
11.1.5	Scénario d'aménagement sur place de l'A480 :	32
11.1.6	. Variante d'aménagement de la RN 87 :	34
11.1.7	Analyse de l'état actuel, des impacts.....	34
11.1.8	Faune, flore, zones humides	36
11.1.9	. Espaces boisés :	37
11.1.10	Eaux.....	37
11.1.11	Air :	38
11.1.12	. Risques :	38
11.1.13	Risques technologiques :	39
11.1.14	Évaluation socio-économique :	40
11.1.15	. Suivi des mesures et de leurs effets :	41
11.1.16	Résumé non technique :	42
11.2	AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE DU 25 JUILLET 2018 :	43
11.2.1	Compléments apportés par les pièces spécifiques de la demande d'autorisation environnementale :	44
11.2.2	Eaux. Risques d'inondation :	46
11.2.3	Suivi du projet, de ses effets, des mesures de leurs effets :	48
11.2.4	. Résumé non technique :	49
11.3	.Le conseil national de la protection de la nature (C.N.P.N.)	49
11.3.1	. Des lacunes dans les inventaires de faune :	51
11.3.2	. Un inventaire périmé des boisements.....	54
11.3.3	. Le respect du S R.C. E.....	55
11.3.4	. La question de la trame verte et bleue le long des rivières,	56
11.3.5	Le boisement des digues	57
11.3.6	. Analyse des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.....	59
11.3.7	Les futurs bassins de décantation et de traitement des eaux de l'autoroute	61
11.3.8	Les préconisations pour les travaux	61

11.3.9	Démontrer que le projet ne nuira pas au maintien en l'état de conservation favorable des espèces concernées. Rappeler que le Code de l'Environnement demande le respect de cette condition.	62
11.3.10	Analyse de la qualité de l'air.....	63
11.4	. Commission Locale de l'Eau(C.L.E.).....	63
11.5	. Direction régionale des affaires culturelles.....	65
11.6	.SYMBHI :.....	65
12	Interventions du public.....	67
12.1	Les interventions détaillées.....	67
12.2	La référence des thèmes aux expressions du public.....	67
13	Les questions posées au MO et réponses apportées	67
13.1	CHAPITRE I. THEMES RELATIFS A LA PRESENTE ENQUÊTE :.....	68
	Problèmes de forme de la procédure.....	68
13.1.1	Publicité estimée insuffisante	68
13.1.2	Obstruction à la circulation des infos.	69
	(intervention n°	69
13.1.3	Pièce H non copiable	69
13.1.4	Absence de concertation	70
13.1.5	. Pièces manquantes :	71
13.1.6	Dossier volumineux :	72
13.1.7	Prolongation	72
13.1.8	Réunion publique :	73
13.1.9	Avis motivé sur chaque observation :	73
13.1.10	Rajout de documents en cours d'enquête :	74
13.2	B. Principes Législatifs ou Réglementaires :	75
13.2.1	. Non respect des exigences législatives et réglementaires :	75
13.2.2	Loi Grenelle non respectée	75
13.2.3	Rôle unique de la Préfecture	76
13.2.4	Contentieux avec l'Europe.....	76
13.2.5	Accord de Paris et GIEC	77
13.2.6	Commissaire européen à l'Environnement.....	78
13.2.7	AREA et ses intérêts	78
13.2.8	Convention alpine	79
13.2.9	Doctrine E.R.C.	79
13.2.10	E.P. contraire aux principes de protection de l'environnement :	79
13.2.11	Projet contraire au PDU :	79
13.2.12	Influence de l'E.P sur le projet de DUP ?.....	80
13.2.13	Atteinte à l'écosystème	80
13.2.14	Absence de réponse aux demandes AE et CNPN.....	80
13.2.15	Remarques et recommandations ARE ?	81
13.2.16	Refus de report à l'extérieur de l'emprise de l'autoroute.....	81
13.2.17	Etude d'impact non réactualisée	82
13.2.18	Respect de l'environnement :	83

13.2.19	Trame verte et bleue :	83
13.2.20	Mesures compensatoires insuffisantes.....	84
13.3	C. La Digue Des Eaux Claires	84
13.3.1	. Levée de la réserve (digue) :	84
13.3.2	Entretien des digues.....	85
13.3.3	PPRI Drac :	85
13.3.4	Etude de danger ADIDR :	86
13.4	Pétitions :	87
13.4.1	La FRAPNA	87
13.4.2	ADES n° 44 (I 37).....	91
13.4.3	Lahglo	91
13.4.4	UDHEC n° 100 (I 90).....	92
13.4.5	Pétition du Collectif Citoyen.....	93
13.4.6	Habitants du 27 quai du Drac :	96
13.5	Les Thèmes relatifs à la précédente enquête de DUP :	97
13.5.1	Pollution acoustique	97
13.5.2	Pollution de l'air.....	97
13.5.3	Pollution olfactive :	99
13.5.4	Enfouissement de la ligne Haute Tension	100
13.5.5	. Effets limitation vitesse ADEME	100
13.5.6	Solutions alternatives (scénario 1).....	100
13.5.7	Rondeau seulement :	102
13.5.8	..Augmentation du trafic	103
13.5.9	Améliorer le projet	105
13.5.10	Echangeur Catane	106
13.5.11	Parc Vallier –Catane :	107
13.5.12	Navis.....	107
13.5.13	Signalétique	107
13.5.14	Début des travaux Est-ce légal ?.....	108
13.5.15	Bassin de rétention	108
13.5.16	Aménagements modes doux.....	109
13.5.17	Barrage St-Egreve	109
13.5.18	Embâcles	110
13.5.19	Erosion.....	112
13.5.20	Piste d'entretien	113
14	ANNEXE I.....	2
14.1	La retranscription des interventions du Public.....	2
15	ANNEXE II Les délibérations des communes	83
15.1	Commune de GRENOBLE	83
15.2	Commune de SEYSSINS	87
15.3	Commune d'ECHIROLLES.....	90
15.4	Commune de Saint Egrève.....	93

15.5	Commune de FONTAINE	93
15.6	Commune de SEYSSINET ET PARISET	96
16	ANNEXE III Les pièces du dossier de l'enquête	98
16.1	Pièce A	98
	Note De Presentation Non Technique	98
16.2	PIECE B	99
	Emplacement, Description et Justification du Projet	99
16.3	Pièce C	104
	Etat initial commun	104
16.4	Pièce D	108
	Document d'incidences sur la ressource en eau	108
16.5	Pièce E Demande de derogation aux interdictions	116
16.6	Pièce F Mesures de compensation	120
16.7	Pièce G Etude d'impact du dossier D.U.P.	125
17	Annexes IV Documents remis par le public durant l'enquête	153
17.1	Document de l'union de quartier des Eaux Claires	153
17.2	Le journal A 480 et échangeur du rondeau	154
18	Annexes V Compte rendu des réunions tenues par la commission	155
18.1	Rencontre de M. Fristot adjoint au maire de la ville de Grenoble	155
18.2	Réunion de présentation	156
18.3	Réunion avec les Maître d'Ouvrage du 24 octobre	158
18.4	Réunion avec les Maîtres d'ouvrage du 10 octobre	159
18.5	Rencontre avec la commission de la DUP	160
19	Annexes VI Rapport de synthèse adressé aux MO et réponses apportées	161
19.1	Concernant les questions du public	161
19.2	Concernant les communes	211
20	Annexes VII L'avis de l'agence régionale de la santé (ARS)	220
21	Annexes VIII Le rapport de ATMO Auvergne-Rhône-Alpes	221

1 Dispositions administratives préalables :

Le 11 juillet 2018, décision n° E 18 000 214 /38 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Grenoble, désignant M. AUSSEDT Dominique, en qualité de Président de la commission d'enquête, M.HUGON Bernard, et M.PRUDHOMME Bernard en qualité de commissaires –enquêteurs, en vue de procéder à l'enquête publique ayant pour objet la demande d'autorisation environnementale concernant le projet d'aménagement de l'A 480 et de l'échangeur du Rondeau dans la traversée de Grenoble.

Le 26 juillet 2018, arrêté n° 38-2018- 207-DDTESE02, de Monsieur le Préfet de l'Isère, ordonnant l'ouverture de l'enquête publique.

2 Rappel de l'historique du projet :

Ce chapitre est destiné à faire un bref historique du projet depuis sa conception jusqu'à la présente enquête qui en constitue l'aboutissement avant sa mise en œuvre

Pour l'autoroute A 480 :

Sur les 5 scénarii présentés, les n° 1 et 2 ont fait l'objet d'une présentation plus détaillée dans le cadre de la concertation publique.

Mais la concertation de 2011 n'a pas permis de conclure sur un scénario d'aménagement préférentiel, les avis restant partagés. En conséquence les échanges et les études ont été poursuivis avec une analyse plus détaillée de chaque scénario, dans le cadre d'un comité de pilotage de juillet 2012.

Fin 2015, un nouveau comité de pilotage a été constitué pour valider les options d'aménagement à retenir pour le projet. Le parti d'aménagement global à 2 x 3 voies de l'A 480 dans sa section comprise entre la bifurcation A 48 /A 480/ RN 481 et l'échangeur du Rondeau, a été retenu. La largeur des voies de circulation serait réduite au minimum prescrit par le guide de conception de l'aménagement. Les études ont également mis en évidence la nécessité de conserver le maintien d'une bande d'arrêt d'urgence (BAU).

Aujourd'hui le scénario « profil à 2 x 3 voies avec BAU » fait l'objet d'un consensus entre les partenaires du projet. C'est donc ce profil qui est porté à l'enquête publique.

Pour l'échangeur du Rondeau, le scénario présenté à la concertation publique de 2011 prévoyait la réalisation d'une tranchée ouverte.

Le diagnostic de 2015 a permis de confirmer que l'entrecroisement des flux locaux et d'échanges sur une distance très limitée, était la cause des dysfonctionnements et des phénomènes de congestion constatés quotidiennement sur cet échangeur.

La dissociation des flux locaux entre la RD 6 et la RD 1075, et des flux d'échanges entre l'A 480 et la RN 87 ont débouché sur 3 solutions d'aménagement :

- le saut de mouton
- la tranchée ouverte (présentée en 2011)
- la tranchée couverte . Cette solution permet de supprimer clairement la coupure liée à la RN 87 et de reconquérir cet espace en créant un espace urbain nouveau entre les communes de Grenoble et d'Échirolles.

Pour pallier ces dysfonctionnements, la mise en place de voies de liaison dénivelées entre la RD 6 Seyssins et la RN 87 était nécessaire. Ces voies passent sous le Cours de la Libération et sous la voie ferrée, parallèlement à la RN 87 actuelle. Le coût de ces voies de liaison (by-pass) s'élève à 21 M€.

Le réaménagement de l'échangeur du Rondeau intègre également la mise à 2 voies de la bretelle A 480 Nord vers la RN 87, et le repositionnement de la piste cyclable.

Par la suite, le projet de réaménagement de l'A 480 et de l'échangeur du Rondeau a fait l'objet d'une enquête publique de 2017 à 2018, enquête au cours de laquelle la

participation du public a été importante (plus de 1300 interventions) et résolument en faveur du projet. Par ailleurs, les interventions du public ont porté sur le volet environnemental du projet : les réponses des maîtres d'ouvrage et les avis de la commission d'enquête précédente concernent effectivement plusieurs points relatifs à l'environnement.(digue du Drac/sécurité des populations, étude d'impact spécifique à la vitesse, qualité de l'insertion environnementale et urbaine, mesures de compensation environnementales et espaces boisés, insertion environnementale du bassin de Navis, nuisances sonores/protection phonique, qualité de l'air (cf .page 95 de ce rapport). Ces points ont fait l'objet de réserves ou de recommandations, de la part des collectivités locales et de l'Autorité Environnementale, réserves ou recommandations dont les maîtres d'ouvrage ont tenu compte.

3 Objet de l'enquête

Cette enquête fait suite à la déclaration d'utilité publique DUP relative au projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau dans la traversée de Grenoble dont elle constitue le volet environnemental. Elle s'appuie sur deux documents que nous reprenons succinctement ci-après et qui définissent le cadre de l'enquête

A L'AUTORISATION LOI SUR L'EAU ET LES MILIEUX AQUATIQUES (LEMA)

La procédure d'AUTORISATION a été retenue par l'AE (autorité environnementale) dans le cadre de ce projet

A ce titre les points suivants de la synthèse de l'avis de l'AE rendu du 13 septembre 2017 ont été abordés Ils sont repris ci-après

3.1 La vérification des améliorations environnementales qu'apporte le projet :

Celle-ci passe par

- L'amélioration du trafic par l'élargissement de l'autoroute à 2 fois 3 voies
- La réduction des nuisances acoustiques par la construction de murs antibruit,
- l'amélioration de la qualité de l'air par la fluidité du trafic
- L'optimisation de l'emprise
- L'analyse de la compatibilité du projet avec les plans nationaux
- Le maintien du corridor écologique et des continuités écologiques ;
- La garantie du le maintien de la trame naturelle des berges.
- La conservation de la trame bleue

3.2 La bonne application des mesures ERC dans la réalisation du projet

Celle-ci se traduit par

- Un inventaire détaillé de la faune et de la flore
- La vérification de l'incidence des effets d'éclairage l
- La destruction des zones humides et le remplacement proposé en conformité avec le SDAGE
- La compensation des espaces boisés (5ha) avec un ratio de 150% :
- La vérification incidence sur les milieux ouverts en fonction des zones répertoriées : Natura 2000,

3.3 *La compatibilité du projet avec les outils de planification*

- La compatibilité du projet avec les outils de planification : SAGE Drac-Romanche
- avec les orientations du SAGE Drac-Romanche et SDAGE Rhône Méditerranée 2016-2021.
- le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI)
- Avec le futur PPRi (plan de prévention des risques inondations),
-
- Eaux et risques d'inondation :
- Eaux souterraines :
- Le projet envisage des mesures de réduction du risque de pollution, en phase chantier, des nappes situées à la confluence du Drac et de l'Isère, notamment sur la presqu'île.
- L'aménagement de l'échangeur du Rondeau, la restructuration du cuvelage existant et la tranchée couverte sont susceptibles de porter atteinte à la nappe, du fait des déblais profonds qu'il induit. Toutefois la variation piezométrique future à l'amont et à l'aval du cuvelage du pont de la Libération et de la tranchée couverte, est considérée comme faible. Cette constatation ressort de l'étude Géo Plus Environnement qui conclut à un effet de barrage de l'ordre de 3 cm. (soit un impact très faible).

3.4 *La confirmation de la faible incidence du projet sur*

- Les eaux superficielles :
- Les risques inondation :
- Le lit mineur du Drac.
- Le domaine hydro-électrique EDF :
- Le débit de l'Isère avec la surface des piles supplémentaires

3.5 *La mise en œuvre d'un programme d'actions*

Dans son avis l'AE prescrit les actions suivantes

- La nécessité de la mise en œuvre d'un programme d'actions de prévention des inondations sur le Drac (PAPI) dans sa traversée de l'agglomération grenobloise. La compétence gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations (GEMAPI) a été transférée au Syndicat Mixte des Bassins Hydrauliques de l'Isère (SYMBHI).
- AREA est soumis à un plan de mise en œuvre très strict des travaux à achever pour la moitié de l'année 2020, pendant l'arrêt d'exploitation du Synchrotron.
-
- Vérification de la stabilité de la digue sur la portion incombant au projet :
- La gestion des rejets des eaux de chaussée l'assainissement des eaux de chaussée :
- Le Suivi du projet, de ses effets, des mesures et de leurs effets :
- Qualité de l'eau : le dossier prévoit un suivi hebdomadaire à l'amont et à l'aval de chaque point de rejet.
- Les mesures de suivi de la qualité des eaux, de la faune de la flore et des mesures de compensation sont échelonnées et prévues sur une durée de 30 ans.

B LA DEMANDE DE DEROGATION AUX INTERDICTIONS RELATIVES AUX ESPECES PROTEGEES

3.6 *Les inventaires effectués*

Le projet s'appuie sur la réalisation d'inventaires de terrain récents réalisés dans le cadre et pour ce projet. Ces inventaires concernent les Espèces protégées concernées par la demande de dérogation

3.7 *La justification du projet*

L'objectif majeur de mise à niveau environnementale du projet concerne la préservation des milieux naturels, de la ressource en eau et des corridors écologiques.

Pour cela les vérifications faites sont les suivantes :

- Application de la doctrine ERC « éviter, réduire, compenser »
- L'application de la compatibilité du projet avec
 - les plans nationaux d'actions concertées (P.N.A.) :
 - Les espaces naturels inventoriés, réglementés ou protégés
 - le S R.C. E Rhône-Alpes (Schéma Régional de Cohérence Ecologique
- Le Maintien de la continuité écologique le long du Drac :
- Des actions en faveur de la végétation « in situ »,

3.8 *Favoriser la biodiversité*

dans le respect de l'impératif de sécurité hydraulique de la digue en

- Favorisant la reconstitution et l'amélioration d'un corridor mixte latéral et longitudinal, constitué d'un milieu ouvert herbacé et d'un milieu arbustif buissonnant (haies ou bandes boisées), les 2 corridors pouvant être utilisés par des espèces différentes,
- Maintenant l'intégrité physique de la digue,
- Maintenant la capacité d'écoulement du Drac.
- Et ainsi en participant à la préservation de la trame verte et noire

3.9 *Boisements compensatoires :*

Les boisements compensatoires dans le lit du Drac, s'ils présentent un intérêt certain pour renforcer le corridor biologique Nord-Sud, contribuent aussi à constituer de nouveaux obstacles à l'écoulement des eaux de la rivière, et donc à favoriser une surélévation des niveaux de ces eaux en cas de crue.

L'installation systématique de palplanches en rive droite du Drac, conforterait évidemment la digue des Eaux Claires vis-à-vis des risques d'érosion interne, externe ou de rupture d'ensemble de la rive droite. Mais en cas de crue, cette installation de palplanches ne réduirait pas les risques de surverse, notamment en rive gauche, qui seraient en outre augmentés par la densification des boisements dans le lit et sur les berges du Drac.

Le contexte de gestion des ouvrages hydrauliques est un enjeu majeur, tant du point de vue de la sécurité publique que de l'aménagement du territoire en matière d'environnement. Les mesures proposées par le projet visent à favoriser autant que possible la biodiversité, mais dans le respect des exigences de sécurité de la digue des Eaux Claires. Elles concilient à la fois les enjeux liés à la biodiversité et ceux liés à la sécurité publique des digues.

Des mesures en faveur de la végétation in situ sont incluses dans le projet.

3.10 *Les mesures d'évitement et de réduction :*

Les mesures d'évitement et de réduction doivent contribuer au maintien d'une continuité écologique le long de la rive droite du Drac pour l'ensemble de la faune et notamment pour les espèces potentiellement les plus sensibles, c'est-à-dire les chiroptères et la faune terrestre.

Les impacts du projet, soumis à la présente demande d'autorisation environnementale, sur les peuplements boisés en place le long du corridor écologique en rive droite du Drac, concernent 2 ha, dont 0,3 ha de ripisylve, pour un impact global sur les boisements de 12 ha.

Elles se traduisent également par

- l'adoption de caractéristiques minimales pour la largeur de la plate-forme autoroutière,
- La reconstitution et l'extension sur l'ensemble du linéaire de l'autoroute, d'un chemin d'entretien et d'exploitation, réutilisant le cheminement existant, pour assurer la surveillance d'opérations d'entretien de cet ouvrage stratégique que constitue la digue des Eaux Claires.
- Le reboisement « in situ » dans les emprises impactées par le projet, bien que limité, existe et pourrait être mis en oeuvre :
- Le projet expose le parti pris de privilégier la sécurité des personnes et des biens, en renforçant la digue rive droite du Drac, plutôt que la continuité écologique et la biodiversité du Drac.

L'exigence de sécurité réside dans l'amélioration des caractéristiques de la digue, notamment par les murs de soutènement et le maintien du chemin d'entretien.

3.11 *Les impacts résiduels*

Les impacts présentés sont des impacts permanents du projet. La quantification de ces impacts de résiduels a permis de concevoir et dimensionner les mesures compensatoires présentées, par application du principe de précaution.

Pour la faune, les superficies totales impactées tiennent compte de la localisation des zones de reproduction, d'alimentation et de repos qui se superposent et peuvent donc être aussi bien favorables pour les mammifères, l'avifaune, les reptiles et la grenouille rieuse.

3.12 *Liste des espèces faisant l'objet d'une demande de dérogation :*

Le paragraphe 6.5 de la pièce E du dossier présente sous forme de tableaux par groupes d'espèces protégées ou espèces protégées, une synthèse de la mise en œuvre de la séquence ERC. Ces tableaux de synthèse présentent, entre autres, une appréciation de l'état de conservation avant (par ailleurs présenté dans l'état initial de la biodiversité au paragraphe 8. 5 de la pièce C du dossier) et après projet. Cette analyse permet de démontrer que comparativement à la situation initiale, ce dernier ne nuit pas au maintien à l'état de conservation favorable des espèces protégées concernées.

3.13 *Traitement des eaux pluviales*

Actuellement, tant pour l'A480 que pour l'échangeur du Rondeau, les eaux s'écoulent majoritairement de façon diffuse sur l'ensemble du linéaire et sont rejetées dans le milieu naturel sans traitement. Le projet d'aménagement dans la traversée de Grenoble prévoit une complète remise à niveau environnemental du système de gestion et de traitement des eaux pluviales des infrastructures existantes, par la création d'ouvrages de collecte longitudinaux, et de traitement qualitatif des eaux pluviales (traitement de la pollution chronique, confinement de la pollution accidentelle) qui sont favorables pour les milieux récepteurs par

rapport à la situation actuelle.

L'ensemble des dispositifs de collecte et de traitement des eaux, prévu dans le cadre du projet d'aménagement, montre qu'il contribuera à améliorer significativement la situation existante. Il permettra :

- de traiter une partie de la pollution chronique des eaux pluviales,
- de confiner une pollution accidentelle concomitante avec une pluie de période de retour 1 an et de durée 2 heures pour la quasi intégralité des bassins prévus,
- d'écarter l'ensemble des surfaces imperméabilisées pour une pluie de période de retour d'environ 2 ans,
- d'écarter la totalité des nouvelles surfaces imperméabilisées pour une pluie d'occurrence centennale avec un débit de fuite correspondant au débit naturel de l'ensemble des surfaces imperméabilisées.

Sur les 16 bassins multifonctions assurant le traitement de la pollution chronique, le confinement de la pollution accidentelle et l'écarterement des débits rejetés, 12 seront enterrés et en conséquence inaccessibles à la faune. Les 4 autres bassins seront aériens, mais clôturés dans l'objectif de ne pas les rendre accessibles à la moyenne et petite faune.

3.14 *Recyclage des matériaux de déconstruction du mur antibruit existant :*

Les modalités de réutilisation de ces matériaux seront affinées lors des études de projets et d'exécution par les entrepreneurs chargés de la réalisation des travaux.

3.15 *Suivi et estimation financière des mesures :*

Les modalités de suivi de ces préconisations, avec notamment l'intervention d'écologie, et un budget sont prévus en conséquence. Les maîtres d'ouvrage s'engagent à inclure dans la rédaction des marchés de travaux les préconisations inscrites dans le dossier.

L'objet de l'enquête est de donner un avis après avoir entendu le public et les personnes publiques associées (PPA) ou consultées (PPC) sur la pertinence des mesures proposées et des engagements pris par les maîtres d'ouvrages (MO)

4 Déroulement de l'enquête :

Les dispositions réglementaires ont été respectées, conformément aux dispositions des articles L 123-10 et R 123-19 du Code de l'Urbanisme.

Publicité 15 jours avant l'ouverture de l'enquête

Le Dauphiné Libéré : Parution du 17 août 2018

Les Affiches : Parution du 17 août 2018

Publicité dans les 8 jours de l'ouverture de l'enquête

Le Dauphiné Libéré/ Parution du 7 septembre 2018

Les Affiches / Parution du 7 septembre 2018

Affichage : l'arrêté préfectoral a été affiché dans les huit mairies (8 affiches), 15 jours avant l'ouverture de l'enquête, à compter du 17 août 2018 jusqu'au 3 octobre 2018.

Les maîtres d'ouvrage ont également procédé à un affichage sur 36 panneaux dans les huit communes et le long de l'autoroute, objet de l'enquête publique

Vérification en a été faite par les commissaires-enquêteurs.

Les certificats d'affichage ont été établis par les Maires

5 Composition du dossier de l'enquête :

Le dossier d'enquête comprend huit pièces de format A3 pour la version papier

5.1 *Pièce A : note de présentation non technique*

Ce document de 14 pages présente

- le descriptif du projet,
- l'objet de la demande,
- sa motivation,
- le contexte réglementaire avec les étapes et les acteurs de la procédure
- la composition du dossier en rapport avec les textes de loi

Il constitue la version 1 de décembre 2017

5.2 *Pièce B : emplacement, description et justifications du projet*

Ce document de 89 pages situe le projet tant pour l'aménagement de l'autoroute A480 que celui de l'échangeur du Rondeau. Il présente également les solutions de substitution examinées et la justification de l'option retenue

Il comporte un ensemble de 49 illustrations. Il constitue la version 2 en date d'Avril 2018

5.3 *Pièce C : état initial commun eau et milieux aquatiques et espèces protégées*

Ce document de 205 pages constitue un état des lieux de l'environnement en eau : souterraines, superficielles et zone humides

Il explique le réseau Natura 2000 ainsi que la biodiversité dans leur contexte environnemental en relation avec le projet ;

Un certain nombre de rapports d'inventaires flore/habitat sont portés en annexe de ce document de 20 pages

Il constitue la version 2 d'avril 2018

5.4 Pièce D : document d'incidences sur la ressource en eau et les milieux aquatiques

Ce document de 273 pages prend en compte les incidences du projet tant sur les ressources en eau que le réseau hydro électrique qu'il jouxte. Il explicite les mesures de compensation, de suivi et d'évitement mises en œuvre. Ou envisagées

Il constitue la version 3 datée d'avril 2018

Annexe 1 calcul d'optimisation des bassins 17 pages

Annexe 2 Projet d'aménagement autoroutier vu en plan 13 sections

Annexe 3 : (673p) calculs géotechniques pour la vérification de la stabilité de la digue (déc 2017)

5.5 Pièce E : demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées de la faune

au titre de l'article L 411-2 du Code de l'Environnement. Ce document de 87 pages recense les espèces protégées flore –faune pouvant être affectées par le projet. Il indique les mesures à prendre en compte pour en éviter les effets, et leur incidence financière.

Il constitue la version 2 en date d'avril 2017

5.6 Pièce F : mesures de compensation en faveur des zones humides et des espèces protégées

Ce document de 92 pages indique les mesures de compensation tant hydrauliques que pour les zones humides et les espèces protégées. Il indique les mesures de réduction, de compensation et d'accompagnement prévues à cet effet.

Un planning de mise en œuvre de ces mesures et une estimation financière en résultant y figurent également

Annexe 1 : sites de compensation de la commune de Montbonnot Saint Martin (7 pages)

Annexe 2 Site de compensation de Bresson (19 p)

Annexe 3 Site de compensation de Jarrie (9 p)

Annexe 4 Site de compensation de La Buisse (13p.)

Les projets de convention pour l'utilisation des surfaces utilisées sont intégrés dans ce document

Ce document constitue la version 3 datée de juillet 2018

5.7 Pièce G : étude d'impact du dossier d'enquête préalable à la D.U.P.

Ce document de 726 pages analyse l'état actuel de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet.

Il prend en compte les effets du projet sur le climat et sa vulnérabilité aux risques des ouvrages environnementaux. Il prend également en compte la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme.

5.8 Pièce H : Avis émis sur le dossier et réponses des maîtres d'ouvrage

Ce document de 94 pages reprend les différents avis du conseil national de la protection de la nature, (CNPN) de l'autorité environnementale du 13/09/2017 (AE), de l'AE du 25 juillet 2018, de la commission locale de l'eau (CLE) et du SYMBHI, et pour chacun de ces avis, les

réponses des maîtres d'ouvrage, et l'avis motivé de la commission d'enquête.

*

Note de la commission

Les dossiers constitutifs de l'enquête sont listés sous forme de pièces avec leur contenu au § III ci-dessus.

Pour en simplifier la lecture, la commission a résumé chaque pièce. Ces documents sont joints en annexe III du présent rapport avec le même intitulé que les pièces libellées Pièce (A ou B ou...)

6 Les Registres d'enquête :

Les registres d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les huit mairies pendant 31 jours consécutifs, à compter du 3 septembre 2018 jusqu'au 3 octobre 2018 inclus. Ces registres ont été clos et signés le 3 octobre 2018 à 17 heures 50 minutes, par les commissaires-enquêteurs.

7 Les Permanences effectuées :

Mairie de Grenoble (siège)	lundi 03 septembre 2018	de 14H00 à 17H00
Mairie de Fontaine	mardi 11 septembre 2018	de 9H00 à 12H00
Mairie de Echirolles	samedi 15 septembre 2018	de 9H00 à 12H00
Mairie de Seyssinet-Pariset	lundi 17 septembre 2018	de 14H00 à 17H00
Mairie de St Egrève	mercredi 19 septembre 2018	de 14H00 à 17H00
Mairie de St Martin Le Vinoux	mercredi 26 septembre 2018	de 14H00 à 17H00
Mairie de Seyssins	mercredi 03 octobre 2018	de 14H00 à 17H00
Mairie de Sassenage	mercredi 03 octobre 2018	de 14H30 à 17H30
Mairie de Grenoble (siège)	mercredi 03 octobre 2018	de 14h50 à 17H50

8 Les Démarches ultérieures faites par la commission :

Après lecture et enregistrement des observations incluses dans les registres et les courriers et sur le site internet de la D.D.T., la commission d'enquête a présenté aux maîtres d'ouvrages, dans un délai de 8 jours après la clôture de l'enquête, soit le mercredi 10 octobre 2018 les observations du public et leur a demandé de bien vouloir répondre à ces observations dans un délai de 15 jours. Les maîtres d'ouvrages ont répondu le 24 octobre 2018 dans le délai réglementaire de 15 jours.

Elle a également en cours d'enquête demandé à compléter le dossier par des annexes à l'arrêté préfectoral destinées à éclairer le public Il s'agit des documents de

l'arrêté préfectoral et ses annexes, à savoir les mesures, prescriptions et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables ainsi que de l'avis du CNPN

En parallèle à ces actions la commission a effectué les démarches suivantes :

8.1 **Les démarches auprès des autorités en charge de la protection des digues et le résultat des discussions menées**

Celles-ci se sont réalisées de la façon suivante

Celles-ci se sont réalisées de la façon suivante

- La demande faite aux maîtres d'ouvrage de communiquer à la commission le fichier PowerPoint de la présentation du projet :
- Conversation téléphonique avec le Responsable Mission Risques Grenoble-Alpes-Métropole (M.Boudières) et compte rendu, le 24/09 : Le compte rendu de cette conversation est joint en annexe N° IV
- Demande de précisions sur les digues du Drac à M.le (Directeur ADIDR (M. Pinhas) le 25/09,

- Réponse de M. PINHAS Celle-ci figure en Annexe N°IV

Réponse de M. Pinhas le 27/09 :

Les digues rive droite du Drac ont fait l'objet d'une étude de danger (EDD) en 2014 sous Maîtrise d'Ouvrage AD Isère-Drac-Romanche et DIR centre Est. Ces maîtres d'Ouvrage doivent présenter une demande d'autorisation « Système d'endiguement » pour le compte du SYMBHI (fusion prochaine avec l'ADIDR), le GEMAPIEN dans le cadre de la loi MAPTAM de 2014. Cependant les conditions réglementaires et techniques ont évolué (linéaire, connaissance de l'ouvrage, actualisation, perspective des travaux du PAPI).

L'ADIDR est en phase de consultation de bureaux d'études qui auront en charge la nouvelle EDD au format 2018 (automne 2019). Cependant l'abondante végétation sur les berges du Drac empêche l'examen des ouvrages existants et des dégradations éventuelles. L'A480 est désormais sous concession AREA et les acteurs locaux sont la METRO, le Département 38, le SYMBHI et l'AD-Isère-Drac-Romanche (ADIDR) qui ont passé un accord pour que l'AD-Isère-Drac-Romanche prenne en charge les investigations relatives à la sûreté des ouvrages.

Cette analyse comprend encore deux sondages de reconnaissance dont les conclusions nous seront communiquées dès que possible dans le cadre de notre enquête (secteur Louise Michel- Vercors- seuil de l'ILL).

Donc pas de motif à envisager des travaux d'urgence concomitants avec ceux de l'A480 mais suivi de la procédure d'organisation des futurs travaux du PAPI.

- Demande de communication des principales informations complémentaires suite aux nouveaux sondages dans la digue du Drac, le 27/09 :

M. Pinhas confirme par mail (27 /09) que dès que les résultats de ces sondages à la pelle seront connus, il les communiquera.

« Je pense que sous 10 jours ces deux sondages vont enfin pouvoir se faire. En fait, ces travaux RTE se sont précipités car ces gros câbles qui sont en cours d'enfouissement vont être intégrés à l'élargissement de la plateforme. Ils occasionnent donc un chantier longitudinal sur le seul espace disponible hors plate-forme, cette piste de bordure que nous devons trancher au droit du muret de GBA et jusqu'au pied du talus, d'où une co-activité non

souhaitée. »

- -Communication des fichiers de l'Etude de Danger de 2014, avec les annexes par l'ADIDR, le 02/10. Voir Annexe III
- Communication de l'ADIDR du 24-10 2018

« Les sondages sont programmés par EGIS lundi prochain. Les profils retenus permettront de les effectuer sans déboiser, et en terrassant au minimum. Je ne pense pas que nous ayons de grosses surprises. En effet, les niveaux exceptionnellement bas du Drac ont permis de mettre à jour, sous les niveaux d'étiage habituels, un liséré d'enrochement au droit des secteurs au sujet desquels nous avons quelques interrogations. Seule une interruption d'une dizaine de mètres a été constatée au droit d'un banc boisé en berge opposée, ce qui correspondrait à une érosion engendrée par la déflexion et la concentration des écoulements liées à ce banc. Ceci sera d'ailleurs vérifié par le sondage amont, localisé – par hasard- sur ce profil. Néanmoins, si tel était le cas, cela ne justifierait pas une intervention immédiate, mais serait traité dans le cadre des travaux PAPI. En effet, les interventions dans le lit sont très impactantes en raison des bancs boisés qui contraignent les écoulements, et des problèmes d'accès des engins et approvisionnements. Pour ce qui est de l'EDD, les investigations menées viendront lever les incertitudes de la première étude avec un a priori positif (les talus sont effectivement protégés), mais pas les réserves quant à l'absence de gestion des grands arbres en porte à faux sur les talus de la RD. Là encore, le PAPI devrait permettre de clarifier les principes de gestion de l'ensemble de la végétation ».

- Communication du 30/10 de l'ADIDR

« Nous venons d'achever ce jour les deux sondages à la pelle prévus. Ils confirment la présence d'un perré de blocs continu sous les remblais boisés.

En partie amont (Louise Michel –amont Catane), le perré est calé en crête 2m sous le niveau de la PFA (ce qui fait dire que la PFA est venue se caler 2m sur la digue d'origine). Il s'agit de gros blocs. La mise en place d'un rideau de palplanches dans le projet A480 viendra compenser cette absence sur les 2m supérieurs, la piste de service ainsi dégagée étant de ce fait assise sur la crête du perré d'origine.

En partie aval (Aval Vercors-Seuil ILL), le perré de blocs se raccorde à la PFA via une dalle béton semi inclinée se terminant par le mur de rive de l'autoroute-on retrouve donc le perré tel que décrit sur les plans.

En conclusion, il apparaît que l'ensemble des talus de l'A480 sont effectivement protégés par des perrés de blocs. Il appartiendra aux travaux du PAPI d'investiguer pour vérifier la présence et la nature des dispositions para-fouilles. Ceci est évidemment plus compliqué que des sondages à flanc de talus, et demande une interprétation nuancée. Dans tous les cas, l'intervention d'engins de terrassement dans le lit en constituant le pré-requis, ceci sera intégré aux interventions PAPI. »

8.2 **Les rencontres avec les communes concernées par cette enquête**

La commission a rencontré les responsables des mairies suivantes en charge du dossier

- Monsieur Vincent adjoint à l'urbanisme de Grenoble avant la délibération notifiée ci-dessous le 18 septembre 2018

Le compte rendu de cette réunion est joint en annexe V

- Madame l'adjointe à l'aménagement de la ville de Fontaine lors de la clôture

de l'enquête

8.3 *La rencontre avec la commission d'enquête de la DUP*

La commission a rencontré les membres de la commission d'enquête ayant réalisé la déclaration d'utilité publique (DUP) afin de mieux comprendre le sens de l'avis et des recommandations émises ainsi que leur cohérence avec la présente enquête

8.4 *Agence Régionale de Santé (A.R.S.)*

Celle-ci nous a fait part de son avis du 13/02/2018 sur la présente enquête publique. Cet avis concerne les bassins de rétention du réseau séparatif de collecte et de la prévention contre le moustique tigre afférente au projet. Cet avis figure en annexe VII

8.5 *Atmo Auvergne-Rhône -Alpes*

Cette rencontre a permis d'obtenir des informations récentes sur la teneur la pollution sur le bassin Grenoblois. Il est intéressant à ce propos de noter la diminution des épisodes de pollution

Ce document a été porté en Annexe VIII

9 . Le nombre d'interventions :

- -- Sur les 8 registres d'enquête : **35 observations**
- -- Par courriers : **Néant**
- --Par des observations orales : **36**
- --Nombre de pétitions : **5**
- --sur le site internet **106 Interventions**

Total du nombre d'interventions	182
--	------------

10 L'Avis des Personnes Publiques Associées (PPA) :

10.1 .Le Conseil Départemental de l'Isère :

Préambule :

Le dossier d'autorisation environnementale prend en compte de manière satisfaisante les enjeux environnementaux et en particulier ceux liés à la protection contre les inondations. Sur ce volet, le protocole signé le 3 juillet 2018 entre la DREAL, l'État, le Département, la Métro, le SYMBHI, et l'ADIDR, garantit la mise en œuvre d'une étude complémentaire et un traitement global et coordonné entre les différentes parties prenantes.

En conséquence, le département émet un **avis favorable** et demande à ce que les maîtres d'ouvrage de l'opération continuent à travailler en lien étroit avec le SYMBHI en tenant compte des observations émises par celui-ci dans le cadre de cette consultation.

Délibération reçue le 3 octobre 2018

La commission permanente du Conseil Départemental de l'Isère décide d'émettre un **avis favorable** sur le dossier d'autorisation environnementale **avec les observations suivantes** :

1. . .Le protocole d'études complémentaires relatif à la digue des eaux claires du DRAC,

désormais validé et signé, vient en complément du dossier de demande d'autorisation environnementale

2. La coordination avec le SYMBHI, initiée dans le cadre du protocole d'études complémentaires relatif à la digue des eaux claires du DRAC, se poursuivra dans la phase de mise en œuvre du PAPI d'intention du DRAC, puis du PAPI
3. La facilité de lecture de l'annexe 2 de la pièce D pourrait être améliorée par l'insertion d'une vue en plan des différents profils, ainsi que d'une synthèse de l'ensemble des profils types caractéristiques du projet ;
4. Le projet, qui prévoit utilement des mesures de replantation dans le but de limiter ses impacts sur la trame verte et sur les boisements existants, devra veiller à s'appuyer, comme proposé dans le dossier sur des mesures sélectives (afin de ne pas aggraver le risque d'érosion interne) :
 - sélectives suivant la taille et l'essence des sujets, avec des plantations d'arbustes de bois tendre ;
 - sélectives suivant la zone de plantations et le profil de digue concerné : secteur de risbermes en pied de digues situés sous la cote du terrain naturel (côté zone protégée) ou secteur de palplanches prévus dans le projet A 480 par exemple.

10.2 **.Grenoble Alpe Métropole :**

Délibération reçue le 2/10/2018

Considérant l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement de l'échangeur du rondou et de l'A480, qui s'est déroulée du 20 novembre 2017 au 12 janvier 2018, et notamment l'étude d'impact élaborée à cette occasion ;

Considérant l'avis de la métropole formulé par délibération du 22 décembre 2017 dans ce cadre ;

Considérant l'avis favorable formulé par la commission d'enquête, assorti d'une réserve qui a été levée par le maître d'ouvrage concerné ;

Considérant l'arrêté préfectoral du 23 juillet 2018 déclarant d'utilité publique le projet ;

Considérant que ce projet nécessite une autorisation environnementale délivrée, le cas échéant, après une enquête publique qui se déroule en l'espèce du 3 septembre au 3 octobre courant ;

Considérant que, conformément à l'article R 181-38 du code de l'environnement, la Métropole est appelée à rendre un avis au plus tard dans les 15 jours suivant la clôture de l'enquête publique ;

Considérant l'avis favorable du Conseil National de la Protection de la Nature du 26 juin 2018, à la demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées, sous conditions de la réelle mise en œuvre des différentes préconisations, et notamment l'analyse de la qualité de l'air et l'actualisation des inventaires faune-flore dans un délai de 3 ans après la mise en service de l'aménagement ;

Considérant l'avis de l'autorité environnementale du 25 juillet 2018, et notamment ses observations sur la maîtrise de la péri urbanisation et des déplacements automobiles, et sur la gestion du risque inondation et la tenue de la digue du DRAC, ainsi que ses recommandations en faveur d'une étude de faisabilité d'un reboisement des digues et d'une accélération du calendrier de réalisation du Programme d'Actions de Prévention des Inondations du DRAC ;

Considérant les avis de la Métropole formulés par courriers des 2 mars et 11 juillet 2018, ce

dernier portant sur 4 éléments principaux que sont :

- la digue des Eaux Claires, étant relevé que le protocole signé entre l'État, la société AREA, le Conseil départemental de l'Isère, Grenoble-Alpes-métropole et le Syndicat Mixte des Bassins Hydrauliques de l'Isère, apparaît de nature à garantir la prise en considération des attentes métropolitaines au travers d'un engagement à réaliser des investigations complémentaires mentionnées précédemment et de l'affirmation d'une volonté partagée de « tout mettre en œuvre afin de permettre un traitement des éventuels travaux de confortement et de renforcement de la digue compatible avec ceux de l'aménagement de l'A480 ;
- les eaux pluviales, étant relevé une hétérogénéité des occurrences prises en considération, ainsi que des propositions d'aménagement sur les secteurs Horowitz et Louise Michel qui ne peuvent être considérées comme pleinement satisfaisantes ;
- l'accessibilité de la berge du DRAC pour les promeneurs, élément de nature à répondre à l'attente métropolitaine, en l'espèce sur le linéaire compris entre le pont du Vercors et le diffuseur Louise-Michel, alors même qu'une telle promenade serait tout à fait compatible avec la préservation naturelle ;
- les mesures de compensation environnementale, étant relevé que, si les propositions formulées ne répondent pas pleinement à l'attente métropolitaine, les efforts entrepris en ce sens comme les difficultés rencontrées peuvent conduire à les considérer comme satisfaisantes

Considérant que l'autorisation environnementale susmentionnée porte sur les volets eau, flore, faune, et espèces protégées, et ne recouvre donc pas les volets bruit et qualité de l'air, qui n'en demeurent pas moins des volets importants en termes d'environnement ;

Considérant à ce propos et au-delà du protocole d'intention du 10 novembre 2016 précisant que « sur la séquence centrale comprise entre le diffuseur du Vercors et le diffuseur Louise-Michel, du fait des conditions de fluidité de jour, et de bruit de jour comme de nuit, les parties prenantes conviennent de l'intérêt d'une vitesse limitée à 70 km/h », la commission d'enquête susmentionnée a **formulé la recommandation d'une vitesse maximale autorisée de 70 km/h** sur l'intégralité du linéaire réaménagé, recommandations qu'elle a souhaité souligner plus particulièrement afin d'illustrer son importance ;

Considérant que l'étude diligentée à ce propos a permis d'apprécier plus précisément les bénéfices d'une vitesse maximale autorisée à 70 km/h sur la séquence centrale, en termes d'accidentologie, de bruit et de qualité de l'air notamment ;

Considérant que, conformément au protocole susmentionné faisant état d'une « volonté partagée de préparer l'avenir » et soulignant que les parties prenantes « partagent ainsi tout particulièrement la volonté d'étudier les initiatives favorables au développement du covoiturage, » la société AREA a notamment proposé l'expérimentation d'une voie réservée aux véhicules à occupations multiples, dite VR2+ sur la séquence comprise entre la barrière de péage de Voreppe et la bifurcation entre l'A480 et l'A48 ;

Considérant que la commission d'enquête susmentionnée a relevé, dans le cadre d'une recommandation qu'elle a souhaité souligner plus particulièrement afin d'illustrer son importance, tout l'intérêt d'une telle voie réservée afin, au-delà de favoriser le développement du covoiturage, de conforter la pérennité comme la crédibilité du verrou Nord ;

Considérant que les travaux s'inscrivant dans le cadre du projet de réaménagement de l'échangeur du Rondeau et de l'A480 ne seront bien évidemment pas sans occasionner des perturbations, fondant la nécessité de progresser rapidement quant à la mise en œuvre de telles expérimentations afin de favoriser l'augmentation du taux d'occupation des véhicules, et ainsi la modération du trafic en amont des perturbations mentionnées précédemment, tout en contribuant de manière plus générale à l'indispensable évolution des comportements, afin de répondre à la problématique de santé publique que représente la qualité de l'air notamment, il est proposé de donner **un avis favorable à ce projet avec les réserves susmentionnées** ;

En conséquence il est proposé au conseil métropolitain :

.....

après examen de la Commission Mobilités du 7 septembre 2018, et après en avoir délibéré, le Conseil Métropolitain :

- se félicite du protocole signé entre l'État, la société AREA, le Conseil départemental de l'Isère, Grenoble-Alpes-Métropole et le Syndicat Mixte des Bassins Hydrauliques de l'Isère,
- réitère les attentes métropolitaines s'agissant des eaux pluviales et de l'accessibilité de la berge du DRAC pour les promeneurs,
- prend acte des efforts entrepris comme des difficultés rencontrées s'agissant des mesures de compensation environnementale ;
- prend acte de la réponse de la société AREA à la demande du Conseil National de Protection de la Nature, d'une réalisation effective des mesures de compensation environnementale liée aux travaux réalisés précédemment ;
- prend acte des bénéfices d'une vitesse maximale autorisée à 70 km/h sur la séquence centrale, que l'étude diligentée à ce propos a permis d'apprécier plus précisément, confirmant son intérêt ;
- renouvelle sa conviction, alors que le début des travaux préparatoires occasionne d'ores et déjà un abaissement de la vitesse maximale autorisée à 70 km/h, de la nécessité de la pérennisation d'un tel abaissement lors de la mise en service ;
- se félicite à nouveau du travail partenariale proposée par la société AREA en vue de l'expérimentation d'une voie réservée aux véhicules à occupations multiples sur la section de l'A48 comprise entre les communes de Voreppe et Saint-Egrève
- renouvelle sa conviction de la pertinence d'un début d'expérimentation concomitant au début des travaux ;
- donne un **avis favorable**, sous réserve de la prise en compte des réserves métropolitaines formulées précédemment, comme des avis du Conseil National de Protection de la Nature, et de l'Autorité environnementale .

En résumé : Grenoble Alpes Métropole émet un avis favorable avec les réserves suivantes :

- ***La mise en œuvre complète des travaux de renforcement de la digue***
- ***L'accessibilité aux promeneurs de la berge du Drac sur le linéaire situé entre le pont du Vercors et le diffuseur Louis Michel***
- ***Une révision des mesures de compensation environnementales proposées***
- ***Une limitation de la vitesse à 70 km/h***
- ***La mise en place d'une VOM (voie à occupation multiple) avec expérimentation dès le début des travaux entre les communes de Voreppe et St Egrève***

10.3 ***.Avis des communes :***

Les communes concernées par le projet ont majoritairement émis un avis par rapport à l'enquête publique, **sauf deux communes qui n'ont pas répondu à la sollicitation qui leur a été faite. La synthèse est reprise ci-dessous. Les avis complets sont regroupés en annexe II**

10.3.1 **Commune de GRENOBLE**

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

La ville de Grenoble émet un avis favorable au carrefour du Rondeau et avec réserves sur l'élargissement de l'A480 qui sont les suivantes

- Celles des délibérations précédentes de la ville et se trouvant dans le dossier de l'enquête publique relative à la Déclaration d'utilité publique (DUP) du projet à savoir :
 - La prise en compte des travaux de vérifications des digues du DRAC
 - La confirmation que l'autoroute est située sur l'emprise actuelle
 - La mise en place d'une vitesse maximum autorisée de 70km/h
- Celles émises par le conseil national de la protection de la nature CNPN), à savoir :
 - De compléter les inventaires de faune
 - Revoir les mesures ERC (éviter-réduire-compenser)
 - Revoir l'inventaire des boisements
 - Intégrer les données du SRCE avec notamment la pérennisation d'un couloir Biologique
 - Appliquer les mesures de compensation environnementale avant le début des travaux
- Celles de l'autorité environnementale' à savoir
 - Etudier la faisabilité technique d'un reboisement des digues
 - Justifier la contribution des acquisitions proposées pour les compensations
 - Rendre plus rapide les réflexions en cours menées par le Symbhi dans le cadre du programme d'action de prévision des inondations (PAPI) de façon à pouvoir les intégrer dans le projet

Avis de la commission : Cet avis est assorti de réserves qui ne relèvent que d'autorités différentes qui ne sont pas toutes en lien avec ce projet et donc ne pourront être levées au moment où ce projet aura été validé. Citons notamment pour les plus importantes l'application des mesures environnementales de compensation et la surveillance des digues

Après échange avec les M.O. la commission précise les points suivants :

-Les travaux de renforcement de la digue RD du Drac sont bien pris en compte dans le projet.

- Le projet sera réalisé sur l'emprise actuelle pour ce qui concerne la partie routière avec acquisition en ce qui concerne les échangeurs

-L'aménagement de l'A480 a été étudié en prenant en compte une vitesse de base de 90km/h mais le Préfet, seule autorité dans ce domaine, peut réduire cette vitesse à 70 km/h.

Les mesures préconisées par le CNPN devraient être prises en compte.

-L'avis de l'AE est de nature à sauvegarder le milieu naturel mais le reboisement des digues est contraire à un bon entretien du lit mineur du Drac et il empêche le passage des crues.

-Le Symbhi s'active déjà pour avancer dans le domaine de la protection des populations à travers le PAPI (protocole d'accord signé entre tous les intervenants). Néanmoins il existe un décalage dans le temps entre les travaux de l'A480 mis à l'enquête publique et le projet d'aménagement du DRAC dont certaines études sont en cours et d'autres pas encore commencées. L'autorité « Gémapienne » gère ces études

10.3.2 Commune de SEYSSINS

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

La commune de Seyssins émet un avis favorable avec réserve

Les réserves concernent notamment :

- La prise en compte du plan Air-Energie –Climat de Grenoble-Alpes-Métropole avec les objectifs de qualité de l'air et de l'utilisation des transports en commun et modes doux
- Une étude plus approfondie des actions de compensation et une révision des mesures compensatoires avec une actualisation de l'inventaire des boisements pouvant conduire à un reboisement des berges

• -----

10.3.3 Commune d'ECHIROLLES

(Délibération reçue le 3 /10/2018)

La commune d'Echirolles émet un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale avec un certain nombre d'attentes listées dans la délibération qui sont principalement en ce qui concerne la commune elle-même :

- La création d'un bassin DO déversoir d'orage dans le secteur de Navis
- La plantation en périphérie de cet ouvrage d'arbres et d'arbustes
- La reconstruction au moins partielle de l'espace boisé devant être reconstruit identifié au PLU
- Pérenniser l'abaissement de la vitesse à 70km/h
- L'étude d'un accès direct au nord du secteur Navis, depuis les futures voies situées sur la tranchée couverte
- Une connexion piétons-cycles au niveau supérieur de l'échangeur
- Un revêtement acoustique sur-absorbant sur les dispositifs de parement et de sécurité de l'ouvrage de franchissement de l'autoroute
- Une prise en compte des risques de report sur l'échangeur des états généraux d'une partie des itinéraires des poids lourds

• -----

10.3.4 Commune de Saint Egrève

(délibération reçue le 5 /10/2018)

La commune de St Egrève n'émet pas de remarque particulière sur la demande d'autorisation environnementale du projet d'aménagement de l'autoroute 480 et du Rondeau soumis à enquête publique.

10.3.5 Commune de FONTAINE

(délibération reçue le 5 /10/ 2018)

La commune de Fontaine, tout en saluant les améliorations apportées par le projet et la bonne concertation durant la phase de projet émet un avis favorable à celui-ci avec un certain nombre d'attentes liées à celui-ci et qui sont :

- L'accessibilité à l'autoroute vers le Nord depuis le pont du Vercors et le pont des martyrs
- L'amélioration des maillages mode doux entre Fontaine et Grenoble
- La végétalisation des secteurs inconstructibles
- L'entretien par l'état du lit mineur du DRAC ramené à sa cote initiale
- La mise en place d'un canal pour limiter les risques d'inondation

10.3.6 Commune de SEYSSINET ET PARISET

Délibération reçue le 8 octobre 201

La commune de SEYSSINET ET PARISET émet un avis favorable avec réserve

- Une compensation au plus proche des impacts présentés du projet
 - Une association de la commune au suivi des mesures compensatoires
 - La continuité des protections acoustiques
 - La végétalisation des écrans acoustiques du côté du DRAC
 - La mise en place d'itinéraires de substitutions pour tous les modes de circulation pendant la phase des travaux
-

11 L' Avis des Personnes Publiques Consultées (PPC)

11.1 *L'Autorité Environnementale (A.E.) avis du 13/09/2017*

Nota-bene de la commission d'enquête :

Cet avis du 13 septembre 2017 avait été joint au dossier d'enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique (DUP) précédente.

Cet avis est à nouveau joint aux dossiers annexes de l'actuelle enquête publique, étant donné que le second avis de l'Autorité Environnementale émis le 25 juillet 2018 (cf ci-dessous pages 36 et s..) reprend et complète les précédentes recommandations de l'Autorité Environnementale, et les mémoires en réponse des maîtres d'ouvrage.

11.1.1 Préambule

L'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a été saisie pour avis par le Préfet de l'Isère, conformément à l'article R 122-6 du code de l'environnement. Le dossier a été reçu complet le 21 juin 2017. Conformément à l'article R 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Son avis ne porte pas sur l'opportunité, mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (article L 122-1-1 du Code de l'Environnement).

11.1.2 Synthèse de l'avis :

Le projet conduit à l'aménagement de 5 échangeurs autoroutiers, au réaménagement de 27 ouvrages d'art, dont l'élargissement du pont sur l'Isère, ainsi qu'à la création d'une tranchée couverte de 300 m environ.

Le montant de cette opération sous la maîtrise d'ouvrage d'AREA, pour l'autoroute A 480, et de l'État pour la RN 87, est estimé à 348 millions d'euros TTC.

Dans un contexte de péri urbanisation soutenue, l'effet de cet élargissement sur la distribution des habitants et des emplois sur le territoire, et sur l'évolution des mobilités, est une question sensible. Le projet prévoit d'y répondre en instaurant des « verrous » à 2 x 2 voies aux extrémités Nord et Sud de l'A 480, destinés à contenir le trafic d'échanges entre la périphérie et le centre de l'agglomération.

Pour l'AE, les principaux enjeux environnementaux du projet portent sur la maîtrise de la péri urbanisation et des déplacements automobiles, la requalification environnementale de l'A480 dont la réduction des nuisances acoustiques et l'amélioration de la qualité de l'air sont des volets essentiels, la gestion du risque inondation et la tenue de la digue du Drac, empêchant son débordement en cas de crue, cet ouvrage étant étroitement imbriqué avec l'autoroute.

L'AE recommande notamment :

- D'intégrer au dossier des éléments sur la péri urbanisation de l'aire métropolitaine de Grenoble, et de préciser les effets de la réalisation sur le système de déplacement les transports collectifs urbains,
- De compléter l'analyse des variantes alternatives aux modes routiers en valorisant notamment les projets de transport collectif à partir du modèle de prévision des déplacements de l'agglomération,

- De questionner le périmètre du projet en tenant compte des effets sur les échangeurs voisins,
- De la suppression des échanges entre la RN 87 et le cours de la Libération,
- De démontrer la neutralité du projet sur le fonctionnement hydraulique du Drac et de confirmer la tenue et la fonctionnalité de sa digue,
- De justifier l'hypothèse de stabilité des trafics entre 2020 et 2030 sur l'A480 et de mettre en cohérence éventuellement les études de qualité de l'air et acoustique ainsi que d'intégrer aux différentes simulations modélisées en matière d'émission de pollution, une hypothèse prenante en compte une vitesse limite de 70 km/h.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les recommandations de l'AE figurent en totalité dans son avis détaillé. Elles ont été prises en considération par les maîtres d'ouvrage et font l'objet des réponses et compléments exposés dans le corps de l'avis détaillé ci-après.

11.1.3 Analyse de l'étude d'impact :

L'AE recommande de justifier l'hypothèse de stabilité des trafics entre 2020 et 2030 sur l'A 480, et de mettre en cohérence éventuellement les études de qualité de l'air et acoustique.

Réponse des maîtres d'ouvrage

La méthodologie utilisée pour la réalisation des études de trafic fait l'objet de nombreux développements figurant dans l'étude d'impact et l'évaluation socio-économique du dossier.

Ces études reposent notamment sur l'utilisation du modèle multimodal piloté par l'agence d'urbanisme de la région grenobloise (AURG). Ce modèle partenarial des collectivités de l'agglomération est utilisé pour évaluer les projets de développement d'infrastructures routières et de transports en commun sur la région grenobloise.

Il s'agit d'un modèle multimodal qui prend en compte tous les modes de transport et qui s'appuie sur les hypothèses de croissance démographique et économique de l'agglomération. Il tient donc bien compte de la tendance à la péri-urbanisation observée dans la région grenobloise, ainsi que des prévisions de développement urbain et de développement du réseau de transport, établies par les acteurs locaux. Il est présenté en détail dans la pièce F (évaluation socio-économique) du dossier au paragraphe 2.4.1.2.

Le tableau ci-dessous présente les différences de trafic issues de ces modélisations entre l'option de projet à l'horizon de la mise en service (horizon 2020) et l'option de projet à l'horizon 2030. Ces différences sont établies à l'heure de pointe du matin (HPM) et à l'heure de pointe du soir (HPS) sur les principales sections de l'A480 et de la RN 87.

Sections	Écarts de trafic 2030/2020 en véh/heure		
Martyrs/Vercors	HP M : +60	/	HP S : -60
Catane/Louise Michel	HP M : 0	/	HP S : +50
Rondeau/Comboire	HP M : + 20	/	HP S : zéro
Libération/États Généraux	HP M : -110	/	HP S : -150

Ces résultats mettent en évidence la stagnation globale des trafics sur l'A480 et la RN 87 entre 2020 et 2030.

Les raisons de cette stabilité sont les suivantes :

- la tendance à la péri urbanisation observée lors des décennies passées et se prolongeant jusqu'en 2020, se ralentit entre 2020 et 2030 selon les hypothèses prospectives prises en compte (hypothèse de développement fournies par les acteurs locaux et consolidées par l'agence d'urbanisme de la région grenobloise). Ce phénomène est illustré

dans le paragraphe 2.2.1.1. de la pièce F évaluation socio-économique,

- la poursuite de la politique générale engagée par les collectivités locales de développement des transports collectifs et des modes actifs en centre-ville, intégrant également des mesures de restriction des facilités de stationnement. De ce fait, malgré une hausse globale des déplacements en 2030 (plus 6 %), ces derniers sont majoritairement captés par les transports collectifs et les modes doux.

Cette stagnation des trafics justifie que l'année retenue pour les modélisations acoustiques et de qualité de l'air soit l'horizon 2002 de mise en service (horizon 2020).

Pour la qualité de l'air, il convient de préciser que les émissions dépendent effectivement du niveau de trafic, mais également des performances du parc roulant en matière d'émissions polluantes. Ces émissions seront plus élevées à la mise en service que celles prévisibles en 2030 du fait de l'amélioration attendue des caractéristiques de ce parc roulant. En conséquence les maîtres d'ouvrage ont pris en considération l'horizon de la mise en service pour l'évaluation des impacts du projet sur la qualité de l'air en application du principe de précaution.

Ce choix ne tend pas à minimiser les impacts, mais plutôt à les surévaluer.

À titre d'information complémentaire, les émissions polluantes en 2030 seraient réduites du fait de l'amélioration des caractéristiques du parc roulant de l'ordre de 30 à 50 % par rapport à celle de 2020 pour les principaux polluants que sont les Nox, les particules et le benzène.

En résumé les maîtres d'ouvrage confirme que les études de trafic intègrent bien dans une approche multimodale, et selon les projections d'emploi et de population, l'effet de la péri-urbanisation connu et attendu sur l'agglomération. Ils rappellent que l'horizon 2030 a bien fait l'objet d'études qui montrent la stabilité du trafic entre cet horizon et celui de la mise en service. Ce résultat quantitatif est cohérent avec les tendances de fond connues par la métropole grenobloise en matière de mobilité. En effet l'augmentation du volume global de déplacement entre ces 2 horizons, sous l'effet de la politique de stationnement, du développement de l'offre en transport collectif et de modes actifs, se fait au profit de ces modes collectifs ou individuels non motorisés.

11.1.3.1 Appréciation globale des impacts du projet :

L'AE recommande d'intégrer au dossier :

- Des éléments de bilan spatial sur la péri-urbanisation de la métropole grenobloise, sur ses effets en termes de consommation d'espace et ses déterminants autoroutiers,

- Une approche des effets de l'amélioration de la fonctionnalité routière de l'A480 sur les déplacements et les trafics automobiles périphérique-centre à partir des résultats des travaux de modélisation des trafics,

- Une analyse des incidences du projet autoroutier sur le système de déplacement, en particulier sur les axes lourds de transport collectif.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Eléments de bilan spatial sur la péri-urbanisation de la métropole grenobloise :

La péri-urbanisation est développée dans la pièce F du dossier, notamment dans les sous-chapitres du paragraphe 2.1.1.2. (« Population qui migre vers la périphérie » en pages 24 et 25), dans le chapitre 2.1.1.4. Logements (page 32), ou encore dans le chapitre 2.1.3.2. Demandes en déplacements (les principaux flux de la région urbaine grenobloise, pages 57 à 59).

La périurbanisation est également une dimension intégrée dans les documents d'orientation établis à l'échelle de l'agglomération. En particulier sa traduction spatiale a été faite dans le cadre du ScoT (document approuvé en décembre 2012) en s'appuyant sur les données INSEE basées sur les évolutions de logements, mais également des résidences principales. Les données du ScoT concernées sont les périodes 1990-1999 et 1999-2008.

En complément de la carte des évolutions de logements entre 2008 et 2013, présente en pièce F, la carte ci-dessus présente l'évolution des résidences principales par commune

entre 2008 et 2013 (2013 données les plus récentes disponibles sur le site de l'INSEE). Cette carte montre que dans la zone d'étude restreinte concernée par le projet, le nombre de résidences principales tend à diminuer, alors qu'une évolution à la hausse du nombre de résidences principales dans certaines communes en périphérie de l'agglomération et également dans le périmètre de la zone d'étude élargie hors de la métropole, a été constatée. Les conclusions d'une péri urbanisation qui se poursuit sont donc confirmées au regard de ce critère d'appréciation complémentaire.

La péri urbanisation constitue une évolution de fond, constatée depuis de nombreuses années au niveau national et dans l'agglomération grenobloise. Elle s'est pourtant établie dans un contexte d'engorgement de plus en plus marqué des infrastructures autoroutières d'accès à Grenoble, mais également de développement des offres de transport collectif réalisées au cours des dernières années (mise en place de la voie bus sur l'A 48, aménagement des lignes de tramway avec la création de la ligne E, extension de la ligne B).

De ce fait si, si le phénomène de péri urbanisation est évident, il ne peut être interprété uniquement comme la résultante d'accès routiers performants, mais comme une tendance de fond multifactoriel intégrant notamment le coût du foncier et qui ne peut être jugulée que par l'intermédiaire des documents de planification.

Approche des effets de l'amélioration de la fonctionnalité routière de l'A480 sur les déplacements et les trafics automobiles périphérie-centre :

Les tableaux de synthèse présentés par les maîtres d'ouvrage présentent les trafics supportés par les voies d'accès principales au centre de l'agglomération grenobloise et encadrant la section urbaine de l'A480, objet du projet d'aménagement.

Ces voies d'accès sont regroupées en 3 coupures :

- la coupure Nord –Ouest qui regroupe l'A48, la RD 1532 et la RD 1075,
- la coupure Nord-Est qui regroupe l'A41, la RD 1090, la RD 523, le chemin de Pré Diot, le chemin du Charmant Som et la RD 11D,
- la coupure Sud qui regroupe l'A480 (au sud de la bifurcation avec la RN 85), la RN 85, la RD 5, la RD 1085 (avenue du maquis de l'Oisans), la RD 1075 (avenue du Maréchal Juin), la RD 106 D (route de Comboire), la Voie des Collines et la RD 112.

Ces trafics sont évalués en situation de référence (sans aménagement) et en situation de projet aux heures de pointe du matin, du soir et en trafic journalier moyen. Ils permettent de caractériser l'effet de l'amélioration de la fonctionnalité routière de l'A480 sur l'évolution des trafics automobiles périphérie-centre.

Les études de trafic font ainsi ressortir l'absence d'impact induit par le projet sur le niveau de trafic global au droit de ces voies d'accès au centre de l'agglomération.

Analyse des incidences du projet autoroutier sur le système de déplacement :

Le tableau ci-après présente les fréquentations des principales lignes TER issues des études de trafic basées sur le modèle multimodal et partenariale décrit précédemment en situation de référence et de projet.

Ligne	Fréquentation référence	Fréquentation projet
Chambéry-Valence	HP M : 690 / HP S : 920	HP M : 680 / HP S : 920
Grenoble-Gap	HP M : 430 / HP S : 610	HP M : 440 / HP S : 620
Grenoble-Valence	HP M : 310 / HP S : 320	HP M : 310 / HP S : 310
Grenoble-Lyon	HP M : 4820 / HP S : 6540	HP M : 4810 / HP S : 6530

Les fréquentations en situation de référence et de projet sont équivalentes. Elles reflètent l'effet marginal induit par le projet sur la fréquentation des axes lourds de transports collectifs.

De façon plus générale, ces conclusions issues des études de trafic se généralisent à l'ensemble des modes de transport et mettent en évidence l'impact très faible, à marginal, du projet sur le choix de mode de transport privilégié par les usagers.

L'effet du projet sur les parts modales fait l'objet de données chiffrées présentées dans le

paragraphe 3.1.2.3. de la pièce F évaluation socio-économique du dossier.

11.1.3.2 Analyse de la recherche de variante du choix du parti retenu :

L'AE recommande de compléter l'étude des partis d'aménagement alternatifs au routier, dans une dimension prospective intégrant l'évolution en cours des pratiques de déplacement et de travail à distance, et valorisant l'ensemble des projets de desserte en transports collectifs actuellement à l'étude ou en projet, à partir du modèle de prévision des déplacements tous modes dont s'est doté l'agglomération grenobloise.

Réponse des maîtres d'ouvrage

De façon générale, les maîtres d'ouvrage rappellent que les études reposent notamment sur l'utilisation du modèle multimodal piloté par l'agence d'urbanisme de la région grenobloise (AURG). Ce modèle partenarial des collectivités de l'agglomération est utilisé pour évaluer les projets de développement d'infrastructures routières et de transports en commun sur la région grenobloise. Il constitue donc la référence pour ce type d'études.

Il prend en compte tous les modes de transport et s'appuie sur les hypothèses de croissances démographiques et économiques de l'agglomération. Il est basé sur les prévisions de développement urbain et de développement du réseau de transport établies par les acteurs locaux au moment de l'étude.

Le scénario prospectif, valorisant les projets de desserte en transport collectif déjà en étude ou en projet, **et fondé sur l'absence d'aménagement routier**, correspond au scénario de référence exposé dans la pièce F du dossier.

Ce scénario de référence est constitué de l'ensemble des hypothèses d'évolution les plus plausibles sur la durée de projection de l'évaluation. Il intègre les perspectives d'évolutions locales de populations et d'emplois, ainsi que les projets de desserte en transport collectif envisagés par les collectivités locales. Toutes ces perspectives d'évolution et ces projets de transport collectif ont été arrêtés de façon partenariale avec les collectivités locales. Ils ont été intégrés dans le modèle multimodal de l'agglomération grenobloise et en conséquence ont été pris en considération dans les études de trafics dans une dimension volontariste.

Ces hypothèses d'évolution et la liste des projets de transport collectif qui comprennent notamment l'aménagement de sites CHRONO, la création d'un projet de métro-câble entre la Poya et Saint-Martin le Vinoux, l'extension de la ligne A du tramways, figurent de façon détaillée dans le chapitre 2.2. de la pièce F. Les reports modaux induits par la réalisation de ces projets de transport collectif sont donc bien pris en compte et ont été analysés de façon prospective.

Ce scénario d'aménagement fondé uniquement sur un parti alternatif à la route conduit inévitablement à l'aggravation des dysfonctionnements et des niveaux de congestion actuelle sur l'A 480. Ces dysfonctionnements se traduisent notamment par une dégradation amplifiée à moyen et long terme des temps de parcours, dont les données chiffrées figurent dans les pièces C et F du dossier d'enquête publique.

L'étude d'un parti d'aménagement alternatif à la route, dans la dimension prospective et volontariste de report modal, figure donc bien dans le dossier. **Il montre que sa seule mise en œuvre ne permettrait pas de résoudre les dysfonctionnements de circulation dans l'agglomération grenobloise.**

C'est pourquoi l'aménagement proposé pour l'A480, compte tenu de son rôle d'axe structurant de l'agglomération, apparaît donc comme un atout pour la métropole. Les bénéfices apportés par le projet sont chiffrés et présentés dans les pièces C et F du dossier. Cela permet également de reporter sur cet axe structurant une partie du trafic circulant actuellement sur les voies secondaires, et qui n'utilise pas l'A480 du fait de sa congestion actuelle.

Cet aménagement s'accompagne de façon indispensable par la poursuite de la politique active engagée par les collectivités en matière de développement des autres modes de transport, afin de pérenniser la stabilisation des trafics et garantir la fiabilité des temps de

parcours à moyen et long terme.

L'aménagement de l'A480 proposé dans le dossier et la poursuite de cette politique de développement des transports en commun, ne sont donc pas à opposer, mais s'inscrivent en parfaite cohérence avec les orientations et les objectifs du ScoT de la région grenobloise, approuvé en décembre 2012, qui prévoient notamment :

- de développer les aménagements nécessaires pour fiabiliser les temps de parcours et les conditions d'écoulement du trafic, notamment sur les sections les plus chargées des autoroutes urbaines,
- de favoriser le report des trafics des voiries locales vers les autoroutes et voies rapides pour réaménager progressivement ces voiries locales et permettre un partage plus favorable aux modes actifs collectifs,
- de créer les conditions favorables à une stabilisation, puis à une réduction du trafic sur les autoroutes et voies rapides, grâce à la mise en place d'une politique multimodale de déplacements incluant notamment la gestion du stationnement, le développement des transports collectifs, la réduction des espaces réservés à la voiture, les incitations aux usages partagés de l'automobile.

Enfin concernant les hypothèses spécifiques relatives à l'évolution des pratiques de déplacement, comme l'apparition de matériels cyclables à assistance électrique, le développement d'applications mobiles destinées à promouvoir les pratiques de covoiturage (AREA est d'ailleurs pionnière en la matière pour le covoiturage domicile/travail), ou encore le travail à distance, la quantification de leurs effets est encore difficilement appréciable. En effet, ces pratiques sont encore trop récentes pour disposer d'un retour d'expérience suffisamment marqué. Leur efficacité nécessite des changements sociétaux, dont les effets attendus s'opéreront à plus long terme et pourront contribuer ainsi à l'atteinte des objectifs fixés dans le ScoT, de stabilisation et de réduction du trafic automobile sur l'A480 en particulier.

11.1.4 Les variantes de contournement de l'agglomération par l'Ouest :

L'AE recommande de compléter le dossier par une justification du choix de ne pas retenir certaines variantes, en particulier celle de la tangentielle Nord-Sud.

Réponse des maîtres d'ouvrage

S'agissant de la tangentielle Nord-Sud, son principal objectif était de délester la totalité du trafic de transit nord-sud de l'A480. Ces trafics ne représentent toutefois que 5 % environ du total des flux circulant sur l'A480. La réalisation de ce projet aurait donc laissé quasiment intacte la problématique de congestion de l'A480 dans cette section.

Indépendamment de son coût de construction, potentiellement plus élevé que celui de l'aménagement présenté dans le présent dossier, et des nuisances environnementales induites par cette nouvelle infrastructure, ce parti d'aménagement n'aurait pas constitué une réponse adaptée aux objectifs de l'aménagement en matière de fluidification de la circulation des usagers sur l'A480 et de réduction pour les populations riveraines de l'impact de cette infrastructure sur l'environnement (rejet des eaux pluviales) et le cadre de vie des riverains (intégration urbaine, bruit en particulier).

S'agissant de la rocade Nord de Grenoble, cet aménagement ne permettait pas de délester de façon substantielle le trafic sur la section urbaine de l'A480 et avait été étudié également dans la perspective à terme de l'aménagement à 2 x 3 voies de l'A480. En conséquence ce projet seul ne constitue pas une réponse appropriée aux objectifs de l'aménagement.

Ces différents éléments de justification figurent dans les chapitres 3.2. et 3.3. de la pièce C du dossier et sont également repris dans l'étude d'impact.

11.1.5 Scénario d'aménagement sur place de l'A480 :

L'AE recommande de présenter une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine pour chacun des 5 scénarios étudiés et de mieux justifier les raisons qui ont conduit à ne pas retenir le scénario 1 au regard de cette comparaison.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les 5 scénarios décrits au § 5.2.1.1. de l'étude d'impact, et qui avait été envisagés lors de la concertation de 2011, sont rappelés ci-dessous :

- scénario 1 : profil à 2 × 2 voies avec l'utilisation aux heures de pointe de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) comme voie de circulation (et dénommée voie réservée) dans le cadre d'une gestion dynamique en fonction du trafic,
- scénario de : profil à 2 × 3 voies avec une bande d'arrêt d'urgence
- scénario 3 : profil à 2 × 3 voies avec également une voie spécialisée partagée à droite pour les transports collectifs,
- scénario 4 : création d'un boulevard urbain en parallèle et en pied de l'autoroute A 480, afin de dédier respectivement les infrastructures au trafic d'échanges et au trafic de transit,
- scénario 5 : adaptation de l'autoroute A 480 avec l'abaissement du profil en long, et profil à 2 × 3 voies.

Le scénario 4, visant à réaliser une infrastructure dédiée au trafic de transit, accolée à un boulevard urbain avec carrefours à niveaux pour les flux locaux et d'échanges, a été écarté pour les raisons suivantes :

- sur un plan technique, il nécessitait la démolition et la reconstruction de tous les ouvrages d'art actuels et la reconfiguration complète de tous les points d'échanges existants,
- sur un plan fonctionnel, et compte tenu de la part très limitée du trafic de transit, la réalisation d'un boulevard urbain avec les carrefours à niveaux supportant plus de 90 % du trafic de l'autoroute 480, aurait laissé intacte la problématique des congestions sur ce nouvel axe,
- sur un plan environnemental, les impacts de cette solution s'avéraient également rédhibitoires pour les raisons suivantes :
 - emprises nécessaires substantiellement plus larges que l'infrastructure actuelle, et incompatibles avec la préservation du bâti existant côté Grenoble et la présence du Drac le long de l'autoroute,
 - contraintes et nuisances induites sur la circulation en phase de chantier, du fait de l'ampleur des travaux à réaliser qui ne permettaient pas de réutiliser la plate-forme de l'infrastructure existante.

Le scénario 5, visant à abaisser le profil en long dans un souci d'intégration de l'autoroute, a également été écarté, car il ne permettait pas d'assurer une véritable perméabilité avec la ville, du fait de la nécessité de conserver des échangeurs dénivelés, compte tenu des niveaux de trafic supportés. Sur un plan environnemental, cette solution présentait également les impacts rédhibitoires suivants :

- excavation de la majeure partie de la plate-forme autoroutière, assurant le rôle de digue, conduisant à une réduction substantielle du niveau de protection de la population vis-à-vis du risque inondation,
- contraintes et nuisances induites sur la circulation en phase de chantier, similaires au scénario 4, du fait de l'ampleur des travaux à réaliser qui ne permettent pas de réutiliser la plate-forme de l'infrastructure existante.

Les scénarii 1, 2 et 3 permettant une réutilisation nettement plus significative de la plate-forme existante, n'engendrent pas les impacts environnementaux rédhibitoires des scénarii 4 et 5.

Leurs impacts sur les trafics sont équivalents, dans la mesure où ils offrent tous une

capacité d'infrastructure de 2 × 3 voies aux heures de pointe.

En conséquence leurs effets sur l'environnement et la santé humaine sont similaires pour les raisons suivantes :

- impacts équivalents sur la qualité des eaux , à partir du moment où le projet s'accompagne d'ouvrages de traitement des rejets d'eaux pluviales, dont les principes de dimensionnement ne dépendent pas du scénario envisagé,
- impacts équivalents sur le milieu urbain et l'urbanisation, les emprises nécessaires étant peu différenciées selon les scénarii et compatibles avec la proximité des bâtis existants,
- impacts équivalents sur l'air et la santé, car les conséquences induites sur les trafics sont les mêmes pour l'ensemble des scénarii, et les différences géométriques entre ces scénarii sont non significatives à l'échelle des phénomènes de dispersion des polluants. Les différences d'émission et de dispersion des polluants entre les scénarii sont donc imperceptibles au niveau de la qualité de l'air et pour la santé des populations,
- impacts équivalents sur le bruit, à partir du moment où le projet s'accompagne de protections à la source dimensionnées avec des objectifs équivalents, quel que soit le scénario envisagé,
- impact sur le milieu naturel, légèrement inférieur pour le scénario 1 et légèrement supérieur pour le scénario 3, du fait des emprises induites par la largeur de la plate-forme de la section courante.

Les impacts environnementaux comparatifs de ces 3 scénarii sont synthétisés dans le tableau ci-dessous :

Scénario	Qualité des eaux	Milieux naturels	Milieu humain et urbanisation	Air et santé	Bruit
Scénario 1	=	(+)	=	=	=
Scénario 2	=	=	=	=	=
Scénario 3	=	(-)	=	=	=

En synthèse, les scénarii 1, 2 et 3 s'avèrent sensiblement équivalents au regard des critères environnementaux et des effets sur la santé humaine.

En revanche, sur un plan technique et fonctionnel, ils présentent des différences nettement plus contrastées :

- le scénario 3 nécessite :- soit la déconstruction et la reconstruction de plusieurs ouvrages pour permettre la création continue d'une 4^e voie dédiée à la circulation des transports collectifs, -soit à ces transports collectifs de sortir et rentrer à chaque point d'échange sur l'autoroute.

Or contrairement au diffuseur numéro 14 de Saint-Egreve sur l'A48 où cette voie dédiée existe, aucun de ces points d'échanges ne permet facilement ces mouvements (diffuseurs des Martyrs, de Vercors, de Catane et Louise Michel). L'intérêt de cette voie dédiée est discutable, sachant que la fluidité et la résorption des congestions en section courante apportée par la création de la 3^e voie, peut lui permettre d'accueillir les transports collectifs. Les collectivités n'avaient d'ailleurs pas manifesté de besoins spécifiques relatifs au développement d'itinéraires transports collectifs sur l'axe urbain de l'A480.

La circulation de bus sur une voie dédiée substituée à la bande d'arrêt d'urgence pose des problèmes de sécurité de conflit au droit des entrées et sorties des diffuseurs. Or la section urbaine de l'A480 se caractérise par un nombre important de points d'échanges très rapprochés et de voies d'entrecroisement rendant particulièrement complexe et délicat ce parti d'aménagement.

Le scénario 1 conduit à supprimer la bande d'arrêt d'urgence aux heures de pointe. Or les études de trafic montrent que ces heures de pointe sont de plus en plus étalées en journée. Ce parti conduirait donc à supprimer pendant des périodes horaires significatives, cette bande d'arrêt d'urgence, élément majeur pour la sécurité des usagers, l'exploitation de l'infrastructure et l'intervention de secours en cas d'accident.

Comme pour le scénario 3, le scénario 1 qui repose sur une circulation sur la bande d'arrêt d'urgence pose des problèmes de conflits et de lisibilité au droit de tous les points d'entrée et de sortie des points d'échanges particulièrement nombreux sur cette section urbaine.

A contrario, le scénario 2 permet à la fois d'offrir en permanence une capacité d'infrastructure à 2 x 3 voies en adéquation avec les trafics qu'elle supporte et le maintien de la bande d'arrêt d'urgence, indispensable pour garantir la sécurité des usagers et l'intervention des services d'exploitation et de secours sur cette autoroute supportant entre 100 000 et

120 000 véhicules par jour en semaine. La largeur de cette bande d'arrêt d'urgence sera localement réduite au droit de certains ouvrages d'art, pour assurer la compatibilité de ce parti d'aménagement avec les ouvrages existants.

En conclusion et pour les raisons environnementales, techniques et fonctionnelles, exposées ci-dessus et résumées dans les pièces C et E du dossier d'enquête, c'est le scénario 2-profil à 2 x 3 voies avec bande d'arrêt d'urgence-, qui a été retenu et soumis à la présente enquête publique.

11.1.6 Variante d'aménagement de la RN 87 :

L'AE recommande de questionner le périmètre du projet, en tenant compte des effets de la suppression des échanges, entre la RN 87 et les cours de la Libération, sur les échangeurs voisins.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les effets induits par la suppression des bretelles d'accès direct entre la RN 87 et le cours de la Libération ont bien été pris en compte dans les études de trafic et la conception du projet.

Cette suppression ne conduit pas à reporter l'intégralité du trafic venant de l'autoroute 480 et entrant dans Grenoble sur le diffuseur des États Généraux. En effet pour ces mouvements, il existe également 2 autres alternatives principales d'accès à Grenoble : d'une part, au Nord par le diffuseur Louise-Michel, d'autre part au Sud par le diffuseur de Comboire.

De façon générale, les effets de la suppression des échanges entre la RD 87 Ouest et le cours de la Libération sont développés dans la pièce F (évaluation socio-économique) au paragraphe 3.1.2.3. Les conséquences de cette suppression ont notamment conduit à prévoir le rétablissement du mouvement cours de la Libération vers l'A480 Sud au moyen de l'aménagement d'un « tourne à gauche » sur l'échangeur du Rondeau, ainsi qu'un élargissement de la bretelle de sortie du diffuseur de Louise Michel à l'approche du carrefour avec le réseau local. Ces dispositions font partie intégrante du projet soumis à l'enquête.

Il faut signaler que l'ensemble des études (modélisations statiques et simulations dynamiques de trafic, acoustique, air notamment) tiennent compte de ce report sur les diffuseurs Louise-Michel, États Généraux et Comboire, dont les volumes concernés sont relativement faibles, de l'ordre de 200 à 300 véhicules / heure aux heures de pointe.

11.1.7 Analyse de l'état actuel, des impacts

et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts du projet :

L'AE recommande d'étudier l'incidence de l'amélioration de l'accessibilité routière de la presqu'île scientifique sur la fréquentation ferroviaire des lignes périurbaines de l'Ouest grenoblois, et de justifier la compatibilité du renforcement de son accessibilité routière avec le projet de modération des circulations automobiles qu'il est prévu d'y développer.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les précisions apportées aux recommandations émises par l'AE dans le chapitre 2.1. « Appréciation globale des impacts du projet », ont montré que l'influence du projet sur la fréquentation des lignes TER desservant Grenoble est quasi nulle.

L'amélioration de l'accessibilité de la presqu'île ne génère donc pas de modification du choix modal, mais permet surtout d'optimiser la desserte de ce pôle principal de l'agglomération aujourd'hui uniquement accessible par la RN 481 et le pont d'Oxford.

Cette amélioration de l'accès routier, notamment pour la desserte des établissements situés dans l'enceinte du CEA, permet de répartir les flux sur 2 entrées et sur 2 sorties principales, et de les connecter plus directement au réseau structurant de l'agglomération.

Par conséquent, cette amélioration permet de soulager le trafic sur les voiries locales et facilite l'adoption de mesures d'apaisement de la circulation sur ce réseau secondaire, conformément aux orientations et objectifs du ScoT de la région grenobloise.

L'AE recommande d'approfondir dans l'étude d'impact :

- les modalités et conséquences des mesures de restriction de la circulation automobile sur les voies urbaines Nord-Sud parallèles à l'A480, avec les gestionnaires concernés, pour s'assurer durablement d'un report de trafic de ces voies sur l'A480,
- la démonstration avec des données sur l'origine et la destination des trafics projetés, du fait que l'élargissement de l'A480 ne contribuera pas à l'augmentation du trafic routier d'échanges entre la périphérie et le centre de l'agglomération grenobloise.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Modalités et conséquences des mesures de restriction de la circulation automobile :

L'aménagement de l'A 480 s'inscrit dans le cadre d'une politique globale de restriction de l'usage de l'automobile dans le centre-ville de l'agglomération grenobloise.

Il est effectivement important de rappeler que cet aménagement permet un retour sur le réseau structurant de flux qui empruntent actuellement des voiries urbaines pour éviter les congestions présentes sur l'axe autoroutier. Il répond ainsi pleinement aux orientations du ScoT de la région grenobloise approuvé en 2012 qui prévoient, en matière de déplacements, de favoriser le report de trafic des voiries locales vers les autoroutes et voies rapides, et de réaménager progressivement ces voiries locales pour permettre un partage des emprises plus favorables aux modes actifs, aux transports collectifs et à l'apaisement des vitesses de circulation.

Cet apaisement a notamment été engagé par les mesures de restriction de la vitesse à 30 km/h sur certaines voiries du périmètre de la métropole, entrées en vigueur au 1^{er} janvier 2016, dont les conséquences sont prises en compte dans le modèle multimodal utilisé pour les études de trafic.

Pour s'assurer de report durable de ce trafic, il est effectivement nécessaire que le réaménagement de ces voiries locales, qui relève des gestionnaires concernés et des autorités organisatrices de transport en commun, se poursuive au travers de la réalisation des projets prévus et pris en compte dans les études de trafic, et de la poursuite de la politique de restriction des facilités de stationnement en centre-ville.

Cette politique a déjà été engagée et s'est récemment concrétisée par des restrictions de circulation en centre-ville dans le cadre de la mise en œuvre du projet Coeur de ville/Cœur de Métropole.

Trafic d'échanges entre la périphérie et le centre :

Les précisions apportées aux recommandations émises par l'Ae au chapitre 2.1. « appréciation globale des impacts du programme » ont permis de mettre en évidence l'absence d'augmentation du trafic induite par le projet depuis la périphérie à destination du centre de l'agglomération.

Afin de compléter cette étude, des arborescences de trafic sur l'A48 vers Grenoble sont présentées ci-dessous aux heures de pointe en situation de référence et de projets. Elles permettent de visualiser les trajets et les destinations de ses usagers en provenance de ces axes (suivent 4 schémas).

Malgré une stabilité globale d'accès à Grenoble en venant du Nord (cf. réponse au

chapitre 2-1), le trafic sur la 48 s'accroît légèrement d'une centaine de véhicules par heure du fait des report de trafic depuis la RD 1075 et la RD 1532, et elle est le reflet des allègements de trafic sur le réseau adjacent.

Par ailleurs, l'aménagement de l'A480 entraîne une nouvelle répartition des flux au droit de la bifurcation entre la RN 481 avec 1240 véhicules par heure vers la RN 481 en situation de projet, au lieu de 1860 en situation de référence. Ce sont les principaux effets de l'aménagement sur le trafic d'échanges entre l'agglomération et sa périphérie.

Ces mêmes arborescences sur l'A480 au Sud du Rondeau vers Grenoble sont présentées ci-après. Le trafic augmente légèrement sur l'A480 sud en situation de projet, du fait de l'amélioration des conditions de circulation sur l'axe et de l'allègement des voiries locales concurrentes. En revanche aucune modification notable de la structure des flux n'est observée.

11.1.8 Faune, flore, zones humides

L'AE recommande de compléter le dossier par un engagement du maître d'ouvrage sur les niveaux de compensation des impacts en zones humides et de préciser les critères de choix des sites qui seront retenus.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrages confirment leur engagement à compenser les impacts du projet sur les zones humides à hauteur de 200 % des surfaces détruites par le projet, à travers 2 types de compensation :

- une compensation minimale à hauteur de 100 % de la surface détruite. Ces mesures visent en priorité la création ou la restauration de zones humides dégradées,
- une compensation minimale (mesures dites de type M2) à hauteur de 100 % de la surface détruite. Ces mesures visent une amélioration des fonctionnalités des zones humides existantes partiellement dégradées.

Ces engagements sont développés dans le chapitre 6.6.3.2 de l'étude d'impact (pages 599 et suivantes) et ils sont conformes au SDAGE du bassin Rhône Méditerranée.

Tant pour les mesures compensatoires en faveur des zones humides, que pour celles en faveur des espèces protégées, les maîtres d'ouvrages ont anticipé dès 2016 les besoins correspondants en matière de maîtrise foncière. Une démarche de concertation a ainsi été engagée avec plusieurs partenaires et acteurs locaux du territoire (propriétaires fonciers, Grenoble Alpes métropole), dans l'objectif de déterminer la faisabilité de la compensation en fonction de la disponibilité foncière des sites candidats à la compensation. Les critères de choix suivants sont ensuite pris en compte avec l'objectif prioritaire d'assurer la meilleure adéquation de ces mesures avec les impacts du projet :

- compenser au plus proche de l'impact, et prioritairement au sein du territoire de Grenoble Alpes métropole (garantir le principe de proximité et de l'intégration territoriale des mesures, malgré les difficultés liées à la forte urbanisation du secteur),
- sécuriser la disponibilité foncière des sites retenus via 2 leviers d'action : soit l'achat, soit le conventionnement avec les propriétaires/exploitants,
- se rapprocher des mêmes types d'habitats naturels, espèces et fonctions que les sites impactés (garantir l'équivalence fonctionnelle, à savoir mettre en œuvre des mesures de compensation qui permettent d'obtenir un bilan au moins neutre entre les effets négatifs attendus du projet et les effets positifs attendus des mesures de restauration et d'amélioration sur le site de compensation),
- mise en œuvre d'aménagements et de pratiques de gestion éprouvés (dans l'objectif de garantir la faisabilité technique),
- rapport coût/efficacité de la mesure sur toute la durée de la mesure, incluant la maîtrise foncière ou d'usage, les études, les travaux de génie écologique, le suivi, la gestion, l'adaptation éventuelle des mesures, (garantir la faisabilité économique),
- suivi de la gestion conservatoire (garantir l'efficacité et la pérennité des mesures),
- mutualisation avec les mesures compensatoires en faveur des espèces

protégées (garantir la mise en cohérence et la complémentarité des mesures).

Concernant la disponibilité foncière des sites candidats à la compensation présentés dans l'étude d'impact, et des nouveaux sites identifiés depuis, les négociations (maîtrise foncière, maîtrise d'usage) sont toujours en cours. Les modalités précises de maîtrise (foncière ou d'usage) des sites candidats à la compensation, et la faisabilité technique de travaux envisagés, ainsi que les modalités de leur suivi et de leur gestion conservatoire, des mesures seront précisées dans le dossier de demande d'autorisation environnementale.

11.1.9. Espaces boisés :

L'AE recommande de mieux préciser les sites qui seront mobilisés pour les mesures compensatoires en faveur des milieux boisés, et de les distinguer des compensations pour les zones humides, pour lesquels devront apparaître clairement les engagements du maître d'ouvrage à hauteur de 7,5 ha.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrages confirment leur engagement à compenser les impacts du projet à une hauteur comprise entre 150 et 200 % selon les enjeux des milieux concernés (200 % pour les zones humides, 200 % pour les boisements et 150 % pour les milieux ouverts). Comme indiqué dans l'étude d'impact, les superficies des habitats impactés (milieux ouverts, milieux boisés et zones humides) pourront faire l'objet d'une actualisation dans le cadre des études détaillées en cours qui préciseront les emprises techniques nécessaires à la réalisation du projet. Elles permettront d'affiner les impacts du projet et donc les besoins de compensation. Les superficies définitives des habitats impactés seront précisées dans le dossier de demande d'autorisation environnementale.

Comme pour les zones humides, les maîtres d'ouvrages ont anticipé dès 2016 la recherche de sites pour la compensation. Une démarche de concertation a ainsi été engagée avec plusieurs partenaires et acteurs locaux du territoire (propriétaires fonciers, Grenoble Alpes métropole) dans l'objectif de déterminer la faisabilité de la compensation en fonction de la disponibilité foncière des sites candidats à la compensation. Les modalités de maîtrise (foncière ou d'usage) des sites candidats à la compensation, et donc la faisabilité technique et économique, ainsi que les modalités de suivi et de gestion conservatoire des mesures compensatoires, seront également définis dans le dossier de demande d'autorisation environnementale.

Un même site pourra être utilisé à la fois aux mesures de compensation relatives aux zones humides et aux habitats des espèces protégées (milieux boisés). Le dossier de demande d'autorisation environnementale précisera la justification de cette mutualisation en s'attachant à démontrer séparément en quoi les mesures compensatoires pourront à la fois être favorables aux zones humides et aux espèces protégées.

11.1.10 Eaux

L'AE recommande de préciser la géométrie des appuis créés dans l'Isère et les effets des dispositions qui seront prises pour maintenir la section hydraulique sur les milieux naturels en rives.

Réponse des maîtres d'ouvrage

S'agissant de l'élargissement du viaduc sur l'Isère, l'étude d'impact présente dans le chapitre 6.3.3.2. les résultats des modélisations hydrauliques effectuées à ce stade des études.

Ces modélisations ont montré que la construction des nouveaux appuis nécessaires pour élargir les viaducs existants n'engendrait pas d'impact hydraulique notable sur les lignes d'eau de l'Isère, moyennant des dispositions techniques spécifiques de reprofilage de la géométrie des appuis actuels et des contraintes sur la géométrie des appuis futurs.

Concrètement cette disposition consiste à créer de nouveaux appuis et revoir la forme des appuis existants avec une forme profilée à l'amont et l'aval du sens d'écoulement des eaux pour assurer leur optimisation hydrodynamique. Elles permettent d'améliorer les

circulations de l'eau autour des piles et de limiter l'impact sur les niveaux d'eau de l'Isère en cas de crues notamment.

L'efficacité hydraulique de ces dispositions, explicitée dans l'étude d'impact, a ainsi été vérifiée. L'ensemble des modalités de réalisation de ces piles et leur géométrie précise seront présentées et détaillées dans le dossier de demande d'autorisation environnementale.

11.1.11 Air :

L'AE recommande d'intégrer aux différentes simulations modélisées en matière d'émission de pollution, une hypothèse prenant en compte une vitesse limite de 70 km/h.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Il est rappelé que le dossier précise que globalement, les pollutions générées par le trafic sont sensiblement équivalentes à 70 km/h et à 90 km/h pour le parc automobile VL et PL circulant sur l'A480, mais inférieure aux pollutions émises par un trafic de congestionnée. Il est donc inexact de dire que la réduction de la vitesse aurait un impact très favorable sur le niveau des émissions polluantes.

Ces considérations, issues de nombreuses études et résultats d'expérimentation, sont reprises par ailleurs dans la circulaire du 24 novembre 2015 « relative à la limitation de vitesse sur l'autoroute pour des motifs de qualité de l'air » qui précise :

- « les études générales montrent que la vitesse optimale pour minimiser les émissions de polluants par les véhicules légers est de 70 km/h et que ces émissions deviennent particulièrement critiques en situation de congestion. La vitesse optimale pour minimiser les émissions de polluants par les poids lourds est en général de 90 km/h, compte tenu de la conception et du réglage du moteur. Les émissions de polluants des poids-lourds augmentent sensiblement à 80 km/h, puis à 70 km/h. Elles augmentent significativement à des vitesses pratiquées inférieures à 70 km/h »
- « pour les sections autoroutières qui traversent une zone urbanisée, il est donc conseillé, compte tenu de l'importance du trafic de poids lourds en transit, d'éviter de fixer une vitesse maximale autorisée inférieure à 90 km/h ».

Le projet d'aménagement de l'A480 est conçu pour permettre une vitesse de circulation maximale à 90 km/h. L'étude d'impact et les modélisations environnementales thématiques ont donc été établies sur la base de cette conception et de cette vitesse de circulation.

La faisabilité d'abaisser la limitation de vitesse, qui relève par ailleurs des prérogatives du Préfet dans l'exercice de son pouvoir de police, est néanmoins préservée par le projet. Dans ce contexte, le Préfet de l'Isère a décidé de lancer une étude spécifique, afin de disposer d'éléments d'analyse sur la limitation de la vitesse maximale autorisée sur la section citée ci-dessus, qu'il fixera ultérieurement. Cette étude aura pour objet de comparer les impacts induits par les différences de vitesses limites maximales autorisées (effets positifs ou négatifs). Cette comparaison sera réalisée sur la base de plusieurs critères. L'impact en matière de qualité de l'air en fait partie, mais n'est pas le seul facteur de décision pour privilégier d'emblée le choix d'une vitesse de circulation abaissée à 70 km/h.

11.1.12 Risques :

L'AE recommande au maître d'ouvrage de

- joindre l'étude de danger du Drac en s'assurant que le projet y est correctement pris en compte,
- démontrer la neutralité du projet d'élargissement de la 480 sur la situation hydraulique, et de préciser le niveau de crue auquel la digue apporte une protection,
- démontrer également que les caractéristiques de l'ouvrage répondent à la démarche engagée pour l'établissement du PPRI du Drac, et respectent ses prescriptions.

Réponse des maîtres d'ouvrage

L'étude de danger élaborée en 2014 pour le compte du gestionnaire de la digue des Eaux Claires (DIR Centre-Est) a consisté principalement :

- à réaliser un historique de la construction et de l'évolution des caractéristiques de la digue du Drac,
- à fournir des éléments descriptifs de l'ouvrage,
- à effectuer différentes modélisations hydrauliques visant à définir des niveaux d'eau du Drac en cas de crue, sur la base des modèles hydrauliques et topographiques connus en 2014,
- à analyser la probabilité et les conséquences de phénomène d'inondation par sur versant ou rupture de la digue.

Cette étude de danger, constituant une photographie à un instant donné (2014), est indépendante du projet d'aménagement soumis à enquête et n'a donc pas vocation à fixer des prescriptions ou des mesures pour s'assurer que celui-ci la prend bien en compte.

Pour la bonne compréhension du public, les conclusions principales de cette étude ont été exploitées dans le cadre de l'étude d'impact et notamment son état initial. Pour des soucis de clarté et de lisibilité, les maîtres d'ouvrage ne retiennent pas le principe de la joindre au dossier, au vu de son volume significatif.

Concernant la neutralité du projet sur la situation hydraulique, et comme le précise bien l'AE, il est essentiel que le projet n'engendre pas d'effets notables sur la tenue de cette digue et ne réduise pas le niveau actuel de protection hydraulique vis-à-vis d'éventuelles crues du Drac.

Il convient donc de rappeler l'engagement fort des maîtres d'ouvrage, explicité dans le dossier, de ne pas altérer les caractéristiques essentielles de l'ouvrage en place, et notamment les conditions actuelles de stabilité des talus de l'autoroute, au regard des différentes situations et régimes de crues/décrués éventuelles du Drac (chapitre 6.3.1.2.3. de l'étude d'impact).

En matière hydraulique, les modélisations effectuées et présentées au chapitre 6.3.3.2. de l'étude d'impact, qui reposent sur le même modèle hydraulique que celui utilisé dans le cadre de l'étude de danger, mettent en évidence un impact négligeable, d'environ 1 à 2 cm, et donc du même ordre de grandeur que la précision du modèle, induit par le projet d'aménagement. Ces modélisations ont été réalisées pour plusieurs scénarii, dont la crue centennale, et montrent la neutralité du projet d'aménagement sur la situation hydraulique.

Sur le plan de la tenue de l'ouvrage, les principes techniques pour maintenir les fonctionnalités de la digue, tant en phase travaux que définitive, répondront aux objectifs suivants :

- conditions de stabilité de l'ouvrage en cas de ruptures par érosion externe,
- conditions de stabilité de l'ouvrage vis-à-vis des risques d'érosion interne, au regard des phénomènes de bouillonnement, d'érosion régressive et d'érosion par suffosion,
- stabilité mécanique de l'ouvrage en cas de ruptures par glissement d'ensemble, notamment en situation de montée de crue et en régime de décrue.

Le PPR I est actuellement en cours d'élaboration par les services de l'État et fera l'objet d'une enquête publique envisagée au cours de l'année 2018. En conséquence le projet ne peut prendre en compte les prescriptions qui seront arrêtées dans le cadre de ce PPR I.

Pour assurer la cohérence du PPR I avec le projet, les services de l'État et les maîtres d'ouvrage sont convenus d'utiliser le modèle hydraulique validé récemment par l'État dans le cadre du PPR I, pour actualiser les modélisations hydrauliques au stade du dossier d'autorisation environnementale.

11.1.13 Risques technologiques :

L'AE recommande de préciser la cohérence du projet avec la démarche d'élaboration du PP RT de l'établissement Eurotungstène en cours :

[Réponse des maîtres d'ouvrage](#)

Comme indiqué au chapitre 3.4.3.1. de l'étude d'impact (page 320), l'établissement Eurotungstène Poudres ne fait toujours pas à ce jour l'objet d'un PPRT établi et prescrit. Il est prévu qu'il soit établi à terme, mais dans un délai qui reste pour l'instant inconnu.

Les maîtres d'ouvrage précisent que des échanges ont été engagés avec l'établissement. À ce stade il n'a pas été mis en évidence d'incohérence entre le projet d'aménagement soumis à enquête et les réflexions actuelles menées dans le cadre de l'élaboration de ce PP RT.

L'AE recommande d'indiquer dans le dossier si le projet nécessite une adaptation du plan particulier d'intervention (PPI) de l'Institut Laue-Langevin (ILL) :

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage précisent que les contacts étroits et très réguliers ont été engagés depuis 2015 avec les services du CEA, auquel est rattaché l'ILL. Ils ont pour objectif d'examiner les dispositions techniques permettant de préserver l'intégrité du site et le fonctionnement des installations du CEA en phase chantier et en phase exploitation, après l'aménagement des travaux de l'A480.

Le projet a pour principale vocation d'améliorer la fluidité du trafic entre la bifurcation A48/A 480/RN 481 et l'échangeur du Rondeau, et donc de réduire les congestions et embouteillages constatés quotidiennement au droit de la section située au droit de l'ILL. En conséquence, et même si le projet induira une hausse modérée du trafic sur l'A 480, la fluidité du trafic attendue permettra de ne pas augmenter le risque de vulnérabilité des personnes susceptibles d'être bloquées dans un embouteillage au droit de l'ILL.

Dans le cadre de dispositifs d'exploitation, les maîtres d'ouvrage étudient actuellement l'opportunité de doter les bretelles d'entrée, de barrières d'interdictions qui pourront le cas échéant, et comme proposé par l'ASN (Autorité de Sécurité Nucléaire assurant en France le contrôle de la sûreté des installations nucléaires), s'intégrer au dispositif des mesures édictées par le PP I en vigueur.

La nécessité d'adapter le PPI actuel ne relève toutefois pas de la responsabilité et des prérogatives des maîtres d'ouvrage.

11.1.14 Évaluation socio-économique :

L'AE recommande que les éléments retenus pour le calcul du bénéfice lié au gain de temps de parcours fassent l'objet d'un exposé permettant d'en apprécier le résultat et sa fiabilité dans le temps.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les principes de calcul des gains de temps de parcours sont explicités dans le paragraphe 3. 2.5.1. de la pièce F (évaluation socio-économique), rappelés et complétés par les précisions ci-dessous. Les gains de temps aux périodes de pointe sont issus des études de modélisation statique et dynamique pour un jour ouvré type. Sur les autres périodes horaires de la journée, il est supposé qu'aucun gain de temps n'ait obtenu, ce qui constitue une hypothèse prudente au regard des congestions actuellement constatées sur l'infrastructure, en dehors de ses heures de pointe. Ces valeurs sont ensuite extrapolées à l'année en considérant qu'il y a 300 jours ouvrés par an.

Les gains de temps évalués par les simulations dynamiques concernent le périmètre direct de la 480. Les différences de temps de parcours entre la référence le projet, évaluées à partir de ce modèle sur les principaux itinéraires, sont exposées au paragraphe 3.1.2.3. de la pièce F. Sur les autres voiries, les gains de temps pris en compte sont issus des résultats du modèle partenarial de la région grenobloise et tiennent donc compte de l'effet d'allègement du trafic sur les voiries locales. Le modèle dynamique est en effet circonscrit à ce qui se passe sur la 480. Il faut signaler que les gains en temps de parcours induits par la décongestion des autres voiries sont limités et ne représentent environ que 10 % des gains de temps de parcours totaux.

Les études ayant mis en évidence la constance des trafics sur l'A 480 à moyen terme, les gains de temps ont été considérés eux aussi constants dans le temps. Cette hypothèse de calcul est justifiée pour la raison suivante : en cas d'augmentation du trafic différente de celle issue des études, celle-ci concernerait non seulement la situation de projet, mais également la situation de référence. En conséquence, la dégradation des temps de parcours en situation de projet ne générerait donc pas forcément de diminution des gains de temps, dans la mesure où cette dégradation serait également observée sur la situation de référence.

Pour évaluer la robustesse des résultats présentés dans l'étude socio-économique, un test de sensibilité a toutefois été réalisé sur la base des 2 hypothèses suivantes :

- Une diminution de 3 % par an des gains de temps à partir de 2020 et jusqu'à la fin de l'évaluation.. Ce premier test revient à diminuer de 25 % les gains de temps à l'horizon 2030, et de 45 % à l'horizon 2040,

- Une division par 2 des gains de temps à partir de 2030.

Les valeurs actuelles nettes socio-économiques (VAN-SE) à l'horizon 2070 obtenues pour chacun de ces cas de figure sont les suivantes :

-1.VAN-SE = 230 M€

-2.VAN-SE = 285 M€

Le projet conserve donc un bilan monétarisé largement favorable, même en tenant compte de ces hypothèses très pessimistes sur l'évolution des gains de temps apportés par l'opération.

11.1.15 . Suivi des mesures et de leurs effets :

L'AE recommande de préciser la localisation des points de mesure de la qualité de l'eau, en particulier des piézomètres et puits à l'aval de la tranchée du Rondeau et les modalités de prise en compte des résultats.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Le suivi du niveau des nappes est en cours depuis octobre 2016, en relation avec le suivi de la pluviométrie à la station du Versoud : 3 sondages carottés ont été équipés de piézomètres, dont l'un avec une sonde automatique.

Six autres piézomètres seront posés dans le cadre de l'étude de projets géotechniques.

Deux piézomètres seront positionnés hors zone de travaux pour leur conservation et pour permettre des prélèvements et d'analyse continue de la qualité de l'eau. Les forages concernés seront réalisés avec un diamètre supérieur à 40 mm pour permettre ces prélèvements. L'un d'eux (SD 2017-3) sera utilisé pour des essais de pompages et sera positionné à l'aval du futur ouvrage de la tranchée couverte.

Le suivi piézométrique en continu permettra également de surveiller le rayon d'influence du rabattement de nappes lors des pompages. Les débits de pompage seront contrôlés pour cantonner le rabattement à l'emprise de l'excavation.

Les prélèvements permettront des analyses physico-chimiques des eaux souterraines par un prestataire spécialisé avant travaux (état zéro), pendant les travaux et 1 an après les travaux.

En ce qui concerne les eaux superficielles, 2 points de rejets existants dans le Drac seront conservés : l'un immédiatement à l'aval de la station hydroélectrique sur le canal des 120 Toises, l'autre à l'aval de la passerelle modes doux sur le Drac. Dans les 2 cas, après travaux, un bassin interceptera et traitera les eaux avant rejets.

Toutefois, dans le collecteur le plus au sud, des eaux urbaines issues des voiries de surface métropolitaine (hors RN, branches et bretelles) continueront à être rejetées sans traitement.

Aucun écoulement naturel de bassin versant ne sera intercepté et rejeté avec les eaux de voirie..

Un suivi de la qualité physico-chimique et Hydro morphologique des eaux du Drac sera réalisé avant les travaux (état zéro), pendant les travaux (fréquence à définir en fonction

de la nature des travaux d'événements particuliers), à l'achèvement du chantier, puis à 3 et 5 ans après la mise en service. Pour chaque campagne, 2 prélèvements seront réalisés, l'un en amont et l'autre à l'aval des rejets.

11.1.16 Résumé non technique :

L'AE recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis et de veiller à la cohérence entre les différentes pièces du dossier.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Cette recommandation a été prise en compte par les maîtres d'ouvrage.

11.2 **AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE DU 25 JUILLET 2018 :**

Ce document vise à apporter des précisions et explications sur la base des éléments figurant dans l'étude d'impact et plus globalement dans le dossier d'enquête publique préalable à la demande d'autorisation environnementale, et sur lesquels l'Autorité Environnementale émet des recommandations.

L'objectif est d'apporter ainsi des éléments complémentaires permettant également une meilleure compréhension du dossier par le public.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les recommandations de l'AE figurent en totalité dans son avis détaillé. Elles ont été prises en considération par les maîtres d'ouvrage et font l'objet des réponses et compléments exposés dans le corps de l'avis ci-après.

Les recommandations précédemment formulées par l'AE dans son avis du 13 septembre ont fait l'objet d'un document de réponses des maîtres d'ouvrage, qui a été joint au dossier soumis à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau.

Ce document de réponse visait à apporter des précisions et explications sur la base des éléments figurant dans l'étude d'impact et plus globalement dans le dossier soumis à enquête, et sur lesquels l'AE a émis de recommandations. L'objectif était d'apporter ainsi des éléments complémentaires permettant également une meilleure compréhension du dossier par le public.

Comme proposé par l'AE dans son présent avis en page 9, le document de réponse à l'avis émis par l'AE en date du 13 septembre est annexé au présent dossier de demande d'autorisation environnementale dans la pièce H (avis émis sur le dossier et réponses des maîtres d'ouvrage).

S'agissant des observations, et plus précisément de la réserve et des recommandations formulées par la commission d'enquête publique, à l'issue de l'enquête qui s'est tenue du 20 novembre 2000 au 17 janvier 2018, elles ont été récapitulées en annexe 2 à l'arrêté déclarant d'utilité publique l'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau, publié au recueil des actes administratifs de l'Isère en date du 26 juillet 2018.

Cette annexe comprend pour la réserve chacune des recommandations formulées par la commission, des réponses détaillées des maîtres d'ouvrage. Ceux-ci invitent donc le public à consulter les réponses apportées à cette réserve et à ces recommandations.

Concernant la demande de prise en compte des analyses de l'agence d'urbanisme de Grenoble sur la relation entre l'extension de l'urbanisation et le développement des 3 radiales autoroutières qui convergent sur la ville de Grenoble, les maîtres d'ouvrage rappellent qu'ils ont répondu à la question plus globale de l'impact du projet sur le développement de la péri-urbanisation dans le cadre du document de réponses aux recommandations de l'Ae formulées le 13 septembre 2017.

Ils précisent par ailleurs que cette question est sans lien avec **le présent dossier de demande d'autorisation environnementale au titre de l'eau, des milieux aquatiques, et de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées.**

Concernant l'hypothèse d'une vitesse ramenée à 70 km, les maîtres d'ouvrage indiquent que cette décision relève des prérogatives du Préfet dans l'exercice de son pouvoir de police. Elle ne présente cependant pas de lien avec le présent dossier de demande d'autorisation environnementale au titre de l'eau, des milieux aquatiques, et de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées.

11.2.1 Compléments apportés par les pièces spécifiques de la demande d'autorisation environnementale :

Réponse des maîtres d'ouvrage

Il convient tout d'abord de rappeler que le projet soumis à la présente demande d'autorisation a un impact sur les peuplements boisés en place de 12 hectares. Toutefois, en rive droite du Drac, cet impact se limite à 2 ha.

Cet effet relativement faible est la conséquence des choix ayant guidé la conception du projet, notamment la démarche ER.C., dont les principes sont rappelés ci-dessous :

- Adoption de caractéristiques minimales pour la largeur de la plate-forme autoroutière, au regard des possibilités offertes par les référentiels de conception pour limiter les emprises du projet,

- Mise en œuvre des dispositions constructives, en cas de nécessité, au plus près de la plateforme pour maintenir, voire améliorer, les caractéristiques essentielles actuelles de la digue des Eaux Claires, ouvrage stratégique pour la protection des populations situées en rive droite du Drac. C'est le cas par exemple des murs de soutènement et des ouvrages de type palplanches, implantés au plus près de la crête de talus de l'autoroute élargie pour limiter en phase de travaux et en face définitive, l'emprise et l'impact du projet sur la végétation en place. C'est aussi le cas des bassins de traitement, dont une très grande partie seront enterrés sous la plate-forme autoroutière actuelle, et n'impactent ainsi pas la végétation présente le long du Drac,

- Reconstitution et extension sur l'ensemble du linéaire de l'autoroute, d'un chemin d'entretien et d'exploitation, réutilisant autant que possibles les cheminements existants, pour assurer la surveillance et les opérations d'entretien de cet ouvrage stratégique que constitue la digue des Eaux Claires.

Les possibilités de reboisement compensatoire « in situ » dans les emprises impactées par le projet sont limitées et pourraient concerner :

- Les talus de l'autoroute élargie côté Drac : ces surfaces sont faibles dans la mesure où projet s'accompagne sur un linéaire significatif de la mise en œuvre de murs de soutènement. En outre, pour ces surfaces résiduelles, il a été proposé des mesures de reconstitution d'une strate herbacée, avec une palette végétale adaptée aux enjeux de biodiversité qui sont compatibles avec la fonctionnalité de digue qu'assure l'autoroute sur une grande partie de son linéaire,

- Le chemin d'entretien : son reboisement ne permettrait plus de maintenir sa fonctionnalité essentielle d'ouvrage annexe destiné à la surveillance et à l'entretien de la digue. Il compromettrait également la mutualisation de son usage avec un cheminement piéton, demandé par les collectivités dans l'objectif de faciliter l'accès à la rivière pour la population, constituant semble-t-il une demande grandissante de celle-ci.

Enfin, à titre accessoire, ces mesures de reboisement ne constituent pas, au titre du présent projet, des mesures compensatoires, mais d'accompagnement, et interviendront après l'achèvement des travaux d'aménagement de l'infrastructure.

Avis motivé de la commission d'enquête :

Les maîtres d'ouvrage exposent leur parti pris de privilégier la sécurité des personnes et des biens, en renforçant la digue rive droite du Drac, plutôt que la continuité écologique et la biodiversité du Drac.

L'exigence de sécurité réside dans, l'amélioration des caractéristiques de la digue, le maintien du chemin d'entretien.

Pour autant, les maîtres d'ouvrage ne sacrifient pas la biodiversité, et la prennent en considération, dans une démarche d'ERC et de conciliation, avec la limitation de l'emprise autoroutière, la limitation de l'impact de cette emprise sur les boisements, dont seuls 2 ha sont impactés sur les 12 ha de boisements, le reboisement ou la végétalisation des talus d'autoroute

La commission d'enquête émet un avis favorable sur le parti pris des maîtres d'ouvrage, de privilégier la sécurité de la digue et des populations.

Milieux ouverts :

L'AE recommande d'appliquer la même méthode d'appréciation de la fonctionnalité des milieux affectés ou apportés en compensation, tant aux zones humides qu'aux espaces boisés et ouverts.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage prennent bonne note de la recommandation sur la méthode d'appréciation de la fonctionnalité des milieux affectés ou apportés en compensation. Pour les habitats d'espèces protégées incluant les espaces boisés et ouverts, ils proposent ainsi de fournir les résultats de cette appréciation en se basant sur les plans de gestion qui seront réalisés pour chaque site de compensation. Sur l'équivalence fonctionnelle des sites de compensation par rapport aux impacts du projet, il convient de rappeler que la sécurisation des sites de compensation en l'état actuel permet déjà d'aller au-delà des engagements pris, en particulier concernant les milieux ouverts et les milieux boisés, comme le montre l'état d'avancement présenté au chapitre 4. 5 de la pièce F du dossier.

Avis motivé de la commission d'enquête :

La commission prend note des engagements du MO qu'elle approuve,

Conventions :

L'AE recommande de justifier la contribution des acquisitions proposées à la compensation, au regard de la perte de connectivité écologique au droit du projet le long du Drac.

Réponse des maîtres d'ouvrage

En préambule, il est rappelé que l'impact du projet sur le corridor écologique le long du Drac se limite à 2 ha de boisements, dont 0,3 ha de ripisylve.

La justification de l'appréciation de l'impact, qualifié de « limité » sur la trame verte, est donnée en page 42 de la pièce E du dossier. Pour rappel, elle tient en résumé à :

- la préservation d'une trame arborée restant très majoritaire en pied de digue entre l'échangeur du Rondeau et la confluence Isère-Drac,
- la préservation des milieux ouverts qui se distribueront en alternance de la trame arborée préservée restant très majoritaire.

En complément, il est précisé que le projet ne nécessite aucun aménagement ou ouvrage transversal au corridor du Drac, susceptible d'interrompre les flux biologiques le long du cours d'eau, en particulier vis-à-vis de la faune, quels que soient les groupes considérés (mammifères, y compris chiroptères, avifaune, herpétofaune, entomofaune).

Par ailleurs, le chapitre 8 de l'article R 122-4 du code de l'environnement cadrant le contenu des évaluations environnementales, liste notamment : « les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour :

- Eviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, et réduire les effets n'ayant plus être évités,
- Compenser lorsque cela est possible les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité ».

Conformément à cette doctrine du Code de l'Environnement, il faut d'abord rappeler que le projet permet d'éviter et de réduire très significativement la perte de connectivité au droit du projet le long du Drac. Comme le mentionne l'AE, la réutilisation au maximum des infrastructures existantes et les choix techniques visant à retenir le meilleur compromis entre le référentiel routier et la limitation des emprises nécessaires, permet de limiter l'impact sur l'environnement. Les maîtres d'ouvrage prévoient aussi des actions en faveur de la végétation « in situ », présentées dans le dossier, conçues pour être favorables à la biodiversité, même si elles ne sont pas ou peu valorisées au titre des mesures compensatoires, car réalisables seulement à l'issue des travaux :

- enherbement avec l'utilisation d'une palette végétale enrichie par rapport aux

accotements de l'autoroute, constitués actuellement de milieux ouverts caractérisés par une pauvreté spécifique,

- plantations à l'issue des travaux, sur les espaces où l'interface avec la sécurité publique de la digue des Eaux Claires ne se pose pas, et plus particulièrement dans les délaissés des bretelles d'échangeurs,
- traitement écologique des murs acoustiques et de soutènement.

L'ensemble de ces mesures d'évitement et de réduction permet de contribuer (cf. page 54 de la pièce E) au maintien d'une continuité écologique le long de la rive droite du Drac, comme c'est le cas actuellement, pour l'ensemble de la faune, et notamment pour les espèces potentiellement les plus sensibles, c'est-à-dire les chiroptères et la faune terrestre.

Enfin la compensation « in situ » d'une perte de connectivité écologique au droit du projet le long du Drac s'avère, dans ce contexte, peu adaptée. En effet les contraintes le long du Drac dans l'agglomération grenobloise sont très fortes. D'une part, les disponibilités foncières à proximité du projet sont inexistantes, du fait de la forte urbanisation le long des vallées fluviales de l'Y grenoblois,

D'autre part, les enjeux liés à la biodiversité doivent être conciliés avec les enjeux hydrauliques liés à l'exigence de sécurité des digues. Des mesures de reconstitution « in situ », notamment d'habitat rivulaire, pourraient ainsi constituer un obstacle à l'écoulement des eaux lors des crues, ce qui n'est pas compatible avec les exigences de sécurité des digues.

Avis motivé de la commission d'enquête :

Les maîtres d'ouvrage apportent toutes les précisions nécessaires aux questions de l'AE et démontrent le sérieux de leurs recherches et de leurs procédures, dans la mise en oeuvre de cet important chantier, en sachant concilier l'exigence de sécurité des personnes et des biens et le nécessaire respect de la biodiversité et de la continuité écologique.

11.2.2 Eaux. Risques d'inondation :

L'AE recommande au SYMBHI d'accélérer le calendrier de réalisation du programme d'actions de prévention des inondations (PAPI) pour rendre possible l'introduction dans le projet d'aménagement routier, des dispositions permettant d'améliorer le traitement des espaces situés au pied de la digue rive droite du Drac.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage prennent bonne note de cette recommandation qui s'adresse au SYMBHI.

Stabilité des digues :

L'AE recommande au maître d'ouvrage :

- d'exposer dans le dossier de manière plus explicite la distinction entre la capacité de stockage compensant les surfaces nouvellement imperméabilisées, et celle compensant la totalité de l'emprise de l'infrastructure,
- d'être plus ambitieux que l'occurrence biennale, pour la gestion des épisodes pluvieux, au regard des enjeux environnementaux.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Concernant le premier point, il est rappelé que la pièce D du dossier explicite et justifie que le critère dimensionnant pour les bassins est la fonction de confinement pour une pollution accidentelle concomitante avec une pluie d'occurrence 1 an et de durée 2 heures.

Le tableau ci-dessous présente en complément de celui figurant page 131 de la pièce D, pour chaque impluvium concerné par le traitement des eaux pluviales des nouvelles surfaces imperméabilisées :

- le volume utile nécessaire au confinement d'une pollution accidentelle concomitante avec une pluie d'occurrence 1 an et de durée 2 heures (ligne V utile),
- le volume utile nécessaire à l'écrêtement de la totalité des eaux de la plate-forme pour une pluie d'occurrence annuelle (ligne Volume annuelle S total en rouge),
- le volume utile nécessaire à l'écrêtement de la totalité des eaux de la plate-forme pour une pluie d'occurrence biennale (ligne Volume biennal S total en rouge),
- le volume utile nécessaire à l'écrêtement des nouvelles surfaces imperméabilisées pour une pluie d'occurrence centennale (ligne Volume centennal S créée en rouge).

Ce tableau met notamment en évidence que les bassins de traitement prévus dans le cadre du projet disposeront d'un volume nettement supérieur à celui strictement nécessaire pour écrêter des nouvelles surfaces imperméabilisées pour une pluie d'occurrence centennale.

	BN2+BU1	BU1.5	BU2	BU3	BU4	BU5
Surface active projet (m ²)	70900	34300	56450	50250	93300	58100
V utile	1400	700	1425	1105	1915	1150
V mort	480	275	340	510	575	595
V total	1880	975	1765	1615	2490	1745
Volume annule S total	1088	480	916	751	1433	673
Volume biennal S total	1610	733	1332	1122	2121	1101
Occur.S total	2 ans					
Surface créée estimée	3170	4890	9130	7400	15270	5860
Volume centennal S créé	23	93	248	159	376	68
Occur.S créé	- 100 ans					
Qf (l/s)	99	57	69	74	130	124
Smin dec (m ²)	665	185	485	900	1070	925

Concernant le second point, les maîtres d'ouvrage souhaitent rappeler, à juste titre comme le précise l'AE, que le projet s'accompagne en matière de collecte et de traitement des eaux pluviales, de la mise en œuvre de dispositifs d'assainissement conduisant à une amélioration substantielle de la situation existante, particulièrement dégradée.

En effet les bassins de traitements qui seront mis en place, permettront notamment de traiter une grande partie de la pollution chronique et de confiner une pollution accidentelle concomitante, pour la quasi intégralité de ces ouvrages, avec une pluie de période de retour 1 an et de durée 2 heures.

Concernant la fonction d'écrêtement de ces bassins, ceux-ci permettent d'écrêter le débit de l'ensemble des surfaces imperméabilisées de la section courante pour une pluie de période de retour d'environ 2 ans, et le débit des nouvelles surfaces imperméabilisées pour une pluie d'occurrence centennale.

Il faut préciser que les prescriptions quantitatives en matière d'écrêtement sont édictées par le SDAGE Rhône Méditerranée 2016/2021, en l'absence de documents

réglementaires de portée plus locale et plus contraignante.

Le SDAGE Rhône Méditerranée fixe l'objectif pour les projets situés en amont de zones à risques naturels d'inondations, d'écarter les nouvelles surfaces imperméabilisées pour une pluie d'occurrence centennale. Or du fait de la configuration du site, l'A480 ne se situe pas en amont d'une telle zone à risques. En effet les zones urbanisées qui pourraient être potentiellement concernées par des problématiques d'inondations dues aux rejets des eaux de ruissellement de l'infrastructure autoroutière, se situent en amont du projet. La quasi-intégralité des rejets des bassins de traitement des eaux pluviales se fait directement dans le Drac à l'aval des zones urbanisées.

En conséquence, les dispositions adoptées par les maîtres d'ouvrage pour le dimensionnement des bassins de traitement vont, en matière d'écarterement des eaux pluviales, au-delà des obligations réglementaires, et la mise en place de dispositifs plus ambitieux en la matière n'aurait qu'un intérêt très limité au regard des enjeux environnementaux, l'exutoire principal de ces rejets étant le Drac.

Avis motivé de la commission d'enquête :

Sur le dimensionnement des bassins : les maîtres d'ouvrage prouvent, chiffres à l'appui, que les bassins de traitement prévus dans le cadre du projet disposeront d'un volume nettement supérieur à celui strictement nécessaire pour écarter des nouvelles surfaces imperméabilisées pour une pluie d'occurrence centennale.

Sur le second point : pour ce qui concerne l'écarterement des eaux pluviales, les dispositions adoptées pour le dimensionnement des bassins de traitement vont au-delà des obligations réglementaires.

Et la mise en œuvre des dispositifs d'assainissement apportera une amélioration substantielle à la situation existante, particulièrement dégradée.

La commission d'enquête émet un avis favorable sur les réponses apportées et les craintes levées.

11.2.3 Suivi du projet, de ses effets, des mesures de leurs effets :

L'AE recommande de préciser la localisation des points de mesure de la qualité de l'eau, en particulier des piézomètres et puits à l'aval de la tranchée du Rondeau et les modalités de prise en compte des résultats.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Le suivi du niveau de nappe est en cours depuis octobre 2016, en relation avec le suivi de la pluviométrie à la station du Versoud : 3 sondages carottés ont été équipés de piézomètres, dont l'un avec une sonde automatique.

Six autres piézomètres ont été posés dans le cadre de l'étude de projets géotechniques en 2018.

Deux piézomètres seront positionnés hors zone de travaux pour leur conservation et pour permettre des prélèvements et l'analyse continue de la qualité de l'eau. Les forages concernés seront réalisés avec un diamètre supérieur à 40 mm pour permettre ces prélèvements. L'un d'eux (SD 2017-3) sera utilisé pour des essais de pompages et sera positionné à l'aval du futur ouvrage de la tranchée couverte.

Le suivi piézomètre en continu permettra également de surveiller le rayon d'influence du rabattement de nappe lors des pompages. Les débits de pompages seront contrôlés pour cantonner le rabattement à l'emprise de l'excavation.

Les prélèvements permettront des analyses physico-chimiques des eaux souterraines par un prestataire spécialisé avant travaux (état zéro) pendant les travaux, et un an après les travaux.

En ce qui concerne les eaux superficielles, 2 points de rejets existants dans le Drac seront conservés : l'un immédiatement à l'aval de la station hydroélectrique sur le canal des 120 toises, l'autre à l'aval de la passerelle modes doux sur le Drac. Dans les 2 cas, après travaux, un bassin interceptera et traitera les eaux avant rejets.

Aucun écoulement naturel de bassin versant ne sera intercepté et rejeté avec les eaux de voirie de la RN 87.

Un suivi de la qualité physico-chimique et hydromorphologique des eaux du DRAC sera réalisé avant les travaux (état zéro) durant les travaux (fréquence à définir en fonction de la nature des travaux ou d'événements particuliers), à l'achèvement du chantier, puis 3 à 5 ans après la mise en service. Pour chaque campagne, de prélèvements seront réalisés, l'un à l'amont et l'autre à l'aval des points de rejets.

Avis motivé de la commission d'enquête :

Les réponses sont précises et ne nécessitent pas d'avis de la part de la commission. La commission a pris bonne note des engagements des engagements qu'elle approuve

11.2.4 . Résumé non technique :

L'AE recommande de présenter un résumé non technique consolidé en veillant à la cohérence entre les différentes pièces du dossier, et de prendre en compte dans celui-là les conséquences des recommandations du présent avis.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Conformément à la réglementation en vigueur sur le contenu de la structure des demandes d'autorisation environnementale, le présent dossier comprend des résumés non techniques présentant une vision globale de l'évaluation environnementale :

- Au niveau de l'étude d'impact (pièce G),
- Au niveau de la pièce D.

De plus, la pièce A du dossier apporte une présentation générale et synthétique du dossier avec sa composition, pour aider le lecteur dans sa prise de connaissance des documents.

Avis motivé de la commission d'enquête :

Les maîtres d'ouvrage répondent à la demande.

La commission note toutefois qu'il aurait été intéressant pour la compréhension des dossiers de la part du public que la pièce A du dossier comporte aussi l'aménagement des autres ouvrages que celui développé en §112 de la pièce A du projet (échangeur du Rondeau)

11.3 .Le conseil national de la protection de la nature (C.N.P.N.)

L'article R 181-28 du Code de l'Environnement prévoit que l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation environnementale, saisisse pour avis le Conseil National de Protection de la Nature (CNP), qui se prononce dans le délai de 2 mois.

Le projet a été mis à la disposition du CNPN le 12 janvier 2018. Le CNPN a formulé son avis le 26 juin 2018.

Motivations ou conditions

Ce dossier important est l'occasion de vérifier les avantages de la nouvelle politique de préservation de la biodiversité et de la procédure ERC. Il constitue un cas d'école et mérite attention.

Ce dossier respecte-t-il la forme réglementaire ?

L'article L 411-2 4° du code de l'environnement encadre les dérogations à la protection des espèces et des habitats. Il impose au pétitionnaire le respect de 3 conditions :

Justifier son projet pour plusieurs des raisons suivantes :

1. Dans l'intérêt de la protection de la faune et de la flore sauvages et des habitats naturels, avec un gain pour la biodiversité protégée. Pour des raisons impératives d'intérêt public majeur,
2. démontrer l'absence d'autres solutions satisfaisantes,
3. démontrer que le projet ne nuira pas au maintien à l'état de conservation favorable des espèces concernées.

Chacune des conditions doit être clairement et explicitement démontrée.

1.a Or le pétitionnaire, dans l'instruction du dossier, ne fait que renvoyer le lecteur au document DDAE pièce B pour justifier que ce projet est d'intérêt public majeur. Or le document de présentation du projet propose une analyse assez simpliste et sommaire des alternatives possibles, sans qu'il argumente vraiment sur les raisons impératives d'intérêt public majeur.

1.b Comment être convaincu que l'élargissement de ces voiries destinées à limiter les embouteillages, sera efficace dans le temps, alors qu'un citoyen averti constate, dans l'agglomération grenobloise et dans de nombreuses villes, que chaque fois que l'on augmente la capacité de trafic, on augmente celui-ci, et que l'on retrouve quelques années plus tard de nouveaux embouteillages, mais à un niveau de trafic plus élevé.

1.c Dans une agglomération qui constate la mort de 200 habitants chaque année, à cause de la pollution de l'air, la question mérite d'être posée, et de demander d'être convaincu par un dossier argumenté prouvant vraiment l'intérêt public majeur de ce projet.

Réponse des maîtres d'ouvrages :

La pièce B rappelle la situation existante et notamment l'incapacité actuelle de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau à remplir leur rôle d'axes structurants de l'agglomération grenobloise, du fait de sa saturation par des niveaux de trafic qu'il n'est plus en mesure de supporter. Elle précise également les objectifs de l'aménagement du projet, et conformément à la réglementation, les grands partis alternatifs qui ont été étudiés et ont conduit à retenir le projet d'aménagement des infrastructures sur place, comme étant la meilleure réponse à apporter aux dysfonctionnements actuels avec le moins d'impact environnemental. Il est également précisé que ces éléments sont développés dans l'étude d'impact, qui fait partie intégrante du présent dossier de demande d'autorisation environnementale, et qui faisait également partie du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de l'aménagement, justifiant l'intérêt public majeur du projet.

Cette enquête publique s'est tenue, comme précisé dans la pièce B du 20 novembre 2017 au 12 janvier 2018. Elle s'est concrétisée par un avis favorable émis par la commission d'enquête le 12 mars 2018, assorti d'une réserve et de 17 recommandations. L'opération a ensuite été déclarée d'utilité publique par arrêté préfectoral signé par le Préfet de l'Isère le 23 juillet 2018.

Avis motivé de la commission d'enquête :

Le CNPN rappelle « que ce dossier constitue un dossier important, permettant de vérifier les avantages de la nouvelle politique préservation de la biodiversité et de la procédure ERC. Il constitue un cas d'école et mérite attention ».

1.a. Il estime toutefois l'analyse (faite par les maîtres d'ouvrage) des alternatives possibles, assez simpliste et sommaire, sans argumentation.

La commission d'enquête s'interroge sur les alternatives possibles, et aurait souhaité, de la part du CNPN, des propositions plus constructives, de manière à compléter et conforter ce dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE).

Concernant l'amélioration de la circulation prévisible et la pollution de l'air, la commission se réfère à l'enquête précédente sur la déclaration d'utilité publique qui a été approuvée.

Compte tenu des nombreuses réactions du public elle se réserve cependant le droit de revenir sur certains points de ces deux critères qui à son avis font partie de l'étude environnementale

11.3.1 . Des lacunes dans les inventaires de faune :

Selon certaines connaissances et la consultation des banques de données de l'association Nature et Humanisme et la Ligue de Protection des Oiseaux (LPO)38 que constate-t-on ?

Que l'inventaire des reptiles et amphibiens n'a pas été fait correctement. En effet la présence des amphibiens suivants est avérée : Crapaud Commun et Crapaud Calamite à plusieurs endroits, Triton palmé sur le canal de la Biolle. Pour les reptiles, la Couleuvre Vipérine est notée sur 2 endroits, le Lézard vert à Saint-Egrève, la Couleuvre d'Esculape sur Seyssins, et la Tortue de Floride à plusieurs endroits du domaine d'études.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

En préambule, il convient de rappeler, au-delà de la collecte de données bibliographiques, que le dossier s'appuie fortement sur la réalisation d'inventaires de terrain récents réalisés dans le cadre et pour ce projet, alors que les données disponibles par ailleurs ne sont pas forcément ciblées aux abords de l'infrastructure. Des premières investigations déjà très complètes avaient ainsi été réalisées sur la période 2010-2012 lors des études préalables. Elles ont ensuite été reprises en 2015-2016 pour compléter et consolider l'état initial. Elles ont été menées sur un cycle biologique complet, la pression d'inventaires étant très significative avec un total de 27 journées sur le terrain (cf pièce C page 93) sur tous les groupes faunistique et floristiques (y compris les bryophytes). L'ensemble de ces prospections a de plus mobilisé en grande partie, durant ces 2 périodes, les mêmes équipes (cf. pièce C page 92), permettant d'assurer une bonne continuité du travail et d'acquérir une très bonne connaissance du site. Pour la flore, des expertises supplémentaires spécifiquement ciblées sur certaines espèces ont également été réalisées pour approfondir ce volet.

Dans le cadre de la collecte d'informations réalisées pour l'étude d'impact du dossier de déclaration d'utilité publique, plusieurs bases de données naturalistes disponibles en ligne ont de plus été consultées (dont la base communale de l'Isère pour laquelle la LPO 38 est partenaire) et plusieurs structures et organismes susceptibles de disposer de bases de données naturalistes ont été contactés, dont Nature Et Humanisme qui dispose de données, mais accessibles sous certaines conditions.

L'ensemble des données librement transmises et récupérées en ligne ont été exploitées afin d'apprécier les enjeux écologiques potentiellement présents sur la zone d'étude considérée pour le projet (entre la Vence au Nord et l'échangeur du Rondeau au sud). Les données d'espèces disponibles et notamment celles localisées précisément (ex base de données communales) ont été recontextualisées au regard des potentialités de présence d'habitats qui leur sont, ou non, défavorables.

Ainsi, au droit de la zone d'étude considérée pour le projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau (Vence-Rondeau), et sur la base de la collecte des données et des inventaires de terrain :

- le Crapaud Commun n'a pas été contacté et la zone d'étude ne présente pas d'habitats de reproduction favorables potentiels (absence de plans d'eau),
- le Crapaud Calamite n'a pas été contacté et la zone d'étude ne présente pas d'habitat de reproduction et de gagnage favorables potentiels (zone remaniée avec points d'eau temporaires de type fossé, flaques, ornières). En revanche, l'espèce est bien connue et étudiée depuis plusieurs années par la LPO 38 sur les communes d'Échirolles et de Pont-de-Claix, en face du Rocher de Comboire, soit sur un secteur situé à environ 1,5 km au sud de l'échangeur du Rondeau,
- le Triton palmé n'a pas été contacté, y compris sur le linéaire du cours de la Biolle prospecté est limité à 150 m linéaires de part et d'autre de la Vence, et où le cours d'eau présente un caractère temporaire. Par contre, l'espèce est régulièrement contactée dans le même secteur que le Crapaud Calamite (d'après la LPO38, population relictuelle difficile à contacter même avec une pression d'inventaire importante),
- la Couleuvre Vipérine a été contactée à environ 200 m au nord de la Vence

aux abords d'un contre canal, mais en dehors de la zone d'étude considérée pour le projet,

- comme indiqué en page 158/205 de la pièce C, la Couleuvre d'Esculape reste potentielle, mais n'a pas été contactée,
- le Lézard Vert a été contacté en plusieurs points (au sud de l'échangeur du Rondeau, au nord de la Vence) mais pas dans la zone d'étude, et cela malgré une pression d'inventaire adaptée (plus de 10 jours de terrain). Cette espèce exploite des habitats comparables à ceux utilisés par la Couleuvre Verte, espèce protégée faisant l'objet de mesures de réduction et de compensation. Le Lézard Vert pourra à ce titre bénéficier également des mesures qui seront mises en place en faveur de la Couleuvre Verte et Jaune,
- la Tortue de Floride, espèce exotique envahissante, donc non protégée, n'a jamais été contactée et la zone d'étude ne présente pas d'habitat favorable potentiel (absence de plan d'eau, y compris les contre canaux de l'Isère qui présentent des vitesses de courant trop importante pour son installation).

Avis motivé de la commission d'enquête :

Les maîtres d'ouvrage répondent avec précision sur la situation de chacune des espèces citées par le CNPN, et apportent la preuve de leur bonne connaissance de la biodiversité présente dans les milieux naturels impactés par les ouvrages prévus. Les espèces citées ne sont pas concernées par le projet.

La commission d'enquête constate que les MO ont répondu point par point aux interrogations du CNPN et estime que les inventaires fait de la faune sont réels et documentés

3. Que l'inventaire des écrevisses ne mentionne pas la présence ancienne de l'Ecrevisse à Pied Blanc à Sassenage en plusieurs endroits proches du domaine d'étude.

Réponse des maîtres d'ouvrage

L'étude sur la caractérisation de l'état initial des milieux aquatiques concernés par le projet, réalisée par le bureau d'études Pedon Environnement et Milieux Aquatiques, a également visé la faune astacicole (crustacés, dont les écrevisses). Comme indiqué page 175/205 de la pièce C du dossier, les exigences des écrevisses patrimoniales vis-à-vis des conditions du milieu et de la présence d'écrevisses allochtones ne permettent pas leur présence. Malgré la présence de l'Ecrevisse à pieds blancs (ou pattes blanches) sur de nombreux cours d'eau du département de l'Isère, elle n'est pas connue sur le Drac et l'Isère à Grenoble. Ces 2 cours d'eau ne font en effet pas partie des cours d'eau listés par l'arrêté préfectoral du 8 août 2012 valant inventaire des frayères, où la présence d'Ecrevisses à pieds blancs a été constatée entre 2002 et 2012.

D'après les informations disponibles, l'espèce serait présente sur des cours d'eau éloignés de la zone d'étude considérée, mais pas dans la zone d'influence du projet qui se limite, pour cette espèce, à la rive droite du Drac et de l'Isère en aval du viaduc. Cette zone ne présente pas de conditions stationnelles favorables à la présence de *Ecrevisse à pieds blancs* (eau claire, peu profonde, saturée en oxygène,...et sans mise en concurrence avec d'autres espèces invasives comme l'Ecrevisse de Californie présente sur le Drac).

Avis motivé de la commission d'enquête :

Les maîtres d'ouvrage précisent l'impossibilité pour l'Ecrevisse à pieds blancs de pouvoir survivre dans le milieu impacté par les ouvrages projetés.

4. Que l'inventaire des mammifères est très incomplet. L'absence de piégeage ou de récolte de bouteilles jetées dans la nature pour l'inventaire des micromammifères ne permet pas de renseigner la présence éventuelle de la Musaraigne Aquatique, espèce protégée. Huit espèces de micromammifères au moins sont présentes sur le site. Le seul relevé des mammifères écrasés sur l'autoroute uniquement dans le domaine d'études aurait montré la présence du Hérisson sur plusieurs communes, de la Martre à Grenoble et Saint-Martin le Vinoux, et aurait pu montrer la localisation de corridors biologiques à restaurer.

Réponse des maîtres d'ouvrage

D'après l'atlas communal de la faune de l'Isère (source : <http://www.faune-isere.com>).

Org), la zone d'étude se situe dans l'aire de présence connue de plusieurs espèces de micromammifères, dont la Souris grise sur Saint Egrève et Échirrolles, la Musaraigne carrelée/couronnée/du Valais sur Grenoble ou encore le Crocidure musette sur Saint-Martin le Vinoux, Grenoble et Échirrolles. Aucune de ces espèces n'est protégée et ne présente de statut patrimonial. L'atlas communal, et notamment les inventaires réalisés par Tereo en 2015 et 2016 sur un périmètre recoupant la zone d'étude considérée par le projet (voir réponses apportées ci-après au point concernant l'inventaire périmé des boisements) ne signale pas la présence d'espèces protégées de micromammifères, telles le Campagnol amphibie ou la Musaraigne aquatique (appelée également Crossope aquatique). De plus, la zone d'étude ne présente pas d'habitats favorables à l'installation de ces 2 espèces qui occupent préférentiellement les bords de cours d'eau plutôt calmes, voire des plans d'eau riches en végétation, ce qui n'est pas le cas des plans d'eau et écoulements concernés par le projet, y compris les contre canaux de l'Isère qui présentent des vitesses de courant significatives et défavorables à leur installation..

Avis motivé de la commission d'enquête :

Les maîtres d'ouvrage soulignent que les espèces citées par le CNPN ne sont pas des espèces protégées, à l'exception de la Musaraigne (Crossope) aquatique. Ils se réfèrent pour cela à l'atlas communal (inventaire Tereo 2015/2016) qui atteste l'absence d'habitats favorables à cette espèce dans l'emprise du projet autoroutier.

La commission d'enquête constate le caractère professionnel de l'étude.

5. Il faut répéter ici que l'étude des chauves-souris uniquement par détecteur d'ultrasons écarte les espèces à faible amplitude sonore, telles que les oreillards et les rhinolophes qui sont présents sur le domaine d'étude ou à proximité immédiate. La difficulté technique de discrimination de la Pipistrelle de Nathusius ou du Grand Murin, laisse à penser qu'elles sont absentes, ce qui est contraire à certaines connaissances.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Le grand Murin a bien été identifié et présenté dans la pièce C du dossier (pages 136,137 et 138, cartes en page 140 et suivantes, pages 198 et 199, cartes en pages 201 et suivantes). Les espèces à faible amplitude sonore pourraient être contactées par les techniques de capture au filet, mais si celles-ci sont adaptées en contexte forestier, leur mise en œuvre dans le contexte de bordure de l'A480, les ripisylves et digues du Drac, aurait été techniquement complexe, mais surtout invasive et très perturbante pour les espèces. L'installation d'enregistreurs en des points stratégiques du périmètre d'étude, soit les routes de vol le long de la ripisylve ou en bordure des boisements de digues et ce sur plusieurs nuits, a permis de réaliser une pression d'échantillonnage, plus importante que la seule réalisation de points d'écoute fixes et multiples de 10 mn, tels que préconisés par la documentation de M. Barataud, référence nationale en la matière. Cette pression d'échantillonnage a permis de mettre en évidence que ces espèces à faible amplitude sonore ne fréquentaient pas le site de manière régulière.

Avis motivé de la commission d'enquête :

Les maîtres d'ouvrage apportent toutes les précisions utiles sur leurs procédures de recherches, notamment l'installation d'enregistreurs plus efficaces, et démontrent ainsi l'absence de ces espèces à faible amplitude sonore.

Ils démontrent de la sorte le caractère sérieux de leurs recherches.

La commission d'enquête émet un avis favorable à leurs réponses.

6. Pour les poissons, seule la Truite est citée, alors que ce secteur du Drac et de l'Isère recèle d'autres espèces protégées comme le Blageon, l'Ombre commun, le Brochet. Il est donc nécessaire de compléter ces inventaires et de prévoir les mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour toutes ces espèces.

Réponse des maîtres d'ouvrage

L'état initial de la biodiversité piscicole présentée au § 8. 5. 10. De la pièce C du dossier présente l'ensemble des espèces piscicoles recensées, notamment sur les cours d'eau et écoulements directement concernés par le projet (en particulier Drac, Isère et

Vence). Outre la Truite fario, cet état initial mentionne également 10 autres espèces, parmi lesquelles figurent l'Ombre commun, le Blageon, le Barbeau fluviatile ou le Chabot commun. Espèce protégée, le Brochet est également mentionné page 179/205 de la pièce C du dossier, comme étant une espèce potentiellement présente, l'Isère ayant été identifiée comme susceptible d'abriter des frayères pour cette espèce. Néanmoins, cette espèce n'a pas été recensée lors des inventaires. Le secteur de l'Isère concerné par le projet ne présente pas de faciès propice au développement de frayères favorables au Brochet, liées au caractère lentique induit par le barrage de Saint-Egreve et à la présence de sédiments fins.

S'agissant d'un dossier de demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées, seules les espèces protégées avérées (Truite fario) ou potentiellement présentes (Ombre commun) développant ou pouvant développer des frayères, ont été considérées. Le Brochet n'a donc pas été listé dans la demande de dérogation, de même que le Blageon, espèce qui n'est pas protégée sur le territoire national.

Avis motivé de la commission d'enquête :

La seule espèce protégée, le Brochet, ne dispose pas de stations propices aux frayères sur l'emprise du projet.

Les deux autres espèces, Truite fario et Ombre commun, font l'objet d'une demande de dérogation aux interdictions.

La commission estime que les maîtres d'ouvrages ont procédé correctement aux recherches nécessaires pour le Brochet, d'une part, et au formalisme administratif requis pour les deux autres espèces, d'autre part.

11.3.2. Un inventaire périmé des boisements

Il faut ici rappeler l'existence du plan de gestion de la végétation des digues de la retenue EDF de St-Egrève publié en 2015 et mis en pratique en 2017/2018 par arrêté préfectoral sur le même territoire que celui du présent dossier. Ce plan de gestion aurait dû être présenté au CNPN, mais ce dossier de dérogation de destruction d'espèces protégées a été seulement soumis au CSRPN Auvergne Rhône-Alpes. Ainsi plus de 180 grands arbres de la ripisylve de l'Isère et du Drac ont été coupés, 15 arbres morts le seront prochainement, et il est prévu le dessouchage de 90 arbres supplémentaires. Tout cela dans le même territoire que celui du présent dossier. Les inventaires de flores, de bryophytes et d'habitats ont été réalisés en 2015 et 2016 par les bureaux d'étude Evinrude et Egis avant ces importantes coupes. Ainsi l'état initial présenté ne tient pas compte des coupes et dessouchages d'EDF. Il n'est donc nullement assuré que les stations d'Orthotric de Roger aient été épargnées, et que les arbres épargnés par le projet AREA soient encore sur pied. Il faut totalement revoir cet état initial et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Réponse des maîtres d'ouvrage

L'élaboration du plan de gestion de la végétation d'EDF a nécessité la réalisation d'inventaires écologiques. Ces derniers ont été réalisés par le bureau d'études Tereo entre avril 2015 et juillet 2016. Ce planning de prospection est sensiblement comparable à celui réalisé dans le cadre du projet d'aménagement de l'A 480 et de l'échangeur du Rondeau, et présenté au § 8. 2. 3. De la pièce E du dossier, étant donné que les inventaires écologiques réalisés par un groupement de bureau d'études et/ou de spécialistes indépendants (voir détail au § 8.2.2. la pièce E du dossier) ont été réalisés entre septembre 2015 et septembre 2016.

Le plan de gestion de la végétation des digues de l'aménagement de Saint Egrève d'EDF recouvre en effet partiellement la zone d'étude du projet d'aménagement de l'A 480 et de l'échangeur du Rondeau dans la traversée de Grenoble, entre la Vence au Nord et le seuil de l'ILL sur le Drac et le viaduc de l'Isère au sud. Plus précisément, le seul secteur compris à la fois dans le périmètre du plan de gestion d'EDF et dans le périmètre d'emprise

du projet d'aménagement de la 480 et de l'échangeur du Rondeau, est la rive droite de l'Isère sous le viaduc, soit un linéaire estimé à 150 m linéaires. Sur ce linéaire, la végétation rivulaire est très peu développée et très majoritairement limitée à des espèces exotiques envahissantes (Buddleia de David et Renouée du Japon), le plan de gestion d'EDF ne prévoit pas d'intervention sur la végétation de la rive droite de l'Isère située en amont du viaduc (environ 50 m linéaires) et une réduction de l'ordre de la densité des arbres d'environ 30 % sur le reste du linéaire en aval du viaduc (environ 100 m linéaires).

Indépendamment du plan de gestion d'EDF, il est rappelé que les Maîtres d'ouvrage du projet se sont engagés à compenser à hauteur de 200 % la ripisylve relictuelle (habitats Code Corine biotope 44. 3 et d'intérêt communautaire 91 EO) présente sur ce linéaire de 150 m. À ce titre la végétation au moins présente sur la rive droite de l'Isère et en aval du viaduc serait ainsi compensée à 2 reprises, une première fois par EDF dans le cadre de son plan de gestion, et une seconde fois dans le cadre du projet d'aménagement de la 480.

Par ailleurs, une seule station d'Orthotric de Roger, espèce protégée de bryophytes, a été recensée entre le barrage de Saint-Egrève au Nord et la jonction A 480-A 51 au sud, soit sur un linéaire de 14 km : l'espèce colonise des arbres (peupliers noirs, érables) situés uniquement sur les berges du Drac au droit de l'échangeur du Rondeau, soit à environ 5,5 km de la limite sud du périmètre couvert par le plan de gestion d'EDF. Comme indiqué au § 6. 2. 2 de la pièce E du dossier, cette station située en retrait des emprises du projet, sera intégralement préservée (mise en défens associée à un balisage adapté) sur toute la durée des travaux.

Avis motivé de la commission d'enquête :

Le plan de gestion de la végétation de digues de la retenue d'EDF à Saint-Egrève a fait l'objet successivement de deux études écologiques entreprises par deux bureaux d'études, mandatés par deux organismes différents, entre 2015 et 2016. Le seul secteur compris dans l'emprise du projet autoroutier se limite à 150 m. linéaires, section occupée majoritairement par des espèces exotiques envahissantes.

La seule station d'Orthotric de Roger, espèce protégée, est recensée en dehors de l'emprise du projet et fera l'objet d'une protection en défens.

La commission d'enquête accepte favorablement les réponses documentées des maîtres d'ouvrage aux critiques du CNPN.

11.3.3. Le respect du S R.C. E

On peut s'étonner avec raison que l'AREA n'ait pas systématiquement renseigné les écrasements de faune sur les tronçons actuellement en service d'autoroute dans la zone d'étude. L'association Nature et Humanisme l'a fait pour certaines espèces, et la LPO 38 gère une base de données d'animaux écrasés, pour le compte du Conseil Départemental de l'Isère, qu'il serait utile de consulter. La preuve d'écrasement de renards, fouines, martres, écureuils, lapins, castors, ragondins, surmulots et de nombreux oiseaux est établie.

Une localisation précise de ces écrasements démontre l'impérieuse nécessité de prévoir des mesures de restauration des corridors biologiques est/ouest. Il est très surprenant que le pétitionnaire n'ait pas plus travaillé cet objectif, à part le passage souterrain de Saint-Egrève.

Il est demandé d'autres passages supérieurs ou inférieurs favorisant la traversée de l'autoroute dont la largeur augmentera, ce qui rendra encore plus difficile le passage de la faune direction Est/Ouest et réciproquement. Des portiques comme celui de l'usine Vicat peuvent être aménagés pour le passage d'écureuils, et il est possible de végétaliser au moins un trottoir, des ponts, une partie des passerelles pour la petite faune, les invertébrés et les insectes. Des propositions en ce sens sont attendues.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Sur cette section, les données relevées notamment sur le terrain n'ont pas permis d'identifier l'existence de corridors transversaux Est/Ouest par rapport au Drac, ces derniers étant limités par le caractère urbain très dense autour de l'infrastructure dans la traversée de l'agglomération de Grenoble.

Un corridor écologique transversal à l'infrastructure a par contre été identifié en limite Nord du projet, au niveau de la Vence. L'objet de la dérogation ne porte pas sur ce corridor qui n'est pas concerné par les travaux de ce projet. Pour autant, AREA, conscient des enjeux, a fait le choix volontaire d'anticiper la question en réalisant un aménagement (passerelles en encorbellement d'ouvrage en rive droite) permettant de rétablir la continuité écologique au niveau de la Vence dès 2016.

Au-delà de cette analyse des corridors, la conception du projet permet de prendre en compte cette problématique d'écrasement. En effet, le long du Drac, les écrans acoustiques, glissières béton en remplacement des actuelles glissières métalliques, et les nombreux soutènements prévus permettant de limiter les emprises, auront aussi pour conséquence de limiter le risque pour la petite et moyenne faune de se retrouver sur l'infrastructure. Par ailleurs, le long de l'Isère, il est prévu de clôturer l'infrastructure, ce qui limitera aussi le risque d'écrasement dans ce secteur où l'urbanisation est moins dense.

Le corridor principal dans la traversée de l'agglomération de Grenoble étant localisé le long du Drac, la priorité a été donnée à la définition de mesures visant à favoriser la biodiversité et la continuité écologique le long du Drac, plutôt que vers la ville, où le contexte urbanisé plus défavorable présente des potentialités d'accueil très contraignantes pour la plupart des espèces visées. En ce sens, dans la section urbaine de l'A 480, des mesures de restauration de corridors écologiques Ouest/Est ne s'avèrent pas pertinentes.

Avis motivé de la commission d'enquête :

Les maîtres d'ouvrage n'ont pas noté la présence de corridors Est-Ouest dans l'emprise du projet, le caractère très dense de l'infrastructure s'y opposant. Toutefois, soucieux du risque d'écrasement évoqué par le CNPN, ils projettent de clôturer l'infrastructure par des glissières –béton, en lieu et place des glissières métalliques actuelles.

Le corridor Est-Ouest deviendra ainsi un corridor Nord-Sud, le long du Drac, plus favorable à la continuité écologique que le contexte urbanisé de la ville.

La commission d'enquête admet le bien-fondé de la démarche.

11.3.4 . La question de la trame verte et bleue le long des rivières,

La direction nord/sud, est évoquée. Il est écrit que les rives boisées du Drac et de l'Isère vont perdre de la largeur. Elles ont déjà perdu une grande surface et des grands et vieux arbres, des arbres morts qui sont des éléments importants pour la biodiversité.

De plus, les collectivités locales se sont rendu compte, à la lecture des études pour l'A 480, de la nécessité de restaurer la digue du Drac rive droite, ce qui supposera encore de nouveaux et importants travaux de déboisement.

Il est clair que ces multiples travaux sur les reliques de boisements alluviaux risquent de les faire disparaître totalement. En voici l'explication : page 61/88 du présent dossier : chapitre reboisement in situ

Il est écrit : « à la fin des travaux de remise en état des terrains, le projet ne prévoit aucune mesure de plantations sur les digues et dans le lit du Drac et de l'Isère, et cela dans l'objectif de préserver les exigences de sécurité liées à ces ouvrages hydrauliques très importants, car concernant une grande partie de Grenoble ».

De même dans le dossier mesures compensatoires :

page 9 § 1.3.2.5.1.. in situ : « les exigences de sécurité liées aux ouvrages hydrauliques que sont les digues qui protègent une grande partie de la ville de Grenoble, ne permettent pas de pouvoir proposer à titre compensatoire au plus proche du projet, des mesures de plantations qui auraient pu permettre de renforcer localement le rideau arboré rivulaire constituant la trame verte et noire ».

page 35/92 § 2.2.1.1. Reboisement in situ : « à la fin des travaux de remise en état des terrains, le projet ne prévoit aucune mesure de plantations sur les digues dans le lit du Drac et de l'Isère, et cela dans l'objectif de préserver les exigences de sécurité liées à ces

ouvrages hydrauliques, et d'être compatible avec le plan de gestion de la végétation de l'aménagement hydroélectrique de Saint-Egrève »

En conséquence, seules des mesures compensatoires sur des sites éloignés et très différents sont proposées, et les plantations ou améliorations réalisées sur ces sites n'auront pas le même intérêt que des plantations sur digues. Or il est évident que ces arbres captent la pollution, donnent de l'ombre, modèrent le climat, hébergent la biodiversité, nourrissent les castors, enrichissent le paysage et constituent l'essentiel des corridors biologiques.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les mesures compensatoires proposées sont issues d'un long processus de recherche, particulièrement difficile dans l'Y grenoblois, du fait de la rareté des terrains disponibles in situ dans un contexte très urbanisé. Les sites retenus sont les plus proches, parmi ceux beaucoup plus nombreux qui ont été identifiés après cette recherche. Il convient de rappeler que ces sites ont été retenus, après des reconnaissances de terrains effectuées par des écologues montrant qu'ils étaient en adéquation avec les milieux et les espèces concernées par le projet, donc éligibles au titre de mesures compensatoires vis-à-vis des impacts du projet. Pour autant, le projet prévoit aussi des actions en faveur de la végétation in situ, présentées dans le dossier, conçues pour être favorables à la biodiversité, même si elles ne sont pas ou peu valorisées au titre des mesures compensatoires, car réalisables seulement à l'issue des travaux :

- enherbement avec l'utilisation d'une palette végétale enrichie par rapport aux accotements actuels de l'autoroute, constitués actuellement de milieux ouverts caractérisés par une pauvreté spécifique,
- implantation à l'issue des travaux, sur les espaces où l'interface avec la sécurité publique de la digue des Eaux Claires ne se pose pas, et plus particulièrement dans les délaissés des bretelles d'échangeur, et traitement écologique des murs acoustiques et de soutènement.

Avis motivé de la commission d'enquête :

Les maîtres d'ouvrage soulignent à juste raison, à 3 endroits différents de leurs dossiers, les exigences de sécurité leur interdisant de replanter les boiselements « in situ » sur la digue rive droite du Drac.

Aussi bien, ils ont eu le souci de chercher,-et de trouver-, des terrains en adéquation avec les milieux et espèces impactés par l'infrastructure autoroutière, et aussi proches que possible de l'emprise.

Le projet assure le respect de la biodiversité dans un axe Nord/Sud. La seule exception concerne la digue des Eaux Claires qui assure la protection des populations. Sa végétalisation se résume à un enherbement des talus et des délaissés de bretelle d'échangeurs.

Le reboisement est assuré à hauteur de 200%, mais loin des zones impactées. La commission regrette cependant que les MO n'aient pu trouver des sites de compensation plus proches

La commission d'enquête reconnaît le sérieux et la pertinence des mesures retenues par les maîtres d'ouvrage.

11.3.5 Le boisement des digues

Or il est faux de dire que les arbres créent un danger sur les digues, car il existe des moyens techniques pour l'éviter. Il suffit d'aménager un élément étanche dans le corps de digues en utilisant des palplanches ou un voile étanche en béton. Ces moyens ont été utilisés par le Symbhi dans le projet Isère amont financé par le Conseil Départemental sur plusieurs secteurs, notamment sur le campus universitaire de Grenoble. Le projet de restauration du Rhône suisse dans le Valais l'utilise sur 60 km.

D'où la demande que soit réalisé un renforcement des digues du Drac et de l'Isère par pose de palplanches, ce qui permettra des replantations compensatoires sur ces digues et dans le lit du Drac et de l'Isère, comme cela avait été fait lors de la création du barrage de Saint-

Egrève sur l'Isère. C'est la seule solution efficace pour garantir la pérennité du corridor biologique Nord/Sud du S.R.C. E, le maintien d'une vraie ripisylve refuge pour la biodiversité et la protection contre les pollutions, et source d'ombre.

Réponse des maîtres d'ouvrage

La proposition du CNPN d'effectuer des boisements compensatoires dans le lit du Drac présente un intérêt certain pour renforcer le corridor biologique Nord-Sud, mais elle contribue aussi, malheureusement, à constituer de nouveaux obstacles à l'écoulement des eaux de la rivière, et donc potentiellement à une surélévation des niveaux de ces eaux en cas de crue.

Elle va donc à l'encontre des préoccupations actuelles de l'ensemble des collectivités locales et des services de l'État, d'améliorer le niveau de protection des digues existantes, tant en rive gauche qu'en rive droite, vis-à-vis des risques d'inondation par surverse des digues existantes. C'est pourquoi des démarches et un plan d'actions ont été engagés pour envisager, le cas échéant, l'arasement des îlots existants dans le lit du Drac, sur lesquels se développe notamment une végétation boisée.

La mise en œuvre de palplanches systématique en rive droite du Drac, telle que suggérée par le CNPN aurait certainement pour effet de conforter la digue des Eaux Claires vis-à-vis des risques d'érosion interne, externe ou de rupture d'ensemble de la rive droite. Toutefois, elle ne contribuerait pas à réduire les risques de urverse en cas de crue, en particulier en rive gauche, qui seraient au contraire augmentés par la densification des boisements dans le lit et sur les berges du Drac.

Dans ce contexte où la gestion des ouvrages hydrauliques est un enjeu majeur, tant du point de vue de la sécurité publique que de l'aménagement du territoire en matière d'environnement, les maîtres d'ouvrage ont pris le parti de proposer des mesures visant à favoriser autant que possible la biodiversité, mais dans le respect des exigences de sécurité de la digue des Eaux Claires. Les mesures proposées permettent ainsi, dans le contexte actuel, de concilier à la fois des enjeux liés à la biodiversité et les enjeux liés à la sécurité publique des digues.

Les maîtres d'ouvrage prévoient ainsi des mesures en faveur de la végétation in situ, présentées dans le dossier et rappelées dans la réponse précédente.

L'ensemble de ces mesures d'évitement et de réduction permet de contribuer (cf. page 54 la pièce E) au maintien d'une continuité écologique le long de la rive droite du Drac, comme c'est le cas actuellement, pour l'ensemble de la faune et notamment pour les espèces potentiellement les plus sensibles, c'est-à-dire les chiroptères et la faune terrestre.

En outre, il convient de rappeler les impacts du projet, soumis à la présente demande d'autorisation environnementale, sur les peuplements boisés en place le long du corridor écologique en rive droite du Drac. Ces impacts s'élèvent à 2 ha, dont 0,3 ha de ripisylve, pour un impact global sur les boisements de 12 ha.

Cet effet relativement limité est la conséquence des choix et des objectifs ayant guidé la conception du projet, notamment la démarche E.R.C. dans les principes sont rappelés ci-dessous :

- Adoption de caractéristiques minimales pour la largeur de la plate-forme autoroutière au regard des possibilités offertes par les référentiels de conception pour limiter des emprises du projet,
- Mise en œuvre de dispositions constructives, en cas de nécessité, au plus près de la plate-forme pour maintenir, voire améliorer les caractéristiques essentielles actuelles de la digue des Eaux Claires, ouvrages stratégiques pour la protection des populations situées en rive droite du Drac. C'est le cas, par exemple, des murs de soutènement et des ouvrages de type palplanches, implantés au plus près de la crête de talus de l'autoroute élargie pour limiter, en phase travaux et en phase définitive, l'emprise de l'impact du projet sur la végétation en place. C'est aussi le cas des bassins de traitement, dont une très grande partie sont enterrés sous la plate-forme autoroutière actuelle, et n'impactent pas ainsi la végétation présente le long du Drac,
- Reconstitution et extension sur l'ensemble du linéaire de l'autoroute, d'un chemin d'entretien et d'exploitation, réutilisant autant que possible le cheminement existant, pour

assurer la surveillance d'opérations d'entretien de cet ouvrage stratégique que constitue la digue des Eaux Claires.

Les possibilités de reboisement in situ dans les emprises impactées par le projet sont certes limitées, mais existent et pourraient concerner :

- Les talus de l'autoroute élargie côté Drac : ces surfaces sont faibles dans la mesure où le projet s'accompagne sur un linéaire significatif de la mise en œuvre de murs de soutènement. En outre, pour ces surfaces résiduelles, il a été proposé des mesures de reconstitution d'une strate herbacée, avec une palette végétale adaptée aux enjeux de biodiversité qui sont compatibles avec la fonctionnalité de digue qu'assure l'autoroute sur une grande partie de son linéaire,

- Le chemin d'entretien : son reboisement ne permettrait plus de maintenir sa fonctionnalité essentielle d'ouvrage annexe destiné à la surveillance et à l'entretien de la digue. Il compromettrait également la mutualisation de son usage avec un cheminement piéton, demandé par les collectivités dans l'objectif de faciliter l'accès à la rivière pour la population, constituant semble-t-il un souhait grandissant de celle-ci.

Avis motivé de la commission d'enquête :

Les maîtres d'ouvrage exposent leur parti pris de privilégier la sécurité des personnes et des biens, en renforçant la digue rive droite du Drac en priorité par rapport à la continuité écologique et à la biodiversité du Drac.

L'exigence de sécurité réside dans l'amélioration des caractéristiques de la digue, notamment par les murs de soutènement et le maintien du chemin d'entretien.

Pour autant, les maîtres d'ouvrage ne sacrifient pas la biodiversité, et la prennent en considération avec une démarche d'ERC avec la limitation de l'impact de cette emprise sur les boisements,

Au total seuls 2 ha sont impactés sur les 12 ha de boisements, avec une démarche de végétalisation des talus d'autoroute.

La commission d'enquête émet un avis favorable sur le parti pris des maîtres d'ouvrage, de privilégier la sécurisation de la digue dans l'intérêt des populations

11.3.6. Analyse des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Il est prévu un dispositif intitulé abattage doux pour des arbres à cavités. Il est suggéré avant l'abattage de vérifier la présence d'espèces cavernicoles. Si c'est le cas, de tronçonner la partie de l'arbre qui abrite des animaux et d'accrocher cette partie à un arbre épargné du secteur.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Comme indiqué en page 39 de la pièce E du dossier, un examen attentif des arbres à cavités sera bien réalisé par un écologue lors de son diagnostic de contrôle avant travaux, afin de s'assurer de l'absence d'enjeux. Les modalités de réalisation de l'abattage doux des arbres à cavités seront adaptées au cas par cas au moment du dégagement des emprises et sous contrôle de l'écologue du chantier avec la possibilité d'accrocher la partie tronçonnée à un arbre épargné du secteur, si le contexte apparaît pertinent vis-à-vis de cette disposition.

Avis motivé de la commission d'enquête :

Les maîtres d'ouvrage répondent favorablement à la demande du CNPN.

12. D'autre part, il est proposé la replantation d'arbres à cavités après l'abattage dans des secteurs non touchés par le projet. Ces arbres mourront, mais serviront de nichoirs naturels et abriteront insectes et champignons.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Cette mesure concerne le site de compensation de la Buisse où il est en effet proposé de valoriser les produits de coupe de certains alignements de pins noirs d'Autriche

en replantant sous forme de chandelles les arbres à cavités les plus intéressants pour favoriser le maintien d'une densité d'arbres sénescents ou vieillissants favorables à la biodiversité saproxylophage (coléoptères).

Avis motivé de la commission d'enquête :

Les maîtres d'ouvrage répondent favorablement à la demande du CNPN.

13. Pourquoi ne pas réaliser des mesures compensatoires sur l'espace compris entre les 2 bretelles d'autoroute en amont du site sur la commune de Saint-Martin le Vinoux ? Il y a plusieurs hectares où il serait possible de planter des arbres et de créer des zones humides.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Le projet prévoit bien d'utiliser l'un de ces délaissés de l'autoroute pour compenser les espaces boisés subissant les impacts du projet. Il est présenté et localisé en page 34 de la pièce F du dossier, mais valorisé toutefois uniquement comme mesure d'accompagnement, car ne pouvant intervenir qu'à la fin des travaux. Les autres espaces entre les bretelles font l'objet d'actions d'enherbement et de plantations au titre des aménagements paysagers, avec une palette végétale plus diversifiée et plus adaptée aux contextes écologiques, par rapport au contexte actuel dégradé et envahi par des espèces végétales exotiques (voir les détails donnés dans la pièce E du dossier page 55 à 57).

Avis motivé de la commission d'enquête :

Les maîtres d'ouvrage apportent des réponses à la demande du CNPN. Toutefois leurs réponses n'apparaissent pas clairement en ce qui concerne les surfaces impactées par ces délaissés de l'autoroute

14. Le SDAGE prévoit une compensation de 1,5 / 1 de sols imperméabilisés. Combien d'hectares seront imperméabilisés ? Quelle sera la compensation correspondante ? Il est demandé le recyclage des matériaux du mur antibruit existant à Grenoble, qui sera détruit.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Bien que le CNPN ne le cite pas explicitement, il semble que ce soit la disposition 5A-04 du SDAGE Rhône-Méditerranée qui soit ici visée. Cette disposition indique précisément : « Le SDAGE incite à ce que les documents de planification d'urbanisme (ScoT et PLU) prévoient, en compensation de l'ouverture de zones à l'urbanisation, la désimpermeabilisation de surfaces déjà aménagées. Sous réserve de capacités techniques suffisantes en matière d'infiltration des sols, la surface cumulée des projets de désimpermeabilisation visera à atteindre 150 % de la nouvelle surface imperméabilisée, suite aux décisions d'ouverture à l'urbanisation prévue dans le document de planification. La désimpermeabilisation visée par le document d'urbanisme a vocation à être mise en œuvre par tout maître d'ouvrage public ou privé qui dispose de surfaces imperméabilisées (voiries, parkings, zone d'activités). Par exemple, dans le cas de projets nouveaux déjà situés sur du foncier déjà imperméabilisé, un objectif plus ambitieux qu'une simple transparence hydraulique peut être visé en proposant une meilleure infiltration ou rétention des eaux pluviales par rapport à la situation précédente ».

Les maîtres d'ouvrage rappellent d'une part, que ce dispositif incitatif s'applique aux documents de planification, et d'autre part que le projet d'aménagement de l'A 480 et de l'échangeur du Rondeau ne constitue pas un projet destiné à l'ouverture de zones à l'urbanisation. Par ailleurs, il est rappelé que l'infrastructure actuelle n'est dotée d'aucun dispositif de traitement des eaux avant rejet au milieu naturel. L'ensemble des dispositifs de collecte et de traitement des eaux, prévu dans le cadre du projet d'aménagement, et décrit notamment dans la pièce D du présent dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE), montre bien qu'il contribuera à améliorer significativement la situation existante dans la mesure où il permettra à la fois :

- De traiter une partie de la pollution chronique des eaux pluviales,
- De confiner une pollution accidentelle concomitante avec une pluie de période de retour 1 an et de durée 2 heures pour la quasi intégralité des bassins prévus,
- D'écrêter l'ensemble des surfaces imperméabilisées pour une pluie de période de retour d'environ 2 ans,

• D'écrêter la totalité des nouvelles surfaces imperméabilisées pour une pluie d'occurrence centennale avec un débit de fuite correspondant au débit naturel de l'ensemble des surfaces imperméabilisées. Sur ce dernier point, le projet va donc au-delà des prescriptions du SDAGE qui fixe cet objectif uniquement pour les nouveaux aménagements situés à l'amont de zones à risques naturels d'inondation, ce qui n'est pas le cas du projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau.

Concernant le recyclage des matériaux de déconstruction du mur antibruit existant devant le quartier Mistral, les modalités de réutilisation de ces matériaux seront affinées lors des études de projets et d'exécution par les entrepreneurs qui auront en charge la réalisation des travaux.

Avis motivé de la commission d'enquête :

Le projet n'est pas concerné par la disposition 5A du SDAGE applicable aux documents de planification (ScoT, PLU). Par ailleurs, le projet apporte des améliorations sérieuses au traitement des eaux pluviales, jusqu'à présent rejetées sans traitement dans le milieu naturel.

Concernant le retraitement des déchets, la commission prend acte de l'engagement du MO

La commission d'enquête reconnaît la pertinence des réponses des maîtres d'ouvrage.

15. Après examen des plans de gîtes à faune d'EGIS intégrés dans le futur mur antibruit, il est nécessaire d'attirer l'attention du pétitionnaire sur la possibilité de colonisation de ces gîtes par les surmulots et les chats domestiques qui pullulent dans le secteur.

Réponse des maîtres d'ouvrage

La possibilité de colonisation des gîtes et nichoirs qui permettront d'habiller écologiquement les murs de soutènement et acoustique a été prise en compte. Ces gîtes et nichoirs seront posés sous le contrôle d'un écologue de chantier a au moins 1,82 m de hauteur de manière à limiter au maximum le risque de prédation par certaines espèces de mammifères (chats domestiques).

Avis motivé de la commission d'enquête :

Les maîtres d'ouvrage répondent favorablement à la demande du CNPN.

11.3.7 Les futurs bassins de décantation et de traitement des eaux de l'autoroute

ne doivent pas constituer des pièges mortels pour la faune qui descendrait dedans pour boire ou se reproduire. Des échappatoires devront être installées ou des clôtures étanches.

Réponse des maîtres d'ouvrage

M. des 16 bassins multifonctions assurant le traitement de la pollution chronique, le confinement de la pollution accidentelle et l'écrêtement des débits rejetés, seront enterrés et en conséquence inaccessibles à la faune. Les 4 autres bassins seront aériens, mais clôturés dans l'objectif de ne pas les rendre accessibles à la moyenne et petite faune.

Avis motivé de la commission d'enquête :

Les maîtres d'ouvrage répondent favorablement à la demande du CNPN.

11.3.8 Les préconisations pour les travaux

Le CNPN apprécie par ailleurs les nombreuses préconisations pour les travaux préparatoires, le déroulement des chantiers et leur suivi. Elles doivent être intégralement reprises dans l'arrêté préfectoral pour qu'elles puissent être connues des entreprises et respectées. Un budget spécifique devra être consigné pour financer le travail d'un écologue

suyant les différentes phases du chantier.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage rappellent que les modalités de suivi de ces préconisations, avec notamment l'intervention d'écologues, sont d'ores et déjà indiquées dans la pièce F du dossier en pages 28 et 29, et qu'un budget est prévu en conséquence, comme indiqué en page 38 de la pièce F. Ils s'engagent à inclure dans la rédaction des marchés de travaux les préconisations inscrites dans le dossier.

Avis motivé de la commission d'enquête :

La commission prend acte de l'engagement des MO et en approuve les modalités.

18. Il est bon de préciser que d'importants travaux de déboisement et défrichement ont été réalisés par AREA sur le bord de l'A 480 entre Voreppe et Saint-Egreve dans les années 2010 en amont immédiat du site. Une compensation pour les 4 ha boisés détruits devait faire l'objet d'une compensation de 1,5 ha de plantations. Malgré plusieurs relances, réunions avec les associations environnementales depuis 2013, cette mesure n'est toujours pas réalisée. Aussi le CNPN demande sa réalisation effective avant l'autorisation de nouveaux travaux. Sans cela, la crédibilité sur les engagements proposés dans ce dossier ne sera pas assurée.

Réponse des maîtres d'ouvrage

AREA a bien pris en compte ce sujet, mais il y a lieu de préciser son contexte. Les travaux de déboisement réalisés ne sont pas en relation avec le projet d'aménagement de l'A 480. Il constitue un engagement volontaire qui sera réalisé par AREA. Des échanges écrits récents datant de mars 2018 entre AREA et M. Noblet, membre du CNPN, en attestent. Ainsi un boisement conservatoire de 1,5 ha à partir d'essences locales sera réalisé avant la fin de l'année 2018 sur la commune de Noyarey.

Il est précisé que cette solution a été retenue en remplacement de la mesure de compensation initiale qui consistait en la création d'un verger. Cette option de création d'un verger n'a cependant pas pu être retenue en raison du classement en EBC (espaces boisés classés) de la parcelle concernée et du délai de création associé. Le classement en EBC est une procédure qui vise à protéger ou à créer des boisements et des espaces verts, notamment en milieu urbain où péri urbain. Or un verger est considéré comme une activité agricole.

Avis motivé de la commission d'enquête :

La commission d'enquête reconnaît la pertinence des réponses des maîtres d'ouvrage, mais ne peut se prononcer sur un contentieux en dehors de la réalisation du projet.

Elle indique cependant que la crédibilité des engagements pris par AREA est essentielle à la confiance accordée par le public pour la poursuite du projet.

11.3.9 Démontrer que le projet ne nuira pas au maintien en l'état de conservation favorable des espèces concernées. Rappeler que le Code de l'Environnement demande le respect de cette condition.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Le paragraphe 6.5 de la pièce E du dossier présente sous forme de tableaux par groupes d'espèces protégées ou espèces protégées, une synthèse de la mise en œuvre de la séquence ERC. Ces tableaux de synthèse présentent, entre autres, une appréciation de l'état de conservation avant (par ailleurs présenté dans l'état initial de la biodiversité au paragraphe 8. 5 de la pièce C du dossier) et après projet. Cette analyse permet de démontrer que comparativement à la situation initiale, ce dernier ne nuit pas au maintien à l'état de conservation favorable des espèces protégées concernées.

Avis motivé de la commission d'enquête :

La réponse des maîtres d'ouvrage apporte les précisions nécessaires aux questions posées.

20. Il y a un risque d'une importante réduction des espaces boisés du secteur qui menace la pérennité du corridor biologique Nord-Sud. Les analyses de l'eau du Drac et de l'Isère montrent une pollution par hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) dûe à la circulation automobile.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Actuellement, tant pour l'A480 que pour l'échangeur du Rondeau, les eaux s'écoulent majoritairement de façon diffuse sur l'ensemble du linéaire et sont rejetées dans le milieu naturel sans traitement. Les maîtres d'ouvrage rappellent que le projet d'aménagement dans la traversée de Grenoble prévoit une complète remise à niveau environnemental du système de gestion et de traitement des eaux pluviales des infrastructures existantes, par la création d'ouvrages de collecte longitudinaux, et de traitement qualitatif des eaux pluviales (traitement de la pollution chronique, confinement de la pollution accidentelle) qui sont favorables pour les milieux récepteurs par rapport à la situation actuelle.

Avis motivé de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note la nette amélioration apportée par le projet par rapport à la situation antérieure.

11.3.10 Analyse de la qualité de l'air

Il devient alors indispensable que l'analyse de la qualité de l'air du secteur établi par l'agence ATMO dans l'étude d'impact réalisée, soit refaite dans les mêmes conditions dans un délai de 3 années après la mise en service de l'aménagement. Ce bilan devra être présenté au public, ainsi que les inventaires faune-flore. Ce sera l'occasion de pouvoir répondre enfin à l'inquiétude légitime des citoyens qui redoutent une augmentation du trafic routier et de sa pollution. En effet le pétitionnaire justifie son projet par l'objectif de réduction des pollutions et nuisances en introduction. Ce sera aussi la possibilité de juger de la pertinence des procédures et compensation pour arrêter la perte de biodiversité.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Comme indiqué au paragraphe 7. 3. 3 de l'étude d'impact, le projet prévoit un suivi de la qualité de l'air aux échéances suivantes, tant sur l'aménagement de l'A480 que celui de l'échangeur du Rondeau :

- un an après la mise en service dans le but notamment de réaliser le bilan environnemental intermédiaire de l'aménagement de l' A480,
- 3 à 5 ans après la mise en service, dans le but notamment de réaliser un bilan environnemental final de l'aménagement de l' A480.

Avis motivé de la commission d'enquête :

La commission prend acte des engagements du pétitionnaire qui répond à la demande

Elle a par ailleurs contacté directement l'agence ATMO qui lui a fourni un certain nombre de statistiques sur la qualité de l'air et un historique de son évolution. Le résumé de cette intervention se trouve en annexe VII

Aux conditions de la réelle mise en œuvre de toutes les préconisations ci-dessus exposées et contrôlées par le Service Nature de la DREAL AURA, le CNPN émet un avis favorable sur cette demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées.

11.4 . Commission Locale de l'Eau(C.L.E.)

Avis favorable assorti de 5 recommandations.

Recommandation n° 1 relative à la compensation des zones humides impactées par le projet sur le bassin versant du Drac :**Réponse des maîtres d'ouvrage :**

Les maîtres d'ouvrage prennent note de la proposition de la CLE de favoriser la zone humide du Veytet, situés au sein de la réserve de Haute Jarrie, au titre des mesures compensatoires des impacts de résiduels du projet d'aménagement.

Comme le montre le chapitre 4. 5 de la pièce F du dossier, les sites de compensation retenus à ce jour et maîtrisés foncièrement, permettent de répondre aux besoins. Toutefois, une suite favorable à cette demande sera donnée, dans l'hypothèse où les mesures compensatoires prévues à ce stade des études viendraient à évoluer, et après vérification de l'éligibilité à la compensation du site proposé par la CLE par rapport aux impacts du projet, avec une gestion de ce site qui devra être aussi assurée par le gestionnaire de la réserve.

Avis motivé de la commission d'enquête :

La commission d'enquête constate la participation active de la CLE à ce projet.

Recommandation numéro 2 relative à la mise en place d'un protocole pour la gestion de la digue des Eaux Claires avec les études nécessaires engagées rapidement par le SYMBHI et l'ADIDR :**Réponse des maîtres d'ouvrage :**

Les maîtres d'ouvrage prennent bonne note de cette recommandation qui s'adresse au SYMBHI.

Recommandation numéro 3 relative aux observations émises par EDF pour la gestion des eaux pluviales en évitant tout rejet au canal des 120 Toises :**Réponse des maîtres d'ouvrage :**

AREA confirme bien qu'aucune opération de reboisement, de mesure compensatoire ou d'accompagnement, n'est prévue sur le domaine concédé EDF. La carte figurant en page 27 de la pièce F du dossier de demande d'autorisation environnementale a ainsi été modifiée dans le dossier qui sera soumis à enquête publique.

Concernant le déversoir du bassin d'eaux pluviales de la RN 87 en direction du canal des 120 Toises en cas de crue centennale, la DREAL a bien noté au cours de ces échanges le refus formulé par EDF relatif à cette disposition constructive. En conséquence, le projet a été modifié pour prévoir une surverse gravitaire reliée à la canalisation exutoire du bassin avant rejet dans le Drac. Les pièces du dossier de demande d'autorisation environnementale, qui sera soumis à enquête publique, ont été modifiées pour prendre en compte ces nouvelles dispositions techniques.

Avis motivé de la commission d'enquête :

La commission d'enquête regrette le refus d'EDF de mesure compensatoire ou de reboisement sur son domaine concédé et constate le bien-fondé de la modification apportée dans le projet pour remédier à un risque de crue.

Recommandation numéro 4 relative à l'utilisation des berges du Drac :**Réponse des maîtres d'ouvrage :**

Le chapitre 5. 3 de la pièce B (emplacement, description et justification du projet du présent dossier) explicite bien que la piste d'exploitation prévue au bord du Drac est destinée à la fois à :

- l'exploitation de l'autoroute A 480, l'accès de secours et la maintenance des équipements autoroutiers,
- l'entretien et la surveillance de la digue et des berges du Drac.

Enfin comme indiqué également dans le chapitre 5. 3 de cette pièce B, cette piste d'entretien et d'exploitation a vocation à être intégrée, sur tout ou partie de son linéaire, dans un futur projet de cheminements piétons porté par Grenoble Alpes métropole permettant de répondre à la demande de la population d'accéder aux rivières, tout en préservant les enjeux de sécurité et la préservation de la qualité des milieux.

Avis motivé de la commission d'enquête :

Les réponses des maîtres d'ouvrage sont précises et circonstanciées.

Recommandation numéro 5 relative au bilan environnemental de chantier :

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Les maîtres d'ouvrages donnent une suite favorable à la demande de la CLE d'être destinataire du bilan environnemental de l'aménagement de l'autoroute 480 et de l'échangeur du Rondeau, qui sera réalisé annuellement pendant la durée des travaux.

Par ailleurs concernant l'avancement du chantier entre 2019 2022, la CLE sera conviée une fois par an au comité technique de travaux, dont l'ordre du jour portera sur le bilan environnemental de l'année précédente, et qui permettra également d'informer la CLE sur le calendrier prévisionnel des travaux à venir.

Avis motivé de la commission d'enquête :

La commission prend bonne note de cet engagement des MO

11.5 . Direction régionale des affaires culturelles

Elle ne demande pas la mise en place d'une procédure d'archéologie préventive dans le cadre du dossier.

11.6 .SYMBHI :

Il est nécessaire de situer cet avis dans le cadre du protocole d'études complémentaires relatif à la digue des Eaux Claires du Drac, signé le 3 juillet 2018 entre la DREAL, l'État, le Département, la Métro, le SYMBHI, et l'ADIDR. En effet, ce protocole intervient alors que l'aménagement de l'A480 et le projet d'aménagement global du Drac métropolitain sont en phase active (le dépôt du dossier de PAPI Drac ayant été effectué par le SYMBHI, suite à la validation du comité de pilotage du 10 avril 2018).

À travers ce protocole, les différentes parties prenantes se sont données un cadre de travail et de coordination renforcé qui garantit l'étude et le traitement global et coordonné de la digue des Eaux Claires sur l'ensemble de son linéaire, et cela en tenant compte de la temporalité et des maîtrises d'ouvrage des différents projets.

Ce cadre viendra conforter les liens établis auparavant, qui ont permis d'assurer une prise en compte importante et satisfaisante des enjeux liés à la protection contre les inondations dans le projet de réaménagement de l'A480, tel qu'il est formalisé dans le dossier d'autorisation environnementale.

À ce titre, le SYMBHI considère que ses remarques ont bien été intégrées lors des différentes versions successives du projet A 480, avec notamment, la mise en place d'un rideau continu de palplanches entre les ponts du Vercors et de Catane. L'annexe 2 de la pièce D permet ainsi de montrer la prise en compte de l'ensemble de la digue des Eaux Claires en interface avec le projet A 480. En

En conséquence, le SYMBHI émet un **avis favorable** sur le dossier d'autorisation environnementale, en formulant plusieurs observations :

1. Le protocole d'études complémentaires relatif à la digue des Eaux Claires du Drac, désormais validé et signé, devrait être mentionné,
2. La piste d'exploitation (évoquée au paragraphe 1.4.3.2.2. de la pièce D comme étant utile aux besoins d'EDF) devrait être mentionnée comme utile également aux besoins d'exploitation et d'entretien de la digue,

3. La facilité de lecture de l'annexe 2 de la pièce D pourrait être améliorée par l'insertion d'une vue en plan des différents profils, ainsi que d'une synthèse de l'ensemble des profils – types caractéristiques du projet,
4. Le SYMBHI serait intéressé pour avoir communication des résultats des études vibratoires réalisées à proximité du Synchrotron.

Avis motivé de la commission d'enquête :

La commission d'enquête constate que ce protocole est signé, il sera très utile pour clarifier les différentes responsabilités dans la gestion du DRAC et pour le montage du programme PAPI.

La commission d'enquête considère que la future piste d'exploitation sera utile à l'entretien des ouvrages.

12 Interventions du public

12.1 *Les interventions détaillées*

1. La participation du public a été importante (plus de 182 observations, essentiellement par courriels), même si elle est sans commune mesure avec l'enquête publique précédente relative à la déclaration d'utilité publique, qui a motivé plus de 1200 participations (essentiellement en faveur du projet à 61 %).

2. La commission d'enquête remercie les intervenants pour leur participation, et la qualité de leurs observations, qui témoignent de leurs inquiétudes légitimes sur les impacts d'un tel projet.

3. La commission d'enquête a souhaité respecter la participation de chaque intervenant en enregistrant « in extenso » leurs observations (Voir annexe I). D'éventuelles erreurs ou omissions dans la retranscription de celles-ci ne pourraient être que le fruit du hasard, et non d'une mauvaise intention de la part du rédacteur.

4. La commission d'enquête remarque toutefois que de nombreuses observations concernent, pour l'essentiel, le projet de déclaration d'utilité publique, sur lequel la précédente commission d'enquête a fourni son rapport et son avis motivé.

Il n'est donc pas possible pour la présente commission de revenir sur ces rapport et avis. Les intervenants voudront bien, dès lors, se reporter à ces rapport et avis précédents.

Les interventions détaillées du public sont transcrites en annexe I à ce rapport. Elles sont classées par ordre chronologique dans un tableau regroupant leur N° dans une première colonne, la commune d'origine dans une deuxième colonne, le nom de l'intervenant dans la 3eme et enfin le contenu dans une quatrième.

12.2 *La référence des thèmes aux expressions du public*

Cette analyse reprend chaque intervention et la classe par thèmes. Ce document complet est en annexe I

13 Les questions posées au MO et réponses apportées

Les questions posées aux maîtres d'ouvrage et les réponses fournies sont transcrites en Annexe VI

Elles prennent en compte autant les questions du public que les avis émis par les communes.

Afin d'en simplifier le traitement, la commission a procédé à un classement des questions par thème, beaucoup d'interventions se trouvant en redondance

Les avis qui concernent directement la présente enquête publique, -dont l'objectif est, pour rappel, l'enquête environnementale-, ont été regroupés de manière suivante :

- **A** Problèmes de procédure pour ce qui concerne la forme
- **B.** Principes d'action estimés bafoués par les intervenants pour ce qui concerne le fond

Ces thèmes font l'objet du **chapitre I. Thèmes relatifs à la présente enquête**

La commission y a rajouté le thème de la digue des Eaux Claires(C) , ceux concernant les pollutions diverses , ainsi que les 5 pétitions.

Par contre, d'autres thèmes regroupant les interventions du public font référence à la précédente enquête publique relative à la Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.). Ils n'ont donc pas lieu de figurer dans la présente enquête .Et ne devraient pas donner lieu à examen et avis de la part de la commission d'enquête.

Toutefois, celle-ci est consciente du souci qui a animé les intervenants et s'efforcera de répondre à leurs attentes en leur transmettant tous les éléments fournis par les maîtres d'ouvrage au cours de la présente enquête.

Ces interventions sont reprises dans le **chapitre II : Thèmes relatifs à la D.U.P.**

13.1 **CHAPITRE I. THEMES RELATIFS A LA PRESENTE ENQUÊTE :**

Problèmes de forme de la procédure

13.1.1 Publicité estimée insuffisante

(interventions n° 6. 51.55.65.90.93.108.122.)

Plusieurs intervenants ont considéré que la publicité de l'enquête publique était insuffisamment réalisée, mises à part les pancartes d'informations placées en bordure de certains axes routiers, totalement impossibles à lire en passant devant.

Réponse des maîtres d'ouvrage : (cf.sa réponse n° 9 dans son mémoire en réponse aux questions de la commission Ann.VI)

Les modalités de publicité et d'affichage sur site et dans la presse mises en place répondent strictement aux termes de la réglementation en vigueur et aux prescriptions fixées dans l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique.

Constat de la commission d'enquête :

La commission d'enquête rappelle les dispositions de l'article R 123-11 C.Env. (du 25 avril 2017 .art.4) :

« I. Un avis portant les indications.....est publié 15 jours au moins avant le début de l'enquêteet rappelé dans les 8 premiers jours du début de l'enquête.....

II. L'avis est publié sur le site internet de l'autorité compétente.....

III. L'autorité compétente..... désigne les lieux où cet avis doit être publié par voie d'affiches Cet avis est publié au moins 15 jours avant le début de l'enquête ;

IV. En outre, dans les mêmes conditions.....le responsable du projet procède à l'affichage du même avis sur les lieux prévus

Ces affiches doivent être visibles et lisibles des voies publiques et être conformes à des caractéristiques et dimensions..... »

Les dates de parution de l'avis ont été respectées.

Le site internet de la préfecture a informé la population dans les mêmes délais.

Les affiches jaunes du modèle agréé ont été collées sur les 34 placards installés sur les échangeurs du projet. Elles étaient particulièrement visibles et lisibles, nonobstant la difficulté de s'arrêter dans le trafic pour en prendre connaissance.

Les panneaux d'annonces légales des 8 mairies ont également affiché, dans les délais impartis et jusqu'à la fin de l'enquête, les avis d'affichage.

Conclusion de la commission d'enquête :

Il appartenait aux intervenants, après avoir constaté la présence de ces affiches

et avoir pris connaissance, même sommairement, de l'enquête en cours, de se rapprocher des mairies concernées par ce projet pour s'enquérir du contenu de cette enquête.

La commission d'enquête émet en conséquence un avis défavorable aux demandes présentées.

13.1.2 Obstruction à la circulation des infos.

(intervention n° 30)

Aucun des documents n'est au format ouvert et aisément réutilisable, rendant impossible la copie de passage du dossier qui aurait permis de formuler aisément des observations. Cette pratique vise à obstruer la libre circulation des informations publiques.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Question non posée par la commission aux maîtres d'ouvrage

Constat de la commission d'enquête :

La commission alertée par cette information s'est souciée de constater cette insuffisance sur le site internet dédié aux dossiers de l'enquête publique. Elle a pu, sans difficultés majeures, imprimer quelques pages de chaque pièce du dossier, - sauf la pièce H- , en prenant soin d'imprimer en « paysage » plutôt qu'en « portrait ».

Le format A4 de l'imprimante utilisée permet de condenser sans trop de difficultés les nombreux plans et croquis des pièces, -édités à une échelle assez grande pour les besoins de l'enquête et leur compréhension – ainsi que de lire les textes.

Conclusion de la commission d'enquête :

La commission d'enquête émet en conséquence un avis défavorable à la demande présentée.

13.1.3 Pièce H non copiable

(Interventions n° 1. 33. 108. 111.)

– Pour quelles raisons ne peut-on accéder au document du dossier, pièce H, pour copie ou reproduction ?

Réponse des maîtres d'ouvrage (cf. sa réponse à la question n° 2 de la commission Ann VI)

Les éléments du dossier mis en ligne ont été effectivement protégés, mais sont bien consultables par le public, mais aussi reproductibles sous réserve de matériel informatique adapté.

Constat de la commission d'enquête :

Pour la pièce H, l'impression a été impossible. Toutefois, une commune a affirmé avoir pu imprimer cette pièce sans aucune difficulté. Le problème était dû probablement à un défaut de compatibilité de logiciel utilisé.

Dans ces conditions, les intervenants avaient la faculté de se rapprocher d'une mairie afin d'obtenir, à leurs frais, une impression papier des documents utiles à leurs recherches (article L 123-11)

Conclusion de la commission d'enquête :

La commission d'enquête émet en conséquence un avis défavorable à la demande présentée.

13.1.4 Absence de concertation

(Interventions n° 31. 106.)

Ce projet, tel que présenté dans le dossier d'enquête publique, n'a jamais fait l'objet d'une concertation préalable à son élaboration, en méconnaissance des textes législatifs et réglementaires en vigueur.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Un simple résumé est inclus ici, la commission invitant le lecteur à prendre connaissance de l'ensemble de leur réponse. Elle est détaillée sur 3 pages dans leur mémoire en réponse à la question n° 26 posée par la commission.(cf annexe VI)

Constat de la commission d'enquête :

Conformément aux dispositions de l'article L 123-12 (second paragraphe) (modifié par l'Ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 –art.3) du C.Env.,

« Si le projet, plan ou programme a fait l'objet :

1. d'une procédure de débat public organisée dans les conditions définies aux articles L 121-8 à L 121-15,
2. ou d'une concertation préalable organisée dans les conditions définies aux articles L 121-16 et L 121-16-1,
3. ou de toute autre procédure prévue par les textes en vigueur permettant au public de participer effectivement au processus de décision, le dossier comporte le bilan de cette procédure, ainsi que la synthèse des observations et propositions formulées par le public.

Lorsqu' aucune concertation préalable n'a eu lieu, le dossier le mentionne ».

La commission d'enquête constate que :

- 1..la procédure de débat public (articles L 121-8 à L 121-15) relève de la compétence de la Commission Nationale du Débat Public (C.N.D.P.), laquelle n'a pas été sollicitée.
2. il en est de même pour la procédure de concertation préalable (art.121-16 et 121-16-1) (pour laquelle la C.N.D.P. est compétente),
3. la concertation préalable n'a pas été organisée par les maîtres d'ouvrage.

Constat de la commission d'enquête :

Constat de la commission d'enquête :

L'article L 123-12 fait obligation à la commission d'enquête de constater l'absence de concertation préalable.

Cette constatation doit toutefois être tempérée par le rappel de l'historique du projet. En effet, celui-ci a fait l'objet d'une suite de concertations préalables, d'abord publiques, ensuite administratives, pour aboutir enfin au projet actuel

La concertation publique préalable de 2011 (cf la réponse n° 26 des maîtres d'ouvrage (annexe VI)de la présente enquête) ainsi que le chapitre 2 du rapport d'enquête de la précédente commission d'enquête sur la DUP) concernaient plusieurs scenarii d'aménagement :

Ainsi, même si le caractère préalable de la concertation n'a pas été observé par les maîtres d'ouvrage, pour la présente enquête, il n'en demeure pas moins que cette concertation préalable, mise en place en 2011, s'est poursuivie jusqu'en 2017-2018, avec une participation très importante du public à la précédente enquête de D.U.P. (1300 interventions dont beaucoup concernaient le volet environnemental), laquelle participation du public justifie amplement le caractère de concertation pour l'enquête publique actuelle.

Conclusions motivées de la commission d'enquête :

La commission d'enquête admet les explications très précises fournies par les maîtres d'ouvrage dans leur mémoire en réponse à la question n° 26 posée par la commission (cf. Ann. VI)

En conclusion, elle estime que, - en dépit d'une concertation préalable du public débutée en 2011-, la concertation administrative s'est poursuivie sur la base des scénarii présentés au public en 2011, s'est confirmée avec l'intervention de 1300 participants au cours de l'enquête de DUP, pour aboutir au scénario le moins pénalisant pour le trafic et la protection de l'environnement.

Et la présente enquête publique permet de pallier cette lacune.

En effet, l'article L 123-1 stipule : « l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public, ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement, mentionnées à l'art.L123-2 .Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.»

La présente enquête répond donc parfaitement aux exigences de cet article.

Pour les raisons développées supra, la commission d'enquête émet un avis défavorable à la demande

13.1.5 . Pièces manquantes :

Les intervenants relèvent l'absence des pièces suivantes dans ce dossier d'enquête :

- le protocole d'accord État/AREA et l'avenant à la concession AREA.
- avis d'appel public à la concurrence récemment lancés par l'ADIDR
- demande déposée par les Maîtres d'ouvrage pour l'autorisation environnementale datée du 2 janvier 2018, complétée les 11 avril et 23 mai 2018,
- avis du directeur de l'ARS, imposée par la réglementation,
- avis de la ville de Grenoble sur le dossier avant l'ouverture de l'enquête publique.
- délibération de la Métropole du 25 mai 2018 qui traite du « réaménagement de l'A480.
- protocole signé par la Métropole, l'État, l'AREA et le Département de l'Isère
- analyses de l'AURG indiquées par l'Autorité environnementale (Ae) dans son avis du 25 juillet 2018 page 3
- rappels importants de la législation, notamment la Convention alpine,
- les avis d'appel public à la concurrence lancée par l'ADIDR et en découlant :
- étude de danger des systèmes d'endiguement du Drac
- investigations géotechniques des digues de l'Isère, du Drac et de la Romanche
- des lacunes dans les inventaires de faune,
- un inventaire périmé des boisements,
- la démonstration que le projet ne nuira pas au maintien en l'état de conservation favorable des espèces concernées.

Réponse des maîtres d'ouvrage : (cf n° 25 de leur mémoire en réponse annexe VI)

L'avenant à la concession d'AREA et le protocole d'accord signé entre l'État, Grenoble-Alpes Métropole, le Département de l'Isère et AREA sont des documents publics accessibles à tous.

La réglementation n'impose pas de verser ces pièces au dossier qui a été soumis à enquête publique.

Constat de la commission d'enquête :

Les services préfectoraux ont appliqué scrupuleusement les dispositions législatives et réglementaires relatives aux documents susceptibles d'accompagner le projet. Il s'agit

des articles L 181-1 et suivants, R 181-1 et s. L 214-1 et s. , R 214-1 et s. L 123-1 et s., R 123-1 et s., L 122-1 et s. R 122-1 à R 122-14, du Code de l'Environnement, auxquels le lecteur est invité à se reporter.

Aucun autre document n'est requis. Le lecteur a la faculté de rechercher les autres textes publics relatifs à la protection de l'environnement.

Conclusion de la commission d'enquête :

Elle considère que le dossier d'enquête publique est complet. Elle émet en conséquence un avis défavorable aux demandes.

13.1.6 Dossier volumineux :

(Interventions n° 108. 111)

« Le dossier est particulièrement complexe et volumineux. Les documents ne sont pas copiables, ce qui rend l'analyse laborieuse. Le dossier ne peut pas être téléchargé en une seule fois (sous forme d'archive par exemple) ce qui rend son téléchargement long et compliqué ».

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La commission n'a pas posé de question aux maîtres d'ouvrage sur ce problème.

Constat de la commission d'enquête :

L'ensemble du dossier comprend 1427 pages, sans compter l'annexe 3 de la pièce D. contenant les calculs afférents à la digue.

Ce volume témoigne de la nécessité pour les maîtres d'ouvrage d'y inclure la totalité des informations permettant au public de se rendre compte de la complexité des enjeux et de leurs incidences.

La nécessaire lisibilité et la précision des documents,- notamment les plans, croquis et photographies pour une emprise de 7 kms-, exigeaient en outre un format A3.

Conclusion de la commission d'enquête :

La commission d'enquête estime que les maîtres d'ouvrage n'avaient pas d'autres solutions pour informer correctement le public : elle émet en conséquence un avis défavorable à la demande.

13.1.7 Prolongation

Peut-on envisager une prorogation de 8 jours, voire 15 jours de l'enquête publique ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La commission n'a pas posé cette question aux maîtres d'ouvrage, la décision relevant de la responsabilité de la commission.

Constat de la commission d'enquête :

La demande a été déposée le premier jour de l'enquête.

Le 19 octobre, soit 15 jours après l'ouverture de l'enquête, aucun des autres intervenants à cette date n'avait demandé une telle prolongation.

En outre, cette enquête concerne le volet environnemental de l'enquête précédente relative à la D.U.P., enquête qui avait été prolongée de 15 jours, durée au cours de laquelle

le public avait eu accès à une réunion publique organisée par les maîtres d'ouvrage à Grenoble, pour exprimer ses inquiétudes, notamment sur le volet environnemental.

Enfin, la participation du public à la présente enquête ne s'est manifestée que dans la dernière semaine, et pour un nombre assez limité d'interventions (139) par rapport à la précédente enquête (1 300).

Conclusion de la commission d'enquête :

La demande était unique, en début d'enquête et non soutenue par un concours important d'intervenants, au cours des 15 jours suivants.

Pour ces raisons, la commission d'enquête émet un avis défavorable à la demande.

13.1.8 Réunion publique :

(Interventions n° 1. 33.37 Ville. 56.100.108.)

Peut-on envisager une réunion publique dont le but serait d'expliquer la différence entre la DUP et l'enquête actuelle sur l'autorisation environnementale ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La commission n'a pas posé cette question aux maîtres d'ouvrage, la décision relevant de la responsabilité de la commission.

Constat de la commission d'enquête :

La demande a été déposée le premier jour de l'enquête.

Le 19 octobre, soit 15 jours après l'ouverture de l'enquête, aucun des autres intervenants n'ont émis à cette date une telle prolongation.

En outre, cette enquête concerne le volet environnemental de l'enquête précédente relative à la D.U.P., enquête qui avait été prolongée de 15 jours, durée au cours de laquelle le public avait eu accès à une réunion publique organisée par les maîtres d'ouvrage à Grenoble, pour exprimer ses inquiétudes, notamment sur le volet environnemental.

Enfin, la participation du public à la présente enquête ne s'est manifestée que dans la dernière semaine, et pour un nombre assez limité d'interventions (139) par rapport à la précédente enquête (1 300).

Conclusion de la commission d'enquête :

La demande unique formulée en début d'enquête n'a pas été soutenue par un concours important d'autres intervenants, au cours des 15 jours suivants.

Pour ces raisons, la commission d'enquête émet un avis défavorable à la demande

13.1.9 Avis motivé sur chaque observation :

Intervention N°27

L'enquête ne devait pas seulement recueillir les observations du public, mais tenir compte des propositions qui seront faites, ce qui nécessitera une réponse du maître d'ouvrage indiquant pourquoi elles n'ont pas été retenues.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La commission n'a pas posé cette question aux maîtres d'ouvrage, la réponse appartenant à la commission.

Constat de la commission d'enquête :

En présence d'un grand nombre d'interventions, la commission d'enquête n'est pas tenue, par les textes, à répondre à chaque observation.

D'autre part, les observations émises sont, le plus souvent, reprises par d'autres intervenants : dans ce cas, la commission d'enquête répond d'une manière synthétique au problème soulevé par les divers intervenants.

Conclusion de la commission d'enquête :

Au cas particulier de l'enquête en cours, la commission d'enquête s'est efforcée d'émettre un avis motivé sur chaque observation présentant un intérêt particulier.

Pour ces raisons, elle émet un avis défavorable à la demande d'une réponse individuelle à chacun des 180 intervenants.

13.1.10 Rajout de documents en cours d'enquête :

(Interventions n° 58.193.)

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La commission n'a pas posé cette question aux maîtres d'ouvrage, l'initiative venant de la commission.

Constat de la commission d'enquête :

Article R 123-14 :

« Lorsqu'elle entend faire compléter le dossier par des documents utiles à la bonne information du public dans les conditions prévues à l'art. 123-13 , la commission d'enquête en fait la demande au responsable du projet.....

Les documents ainsi obtenus sont versés au dossier tenu au siège de l'enquête et sur le site internet dédié.

Lorsque de tels documents sont ajoutés en cours d'enquête, un bordereau joint au dossier d'enquête mentionne la nature des pièces et la date à laquelle celles-ci ont été ajoutées au dossier d'enquête ».

La commission a constaté la difficulté du public à assimiler l'ensemble du dossier, suffisamment volumineux. Elle a donc souhaité faciliter son information en joignant au dossier, le 21 septembre 2018, les deux documents résumant :

-le suivi historique (motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération)

-et les mesures, prescriptions, et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées, et compenser celles qui ne peuvent être ni évitées, ni réduites, ainsi que les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine.

Ces deux rajouts n'apportent donc aucune information nouvelle qui ne soit déjà contenue dans ce volumineux dossier (1427 pages, sans compter l'annexe 3 de la pièce C).

Le dossier présenté au public ne souffre d'aucune insuffisance.

Certains intervenants ont d'ailleurs exprimé leur satisfaction d'avoir, avec ces deux rajouts, un résumé clair du projet.

Conclusion de la commission d'enquête :

Elle émet en conséquence un avis défavorable sur l'argumentation avancée, selon laquelle ces rajouts auraient permis de combler des insuffisances supposées.

13.2 **B. Principes Législatifs ou Réglementaires :**

13.2.1 . **Non respect des exigences législatives et réglementaires :**

(Interventions n°44 .90.102.)

-Le dossier d'enquête ne prend pas en compte l'esprit de la loi Grenelle (numéro 2009-967 du 3 août 2009)

- Le dossier d'enquête repousse, sans examen réel, d'autres solutions qui sont possibles, moins coûteuses et meilleures pour l'environnement

- Les maîtres d'ouvrages n'ont pas actualisé l'étude d'impact comme imposée par l'article L 122-1-1 du code de l'environnement comme le relève l'Autorité Environnementale page 9 de son avis du 25 juillet 2018.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La commission n'a pas posé cette question aux maîtres d'ouvrage.

Constat de la commission d'enquête :

Le gouvernement a été élu démocratiquement pour mener la politique du pays dans toutes ses applications, notamment en ce qui concerne l'environnement. Le gouvernement est parfaitement conscient de ses responsabilités et seul responsable de sa politique devant le corps électoral.

Il a adressé ses directives à l'administration publique locale en charge de l'administration de l'environnement.

Cette administration locale compétente applique ces directives de manière efficace, avec le souci de la protection de la population comme de celle de l'environnement.

Conclusion de la commission d'enquête :

Par conséquent, la commission d'enquête estime que les références au supposé caractère contraire de ce projet, par rapport aux lois Grenelle, n'ont pas de sens.

Pour ces raisons, la commission d'enquête émet un avis défavorable aux demandes présentées.

13.2.2 **Loi Grenelle non respectée**

(Intervention n° 111.)

Constat de la commission d'enquête :

Le gouvernement a été élu démocratiquement pour mener la politique du pays dans toutes ses applications, notamment en ce qui concerne l'environnement. Le gouvernement est parfaitement conscient de ses responsabilités et seul responsable de sa politique devant le corps électoral.

Il a adressé ses directives à l'administration publique locale en charge de l'administration de l'environnement.

Cette administration locale compétente applique ces directives de manière efficace, avec le souci de la protection de la population comme de celle de l'environnement.

Conclusion de la commission d'enquête :

Par conséquent, la commission d'enquête estime que les références au supposé caractère contraire de ce projet, par rapport aux lois Grenelle, n'ont pas de

sens

Pour ces raisons, la commission d'enquête émet un avis défavorable aux demandes présentées.

13.2.3 Rôle unique de la Préfecture

(Intervention n° 56)

L'intervenant note le rôle unique de la Préfecture de l'Isère qui est à la fois organisatrice de cette enquête, autorité d'un des maîtres d'ouvrage, et seule décisionnaire de l'arrêté final portant sur l'autorisation environnementale, dernier pré-requis au début officiel d'exécution des travaux

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La commission n'a pas posé cette question aux maîtres d'ouvrage.

Constat de la commission d'enquête :

L'aménagement du territoire est assuré par l'Administration publique, départementale (DDT) ou régionale (DREAL), compétente sur l'ensemble du territoire du Département pour tous les tenements relevant du domaine public. Il est par conséquent évident qu'elle est chargée de gérer, en qualité d'organisatrice, l'aménagement de l'échangeur du Rondeau, confié à la DREAL.

En ce qui concerne l'autoroute A 480, cette portion est concédée à l'entreprise privée AREA, selon un protocole signé par les deux parties, l'Etat et le concessionnaire privé.

Conclusion de la commission d'enquête :

La dualité des maîtres d'ouvrages, l'un public, l'autre privé, sous l'autorité de la Préfecture, seule autorité compétente au plan local, en matière d'aménagement du territoire, n'aboutit pas à une structure juridique incohérente.

La commission d'enquête ne souscrit pas aux inquiétudes de l'intervenant et émet en conséquence un avis défavorable à sa question.

13.2.4 Contentieux avec l'Europe

(Intervention n° 103)

La France est en contentieux avec l'Union Européenne pour défaut de respect des normes de pollution de l'air.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La commission n'a pas posé cette question aux maîtres d'ouvrage.

Constat de la commission d'enquête :

Le financement des études est inscrit au contrat de plan État-Région 2015 -2020 signé le 11 mai 2015. Ce contrat a été imposé à la région par le gouvernement français, en charge de l'équipement des territoires.

Notre gouvernement est parfaitement informé des distorsions pouvant exister entre ce contrat et le contentieux avec l'Union Européenne. Mais il demande à l'Administration publique de notre pays d'appliquer ses directives. Notre Administration publique, applique ces directives gouvernementales avec compétence et sérieux.

Il appartient en définitive au gouvernement, et à lui seul, de gérer le contentieux qui peut opposer notre pays à l'Union Européenne.

Conclusion de la commission d'enquête :

La commission d'enquête émet en conséquence un avis défavorable à la

demande, dans la mesure où le projet reste un problème local géré correctement par notre Administration publique locale, en accord avec les directives reçues.

13.2.5 Accord de Paris et GIEC

Interventions n° 108

La France s'est engagée dans l'accord de Paris et le GIEC va publier son 6^e rapport. Il pointe que nous sommes sur une trajectoire dangereuse qui....

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La commission n'a pas posé cette question aux maîtres d'ouvrage.

Constat de la commission d'enquête :

La COP 21 a démontré son échec, les principales puissances planétaires (Etats-Unis, Russie, Inde et surtout Chine) n'ayant pas répondu favorablement à l'accord souhaité.

Aujourd'hui, on constate que certains voisins européens augmentent leur production de CO² et de GES (l'Allemagne avec ses centrales à gaz et lignite pour compenser les éoliennes en panne de vent, ou la Pologne produisant 70 % de son électricité à partir de charbon), et hors de l'Europe, la Chine vivant sous un nuage de pollution, et d'autres pays, dont les Etats-Unis.

Cela à l'échelle planétaire. La France a ratifié cet accord : elle continue à organiser l'équipement du territoire, avec le souci de faire respecter l'environnement, souci qui est au cœur de ses préoccupations.

D'autre part, il faut également comparer des choses comparables. Au cas particulier du projet, le gouvernement a engagé le projet d'aménager 8,5 kms par 2 x18 m de large, soit 306 km². Qu'est-ce que 306 km², par rapport aux 550 000 km² de la France métropolitaine. L'impact reste local, et n'a aucune incidence au niveau de notre pays, et encore moins de la planète.

Ceci ne veut pas dire que l'on ne doit rien faire contre la pollution et pour l'environnement. Le projet a justement pour objectif de ne pas aggraver la pollution, mais bien au contraire de la réduire, tout en apportant une solution satisfaisante au traitement des eaux pluviales.

Conclusion de la commission d'enquête :

La commission d'enquête est composée de personnes indépendantes, objectives, neutres et impartiales. Les commissaires-enquêteurs sont des citoyens à l'écoute des grands problèmes humains, ils s'informent, se documentent et sont à l'écoute des grands sujets publics. Ils ne prennent pas nécessairement une information pour bonne, sans avoir au préalable entendu les autres versions du sujet. Ils n'acceptent pas les informations généreusement transmises par des médias en mal de sensationnel. Bien qu'ils ne soient pas des scientifiques, ils sont tenus d'avoir un « sens critique éclairé ».

Par exemple, les conclusions du GIEC sont actuellement contredites par un certain nombre de scientifiques. Qui croire alors ?

Au niveau de l'agglomération grenobloise, même si sa pollution suscite des inquiétudes, le bilan fourni par ATMO Auvergne-Rhône-Alpes (cf démarches de la commission au paragraphe 8-5. Et en Annexe VII) permet de relativiser ce constat qui se veut inutilement alarmant.

13.2.6 Commissaire européen à l'Environnement

(Interventions n° 126.)

« Monsieur le commissaire à l'environnement,

Vous avez en mai 2018 renvoyé la France devant la Cour de Justice de l'Union Européenne pour ses violations patentées et répétées de la directive de la Commission Européenne »

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

Le respect des directives Européennes sur la qualité de l'air relève des prérogatives de l'État français. Les mesures sont traduites au travers d'une feuille de route qualité de l'air pour la région de Grenoble. La qualité de l'air dépend de nombreux facteurs et n'est pas uniquement due au trafic automobile.

La feuille de route prévoit des actions sur le champ de l'industrie, du chauffage individuel, des transports routiers, de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. Elle s'inscrit dans le contexte d'une politique de mobilité ambitieuse menée par la métropole et de développement des plans de déplacement et de manière générale dans une tendance de fond à l'amélioration du parc automobile avec des effets bénéfiques sur la qualité de l'air.

Elle n'exclut nullement l'aménagement de l'A480 et du Rondeau dont l'effet est globalement neutre.

Constat de la commission d'enquête :

Le gouvernement français est formé de représentants démocratiquement élus de la Nation, et il est chargé de gérer les affaires du pays, en préservant par priorité les intérêts de celui-ci.

Il est donc parfaitement responsable de ses actes devant le pays et il n'appartient qu'à lui de concilier les intérêts du pays avec les exigences de la Commission Européenne, ou de son Commissaire à l'Environnement.

Conclusion de la commission d'enquête :

La commission d'enquête émet en conséquence un avis défavorable à la demande, dans la mesure où le projet reste un problème local géré correctement par notre Administration publique locale, en accord avec les directives reçues.

13.2.7 AREA et ses Intérêts

(Intervention n° 103)

Une grande partie du budget semble portée par AREA, mais en réalité AREA sera très rapidement remboursé par les usagers, via les péages. Ce qui n'est plus très loin d'un impôt supplémentaire.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La commission n'a pas posé cette question aux maîtres d'ouvrage.

Constat de la commission d'enquête :

L'Etat a estimé que le coût de la création et de l'entretien des autoroutes entraînait une lourde augmentation des impôts à la charge de tous les contribuables. Il a donc concédé l'exploitation des autoroutes à l'entreprise privée par le moyen de concessions pluriannuelles.

Il a choisi de faire supporter la charge des autoroutes aux utilisateurs plutôt qu'à la collectivité

La société AREA questionnée à ce sujet a indiqué qu'elle n'était pas une société philanthropique

Conclusion de la commission d'enquête :

La commission d'enquête émet un avis défavorable à la demande, la concession d'autoroutes ayant eu le mérite d'alléger la charge de l'impôt supporté par tous.

13.2.8 Convention alpine

(Interventions n° 51.90)

Constat de la commission d'enquête :

Cette intervention ne concerne pas le projet

13.2.9 Doctrine E.R.C.

Intervention n°29

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La commission n'a pas posé cette question aux maîtres d'ouvrage.

Constat de la commission d'enquête :

La doctrine Eviter-Réduire-Compenser a été mise en oeuvre par les maîtres d'ouvrage tout au long de l'élaboration du projet. Pour s'en convaincre, le lecteur est invité à se référer aux pages 22 et 82 de la pièce D, aux pages 63 et 70 de la pièce E, aux pages 47 et 425 de la pièce G, enfin aux pages 11 et 78 de la pièce H.

Conclusion de la commission d'enquête :

La commission émet un avis défavorable à la demande.

13.2.10 E.P. contraire aux principes de protection de l'environnement :

(Interventions n° 6. 27. 29.41.42.44.)

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La commission n'a pas posé cette question aux maîtres d'ouvrage.

Constat de la commission d'enquête :

Les maîtres d'ouvrage ont élaboré leur projet, dans le cadre strict des lois et décrets assurant la protection de l'environnement.

Conclusion de la commission d'enquête :

La commission émet un avis défavorable à la demande.

13.2.11 Projet contraire au PDU :

(Interventions n°109.)

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La commission n'a pas posé cette question aux maîtres d'ouvrage.

Constat de la commission d'enquête :

Le Plan de Déplacements Urbains de 2014 n'est plus en vigueur.

13.2.12 Influence de l'E.P sur le projet de DUP ?
(Intervention n° 1.)

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La commission n'a pas posé cette question aux maîtres d'ouvrage.

Constat de la commission d'enquête :

La présente enquête publique est effectivement le volet environnemental de la précédente E.P. relative à la Déclaration d'Utilité Publique.

Conclusion de la commission d'enquête :

La commission émet un avis défavorable à la demande.

13.2.13 Atteinte à l'écosystème
(Interventions n° 22.93.108.)

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La commission n'a pas posé cette question aux maîtres d'ouvrage.

Constat de la commission d'enquête :

Les maîtres d'ouvrage ont élaboré leur projet, dans le cadre strict des lois et décrets assurant la protection de l'environnement.

Conclusion de la commission d'enquête :

La commission émet un avis défavorable à la demande.

13.2.14 Absence de réponse aux demandes AE et CNPN
: (Interventions n°34.110.)

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La commission n'a pas posé cette question aux maîtres d'ouvrage.

Constat de la commission d'enquête :

La pièce H du dossier soumis à l'enquête publique apporte une réponse précise contredisant l'affirmation de l'intervenant.

Conclusion de la commission d'enquête :

La commission émet un avis défavorable à la demande.

13.2.15 Remarques et recommandations ARE ?
(Intervention n° 58.)

Réponse des maîtres d'ouvrage :

La commission n'a pas posé cette question aux maîtres d'ouvrage.

Constat de la commission d'enquête :

La commission ne comprend pas la question posée et la relation avec le sigle ARE inconnu

Conclusion de la commission d'enquête :

Elle émet en conséquence un avis défavorable à l'intervention.

13.2.16 Refus de report à l'extérieur de l'emprise de l'autoroute
(Intervention n°34.)

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Concernant les emprises du projet, les maîtres d'ouvrages rappellent les termes très clairs de la réponse à la question n°51 posée par la commission d'enquête :
« Les maîtres d'ouvrages rappellent ainsi qu'aucun engagement de réaliser le projet dans les emprises autoroutières actuelles n'a été précédemment pris. Les termes du protocole signé le 10 novembre 2016 précisent, aux points 5 et 6 des principes d'aménagement, que :

- « Les aménagements optimiseront l'emprise des infrastructures, dans le respect de la sécurité des usagers et de l'objectif de fluidité ».
- « Le projet s'attachera..... à adapter les profils de voie pour respecter l'emprise du domaine autoroutier préexistant en cohérence avec les contraintes de fluidité et de trafic ».

Le projet présenté par AREA prévoit effectivement un profil en travers type aux caractéristiques réduites comprenant une voie lente de 3,50 m, une voie médiane de 3,25 m et une voie rapide de 3 m ainsi qu'une bande dérasée de gauche de 0,50 m, qui correspond au strict minimum toléré par le guide de conception VSA 90. Ces caractéristiques géométriques, associées à la mise en œuvre de murs de soutènements sur un linéaire significatif, permettent d'inscrire, l'ensemble de la section courante aménagée à 2x3 voies avec les voies d'entrecroisement dans les emprises du domaine actuellement occupé par l'infrastructure, du domaine public ou appartenant à l'État.

À ce stade, les emprises à acquérir et nécessaires au projet ne figurant ni dans le domaine public et ni dans le domaine actuellement occupé par l'infrastructure sont évaluées à :

- une surface estimée à 1,1 hectare au droit du diffuseur des Martyrs (terrains de l'État occupés par le CEA) pour réaliser la nouvelle bretelle de sortie en provenance du nord et en direction de la presqu'île demandée par les collectivités locales,
- une surface d'environ 0,3 hectare (terrains de l'État occupés par le CEA) pour réaliser la nouvelle bretelle d'entrée Horowitz demandée par les collectivités dans le cadre du projet de développement ZAC Presqu'île,
- une surface de 0,07 hectare au droit du diffuseur du Vercors (terrains propriété d'une société foncière) pour réaménager le diffuseur du Vercors selon le parti

d'aménagement retenu par les collectivités locales,

- *une surface de 0,4 hectare au droit du diffuseur de Catane (terrains occupés par la commune de Grenoble) pour permettre le ripage localisé de l'axe autoroutier dans les réservations faites au droit des ouvrages existants et notamment le nouveau pont aménagé par le SMTC en 2005 tout en maintenant l'ensemble des fonctionnalités de ce diffuseur actuel, stratégique dans le réseau viaire de la ville de Grenoble,*
- *une surface d'environ 0,1 hectare au droit du diffuseur Louise Michel (terrains occupés par la commune de Grenoble) pour l'aménagement des bretelles induit par le report du trafic généré par la suppression de certains mouvements entre A480 et le cours de la Libération dans le cadre du projet d'aménagement de l'échangeur du Rondeau.*

En définitive et en synthèse, les emprises nécessaires à acquérir pour le projet d'aménagement de l'A480 sont actuellement évaluées à 2 hectares environ dont 1,6 hectare pour le réaménagement des diffuseurs permettant de satisfaire les demandes formulées par les collectivités. »

En conséquence, il est surprenant que cette question, sans lien avec la présente enquête publique, fasse encore l'objet de réserves de la commune conditionnant son avis sur le dossier d'autorisation environnementale.

Les maîtres d'ouvrages informent d'ailleurs la commission d'enquête qu'une convention entre AREA et la commune, relative à l'occupation temporaire et à l'acquisition des terrains de la commune de Grenoble, cités ci-dessus, a fait l'objet d'une délibération favorable de la ville de Grenoble lors du Conseil Municipal en date du 24 septembre 2018.

Constat de la commission d'enquête :

Les réponses très précises des maîtres d'ouvrage devraient apaiser l'inquiétude légitime de l'intervenant

Conclusion de la commission d'enquête :

Elle émet en conséquence un avis défavorable à l'intervention.

**13.2.17 Etude d'impact non réactualisée
(Interventions n° 44)**

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

Comme l'indique justement l'auteur de cette contribution, la similitude du projet déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du le 23 juillet 2018 avec celui présenté lors de l'enquête d'autorisation environnementale est incontestable.

L'actualisation de l'étude d'impact soulevée fait directement référence à la recommandation formulée par l'Autorité environnementale dans son avis formulé le 25 juillet 2018.

À ce titre, les maîtres d'ouvrages rappellent la réponse formulée à cette recommandation qui figure dans la pièce H du dossier soumis à l'enquête :

« Les recommandations précédemment formulées par l'AE dans son avis du 13 septembre ont fait l'objet d'un document de réponses des maîtres d'ouvrages qui a été joint au dossier soumis à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau.

Ce document de réponse visait à apporter des précisions et explications sur la

base des éléments figurant dans l'étude d'impact et plus globalement dans le dossier soumis à enquête publique et sur lesquels l'AE a émis des recommandations. L'objectif était d'apporter ainsi des éléments complémentaires permettant également une meilleure compréhension du dossier par le public.

Comme proposé par l'AE dans son présent avis en page 9, le document de réponses à l'avis émis par l'AE en date du 13 septembre est annexé au présent dossier de demande d'autorisation environnementale dans la pièce H – Avis émis sur le dossier et réponses des maîtres d'ouvrages.

S'agissant des observations et plus précisément de la réserve et des recommandations formulées par la commission d'enquête publique à l'issue de l'enquête qui s'est tenue du 20 novembre 2017 au 12 janvier 2018, elles ont été récapitulées en annexe 2 à l'arrêté déclarant d'utilité publique l'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau publié au recueil des actes administratifs de l'Isère en date du 26 juillet 2018.

Cette annexe comprend pour la réserve et chacune des recommandations formulées par la commission les réponses détaillées des maîtres d'ouvrages. Les maîtres d'ouvrages invitent donc le public à consulter les réponses apportées à cette réserve et ces recommandations. »

Constat de la commission d'enquête :

L'espace de temps réduit entre les deux enquêtes ne justifiait pas une telle réactualisation

Conclusion de la commission d'enquête :

Elle émet en conséquence un avis défavorable à l'intervention.

13.2.18 Respect de l'environnement :

(Interventions n° 6. 10.11. 13. 27. 32. 40. 41.42. 56. 93. 96.110.)

(cf réponse C.E. DUP n° 5.7.. page 139)

Constat de la commission d'enquête :

Les maîtres d'ouvrage ont élaboré leur projet, dans le cadre strict des lois et décrets assurant la protection de l'environnement.

Conclusion de la commission d'enquête :

La commission émet un avis défavorable à la demande.

13.2.19 Trame verte et bleue :

(Interventions n° 20. 21.35.40.43.110)

Constat de la commission d'enquête :

Toutes les pièces du dossier, et notamment les pièces D, E et F confirment que la trame verte et bleue a bien été prise en compte et que son intégrité a été assurée.

Conclusion de la commission d'enquête :

La commission émet un avis défavorable à la demande.

13.2.20 Mesures compensatoires insuffisantes
(Interventions n°106.107.110.)

Constat de la commission d'enquête :

Toutes les pièces du dossier, et notamment les pièces D (pages 63,207,227) E (page 86) et F (page 24) confirment que les mesures compensatoires ont bien été prises en compte.

Conclusion de la commission d'enquête :

La commission émet un avis défavorable à la demande.

13.3 C. La Digue Des Eaux Claires

13.3.1 . Levée de la réserve (digue) :

(Interventions n° 1. 27. 37.99.100.110.
(cf réponse C.E. DUP n° 5.3. page 123)

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

La réserve formulée par la commission d'enquête dans ses conclusions motivées faisant suite à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet a été levée formellement par les maîtres d'ouvrages comme indiqué en page 4 du document exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération joint en annexe à l'arrêté de DUP signé par le Préfet en date du 23 juillet 2018.

Rappel de la commission d'enquête :

L'A480 a été construite en grande partie, accolée ou sur la crête de la digue historique de Grenoble. Entre le seuil de l'ILL et le secteur du Vercors, elle a été construite coté ville. Entre le Vercors et le Rondeau, l'A480 passe côté Drac et assure le rôle de protection en remplacement de la digue préexistante. La digue est classée A (protection de plus de 30 000 personnes).

Les acteurs intervenant sur la digue

L'État est responsable de la digue par le GEMAPI Gestion des eaux et milieux aquatiques pour la protection des inondations)

le calendrier du GEMAPI prévoit une période de transition qui pourrait aller jusqu'au 28 janvier 2024 pour que soient transférées les responsabilités de l'État au nouveau Gémapien.

Grenoble Alpes Métropole possède, de par la Loi, la compétence GEMAPI depuis le 1^{er} janvier 2018. Elle a transféré cette compétence au syndicat mixte du bassin hydraulique de l'Isère (SYMBHI).

AREA est gestionnaire de l'entretien et de la surveillance de la digue par décision du Préfet de l'Isère des 27 juillet et 27 septembre 2017.

Le TRI de Grenoble Voiron est lui-même divisé en zones couvertes par des programmes d'action de prévention des inondations (PAPI).

Le PAPI est l'outil privilégié de déclinaison opérationnelle de la SLGRI. Son comité de pilotage regroupe les collectivités locales et les services de l'État concernés, ainsi qu'AREA en tant que gestionnaire de la digue. L'un de ses volets est l'amélioration du système d'endiguement et plus généralement du fonctionnement hydraulique du cours d'eau en cas de crue. Ce volet s'appuie notamment sur les études de danger (EDD) du système d'endiguement.

Une EDD a été réalisée en 2014 par le bureau d'études ARTELIA. Elle a été menée sur les digues en rive droite du Drac, sur un linéaire de 15 km environ, pour le compte de leurs gestionnaires. Elle a fait l'objet d'un avis des services de l'État en avril 2017. Une nouvelle étude devrait être diligentée prochainement sur ces points, elle est gérée par l'ADIDR pour le compte du GEMAPIEN qu'est le SYMBHI.

Conclusion de la commission d'enquête :

Il existe un décalage dans le temps entre le projet d'aménagement de l'A480 et les projets d'aménagement et de gestion du DRAC encore à l'étude. La commission remarque que les travaux de renforcement de la digue sont inclus dans le projet mis à l'enquête. Ceux-ci sont de nature à mettre en sécurité l'ouvrage et protéger les populations. Néanmoins AREA devra être vigilant pour l'étude et la réalisation de cet ouvrage pour ne pas altérer la digue existante :

- **En étudiant dans le détail le linéaire à renforcer dans les plans d'exécution,**
- **En dressant un constat hebdomadaire de l'avancement des travaux,**

13.3.2 Entretien des digues

(Interventions n° 71.)

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

L'étude en cours réalisée dans le cadre du protocole signé par L'État, Grenoble-Alpes Métropole, le Département de l'Isère d'une part, le Symbhi, l'ADIDR et AREA d'autre part, est pilotée par le Symbhi comme stipulé dans ce protocole.

Les maîtres d'ouvrages ne peuvent donc se prononcer sur l'échéance de communication des résultats de cette étude, ni sur l'opportunité de réaliser une réunion publique spécifique sur ce sujet.

Constat de la commission d'enquête :

Le lit du DRAC fait partie du DPF (Domaine Public Fluvial).

Conclusion de la commission d'enquête :

13.3.3 PPRI Drac :

(Interventions n° 21.)

Constat de la commission d'enquête :**Le projet a bien pris en compte les prescriptions de l'étude de danger existante (2014) dans le renforcement de la digue du DRAC.**

Le plan de gestion du risque d'inondation (PGRI), s'applique au niveau national (directive européenne) qui vise à protéger les populations contre le risque inondation. Il se décline en une stratégie locale de gestion des risques d'inondations (SLGRI). Sur le territoire à risques d'inondation concerné (TRI de Grenoble Voiron), cette SLGRI a été soumise à la consultation du public en 2017.

La démarche d'élaboration du plan de prévention du risque inondation (PPRI) du Drac a été initiée en mai 2016 par le Préfet de l'Isère. Le PPRI est un outil de gestion de l'urbanisation en zone inondable. Il est composé des pièces suivantes :

- Une carte des aléas inondation qui délimite les zones inondables et le niveau d'inondation sur chaque parcelle, ce niveau étant caractérisé par des hauteurs d'eau et des vitesses d'écoulement ;
- - Une carte de zonage réglementaire qui affecte à chaque parcelle située en zone inondable un zonage adapté au niveau d'aléa et aux enjeux présents sur le territoire
- Un règlement qui explicite pour chaque zonage réglementaire si la zone est inconstructible ou constructible avec des prescriptions spécifiques.

La première phase d'étude du PPRI s'est terminée fin 2017 et le Préfet de l'Isère a communiqué les cartes d'aléas à l'ensemble des collectivités concernées par courrier du 12 janvier 2018.

Conclusion de la commission d'enquête :

Le PPRI du Drac est un outil de planification, il concerne d'avantage l'urbanisme des communes concernées (RD et RG). Néanmoins les études ayant conduit à ce document sont fondées sur les mêmes hypothèses hydrauliques que celles menées pour l'aménagement de l'A480. Les modèles hydrauliques de propagation des crues sont identiques pour la même crue de référence, il y a donc homogénéité.

13.3.4 Etude de danger ADIDR :

(Interventions n° 1. 33.)

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

Les maîtres d'ouvrages n'ont pas formellement été mis au courant de l'existence de cette consultation. Cette consultation, si elle a été lancée, doit certainement s'inscrire dans le cadre du PAPI (Programme d'Action de Prévention des Inondations) et/ou de la procédure de demande d'autorisation du système d'endiguement lancée par l'autorité gémapienne, dont la digue des Eaux Claires constitue une partie.

Note de la commission d'enquête :

Renseignements pris auprès du Directeur de l'ADIDR, cette étude est au stade de la consultation des bureaux d'études et des sondages de reconnaissance sont encore en cours. Les conclusions sont loin d'être disponibles et ne peuvent pas être prises en compte dans le projet mis à l'enquête. « Nous ne voyons pas motif à mettre en route des travaux

d'urgence concomitamment à ceux de l'A480, et suivons la procédure attendue qui consiste à évaluer ce que nous avons détecté dans le cadre de l'EDD qui va s'engager, puis à en tirer –ou non- des conséquences en terme de travaux PAPI. »

13.4 *Pétitions :*

13.4.1 La FRAPNA (Interventions n° 34.110.)

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

La contribution et les demandes de la FRAPNA formulées dans leur contribution reprennent les termes de leur courrier adressé au Préfet de l'Isère en date du 2 août dernier.

Dans ce courrier, ils sollicitaient notamment en conclusion :

- «
- *L'usage de techniques efficaces (palplanches ou voile étanche en béton intégrés dans le corps des digues) pour la réfection et la gestion des digues, ce qui permettra des replantations d'arbres sur les digues. Ainsi le corridor biologique le long du Drac sera conservé ainsi que la biodiversité et l'impact positif des arbres contre la pollution et la canicule,*
 - *L'actualisation de l'étude d'impact avant la future enquête publique en particulier sur les mesures compensatoires pour la destruction des arbres,*
-
- *L'engagement de réaliser une étude de pollution de l'air du secteur, trois années après la mise en service de l'aménagement. »*

A ces demandes, le Préfet de l'Isère a répondu à la FRAPNA par courrier en date du 10 octobre sur la base des éléments de réponse et des arguments fournis par les maîtres d'ouvrages. Ils sont rappelés ci-dessous :

« Demande de la FRAPNA : L'usage de techniques efficaces (palplanches ou voile étanche en béton intégrés dans le corps de digues) pour la réfection et la gestion des digues, ce qui permettra des replantations d'arbres sur les digues. Ainsi le corridor biologique le long du Drac sera conservé ainsi que la biodiversité et l'impact positif des arbres contre la pollution et la canicule.

Réponse d'AREA – maître d'ouvrage de l'A480

La proposition d'effectuer des boisements compensatoires en rive et dans le lit du Drac présente un intérêt certain pour renforcer le corridor biologique Nord/Sud, mais elle contribue aussi, malheureusement, à constituer de nouveaux obstacles à l'écoulement des eaux de la rivière et donc potentiellement à une surélévation des niveaux de ces eaux en cas de crue.

Elle va donc à l'encontre des préoccupations actuelles de l'ensemble des collectivités locales et des services de l'État d'améliorer le niveau de protection des digues existantes, tant en rive gauche qu'en rive droite, vis-à-vis des risques

d'inondation par surverse des digues existantes. C'est pourquoi des démarches et un plan d'actions ont été engagés pour envisager, le cas échéant, l'arasement des îlots existants dans le lit du Drac sur lesquels se développent notamment une végétation boisée. Par ailleurs, l'exploitation de la digue au regard des règles de sécurité ne permet pas de densifier les plantations d'arbres.

La mise en œuvre de palplanches systématique en rive droite du Drac, telle que suggérée, aurait certainement pour effet de conforter la digue des Eaux claires vis-à-vis des risques d'érosion interne, externe ou de rupture d'ensemble de la rive droite. Toutefois, elle ne contribuerait pas à réduire les risques de surverse en cas de crue en particulier en rive gauche qui seraient au contraire augmentés par la densification des boisements dans le lit et sur les berges du Drac.

Dans ce contexte où la gestion des ouvrages hydrauliques est un enjeu majeur tant du point de vue de la sécurité publique que de l'aménagement du territoire en matières d'environnement, les maîtres d'ouvrages ont pris le parti de proposer des mesures visant à favoriser autant que possible la biodiversité mais dans le respect des exigences de sécurité de la digue des Eaux Claires. Les mesures proposées permettent ainsi, dans le contexte actuel, de concilier à la fois les enjeux liés à la biodiversité et les enjeux liés à la sécurité publique des digues.

Il est ainsi prévu des mesures en faveur de la végétation in-situ, présentées dans le dossier, conçues pour être favorables à la biodiversité, même si elles ne sont pas ou peu valorisées au titre des mesures compensatoires, car réalisables seulement à l'issue des travaux :

- enherbement avec l'utilisation d'une palette végétale enrichie par rapport aux accotements de l'autoroute, constitués actuellement de milieux ouverts caractérisés par une pauvreté spécifique ;*
- plantations à l'issue des travaux, sur les espaces où l'interface avec la sécurité publique de la digue des eaux Claires ne se pose pas, et plus particulièrement dans les délaissés des bretelles d'échangeurs et traitement écologique des murs acoustiques et de soutènement.*

L'ensemble de ces mesures d'évitement et de réduction permet de contribuer au maintien d'une continuité écologique le long de la rive droite du Drac, comme c'est le cas actuellement, pour l'ensemble de la faune et notamment pour les espèces potentiellement les plus sensibles, c'est-à-dire les chiroptères et la faune terrestre.

En outre, il convient de rappeler les impacts du projet sur les peuplements boisés en place le long du corridor écologique en rive droite du Drac. Ces impacts s'élèvent à 2 hectares, dont 0,3 hectares de ripisylve.

Cet effet, relativement limité, est la conséquence des choix et des objectifs ayant guidé la conception du projet, notamment la démarche ERC dont les principaux sont rappelés ci-dessous :

- adoption de caractéristiques minimales pour la largeur de la plateforme autoroutière au regard des possibilités offertes par les référentiels de conception pour limiter les emprises du projet,*
- mise en œuvre de dispositions constructives, en cas de nécessité, au plus près de la plateforme pour maintenir, voire améliorer les caractéristiques essentielles actuelles de la digue des Eaux Claires, ouvrage stratégique pour la protection des populations situées en rive droite du Drac. C'est le cas, par exemple, des murs de soutènement et des ouvrages de type palplanches, implantés au plus près de la crête de talus de l'autoroute élargie pour limiter en phase travaux et en phase définitive l'emprise et l'impact du projet sur la végétation en place. C'est aussi le*

cas des bassins de traitement, dont une très grande partie sont enterrés sous la plateforme autoroutière actuelle et n'impactent pas ainsi la végétation présente le long du Drac.

- reconstitution et extension sur l'ensemble du linéaire de l'autoroute, d'un chemin d'entretien et d'exploitation, réutilisant autant que possible le cheminement existant, pour assurer la surveillance et les opérations d'entretien de cet ouvrage stratégique que constitue la digue des Eaux Claires.

Les possibilités de reboisement in situ dans les emprises impactées par le projet sont certes limitées mais existent et pourraient concerner :

- les talus de l'autoroute élargie côté Drac : ces surfaces sont faibles dans la mesure où le projet s'accompagne sur un linéaire significatif de la mise en œuvre de murs de soutènement permettant de limiter l'emprise du projet. En outre, pour ces surfaces résiduelles, il a été proposé des mesures de reconstitution d'une strate herbacée, avec une palette végétale adaptée aux enjeux de biodiversité qui sont compatibles avec la fonctionnalité de digue qu'assure l'autoroute sur une grande partie de son linéaire,

- le chemin d'entretien : son reboisement ne permettrait plus de maintenir sa fonctionnalité essentielle d'ouvrage annexe destiné à la surveillance et à l'entretien de la digue. Il compromettrait également la mutualisation de son usage avec un cheminement piéton, demandé par les collectivités dans l'objectif de faciliter l'accès à la rivière pour la population, constituant semble-t-il, un souhait grandissant de celle-ci.

Demande de la FRAPNA : L'actualisation de l'étude d'impact avant la future enquête publique en particulier sur les mesures compensatoires pour la destruction des arbres :

Réponse d'AREA et de la DREAL Auvergne Rhône Alpes – maîtres d'ouvrage respectivement de l'A480 et du Rondeau

En préalable, il faut rappeler que l'élaboration du plan de gestion de la végétation d'EDF a nécessité la réalisation d'inventaires écologiques. Ces derniers ont été réalisés par le bureau d'étude Tereo entre avril 2015 et juillet 2016. Ce planning de prospection est sensiblement comparable à celui réalisé dans le cadre du projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau, étant donné que les inventaires écologiques réalisés par un groupement de bureaux d'études et/ou de spécialistes indépendants ont été réalisés entre septembre 2015 et septembre 2016.

Le plan de gestion de la végétation des digues de l'aménagement de Saint-Égrève d'EDF recouvre en effet partiellement la zone d'étude du projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau dans la traversée de Grenoble, entre la Vence au nord et le seuil de l'ILL sur le Drac et le viaduc de l'Isère au sud. Plus précisément, le seul secteur compris à la fois dans le périmètre du plan de gestion d'EDF et dans le périmètre d'emprise du projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau est la rive droite de l'Isère sous le viaduc soit un linéaire estimé à 150 m. Sur ce linéaire où la végétation rivulaire est très peu développée et très majoritairement limitée à des espèces exotiques envahissantes (notamment Buddleia de David et Renouée du Japon), le plan de gestion d'EDF ne prévoit pas d'intervention sur la végétation de la rive droite de l'Isère située en amont du viaduc (environ 50 m) et une réduction de l'ordre de la densité des arbres d'environ 30 % sur le reste du linéaire en aval du viaduc (environ 100 m).

Indépendamment du plan de gestion d'EDF, il est rappelé que les maîtres d'ouvrage du projet se sont engagés à compenser à hauteur de 200 % la ripisylve relictuelle (habitat Code Corine Biotope 44.3 et d'intérêt communautaire 91^{E0}) présente sur ce linéaire de 150 m. À ce titre, la végétation au moins présente sur la rive droite de l'Isère et en aval du viaduc serait ainsi compensée à deux reprises, une première fois par EDF dans le cadre de son plan de gestion et une seconde fois dans le cadre du projet d'aménagement de l'A480.

Par ailleurs, une seule station d'Orthotric de Roger, espèce protégée de bryophyte, a été recensée entre le barrage de Saint-Egrève au nord et la jonction A480-A51 au sud, soit sur un linéaire de 14 km : l'espèce colonise des arbres (peupliers noirs, érables) situés uniquement sur les berges du Drac au droit de l'échangeur du Rondeau, soit à environ 5,5 km de la limite sud du périmètre couvert par le plan de gestion d'EDF. Cette station, située en retrait des emprises du projet, sera intégralement préservée (mise en défens associée à un balisage adapté) sur toute la durée des travaux.

L'étude d'impact prend ainsi l'ensemble des mesures et son actualisation n'est donc pas nécessaire.

Demande de la FRAPNA : L'engagement de réaliser une étude de la pollution de l'air du secteur, trois années après la mise en service de l'aménagement :

Réponse d'AREA et de la DREAL Auvergne Rhône Alpes – maîtres d'ouvrage respectivement de l'A480 et du Rondeau

Il faut tout d'abord rappeler que l'ensemble des études air et santé ont été effectuées conformément au niveau d'approfondissement maximal, le niveau 1, prévu par la réglementation (Code de l'Environnement et circulaire du 25 février 2005). Les outils et les méthodologies utilisées reposent sur les technologies et les connaissances les plus récentes dans le domaine de la qualité de l'air pour réaliser les calculs d'émissions, les modélisations de la dispersion des polluants et l'évaluation des risques sanitaires sur la population.

Ces études ont été menées en étroite collaboration avec ATMO Auvergne Rhône-Alpes qui a contribué pour :

- La mise au point de l'approche méthodologique,*
- Le recueil des données existantes et l'établissement de l'état initial,*
- Le calcul des émissions des polluants principaux : Nox, PM.*

Dans le cadre des observations permanentes réalisés par ATMO Auvergne Rhône-Alpes, les niveaux de qualité de l'air de l'agglomération grenobloise seront mesurés et diffusés sur le site internet correspondant.

En complément, et comme indiqué dans le dossier d'enquête préalable à l'utilité publique, les maîtres d'ouvrages s'engagent à réaliser un suivi de la qualité de l'air aux échéances d'un an et cinq ans après la mise en service dans le cadre des bilans intermédiaire et final de l'opération. »

Constat de la commission d'enquête :

* Les remarques de la FRAPNA concernent tout à la fois l'enquête précédente de DUP, et l'enquête actuelle dont l'objet est l'application de la loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques (loi LEMA), ainsi que les dérogations aux interdictions de destruction des

espèces protégées.

Conclusion de la commission d'enquête :

La commission invite la FRAPNA à se reporter au rapport de la commission d'enquête pour ce qui concerne la précédente enquête de DUP, et à lire la réponse de la commission pour les thèmes évoqués relatifs à la présente enquête

13.4.2 ADES n° 44 (I 37)

80. Il y a des manques d'information importants dans le dossier d'enquête publique

81. Le dossier d'enquête ne respecte pas les exigences réglementaires et législatives

82. Les Maîtres d'ouvrage n'ont pas actualisé l'étude d'impact comme imposée par l'article L 122-1-1 du code de l'environnement

Constat de la commission d'enquête :

Les problématiques de la présente enquête publique sont exposées dans le corps du rapport d'enquête et dans les avis motivés de la commission, auxquels les pétitionnaires sont invités à se reporter

Conclusion de la commission d'enquête :

La commission n'a donc pas à se prononcer une seconde fois sur les thèmes retenus

13.4.3 Lahgglo

n° 99 (I 89)

L'association regroupe environ 30 associations d'habitants ou de quartiers de l'agglomération grenobloise pour impulser un dialogue entre les habitants et les acteurs des grands projets d'aménagement. Association loi 1901, elle s'organise autour de 3 objectifs : promouvoir la participation citoyenne, se former et s'informer, participer au projet de l'agglomération. Elle aborde des sujets très variés, mais essentiellement centrés sur la démocratie locale, la participation, la qualité de vie en ville, et les déplacements avec l'objectif que les besoins et attentes des habitants soient entendus et pris en compte dans les projets qui les concernent.

C'est à ce titre qu'elle attire l'attention des commissaires enquêteurs sur les conséquences sur les digues du Drac des travaux envisagés pour l'autoroute et le Rondeau. À l'écoute des habitants et des associations, à la lecture des avis déposés, et surtout après la prise de connaissance de l'historique de l'endiguement du Drac (endiguement, dragage, fin du dragage, augmentation du niveau du Drac, diminution régulière de la bande non constructible, soutien de moins en moins résistant des digues, failles détectées), LAHGGLO émet de très fortes réserves contre tous travaux et tous aménagements mêmes provisoires qui n'auraient pas pour préalable le renforcement des digues, et/ou qui aurait pour conséquence une diminution de la régissent résistance de celle-ci (destruction des arbres, élargissement des voies).

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

Il est inexact de dire que la problématique de la digue du Drac n'a pas été abordée au stade du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

L'objectif fondamental ayant guidé la conception des choix techniques de l'aménagement de l'A480 vise à ne pas altérer les caractéristiques essentielles de la digue actuelle. Cet objectif a clairement été annoncé dans le dossier d'enquête précédent et complété par les principales dispositions techniques visant à le respecter.

Ces dispositions techniques ont été détaillées et toutes les justifications correspondantes sont très largement présentées dans la pièce D du dossier d'autorisation environnementale qui expose également en annexe à cette pièce, tous les calculs géotechniques effectués associés. Elles constituent effectivement un des sujets principaux de cette enquête avec la problématique de gestion des eaux pluviales, de l'impact du projet sur les milieux aquatiques et sur les espèces protégées.

Constat de la commission d'enquête :

Les problématiques de la présente enquête publique sont exposées dans le corps du rapport d'enquête et dans les avis motivés de la commission, auxquels les pétitionnaires sont invités à se reporter

Conclusion de la commission d'enquête :

La commission n'a donc pas à se prononcer une seconde fois sur les thèmes retenus évoqués supra.

13.4.4 UDHEC n° 100 (I 90)

164. dossier d'enquête incomplet

165. elle reste dubitative sur ses capacités à gérer les digues et à les renforcer

166. L'UDHEC souscrit à cette demande du CNPN tout en restant très sceptique sur sa réelle prise en compte par le maître d'ouvrage...

167. prolongation de 15 jours de l'enquête publique

168. l'organisation d'une réunion publique

52. émet des doutes sérieux sur la capacité d'AREA à gérer la consolidation des digues.

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

La gestion de la digue des Eaux Claires était précédemment assurée par la DIR Centre-Est. Elle a été transférée par l'État à AREA par courrier du Préfet de l'Isère en date du 27 juillet 2017 complété et précisé par celui en date du 27 septembre 2017. Ces documents explicitent clairement les obligations d'AREA dans ce rôle de gestionnaire, qui n'est que transitoire et s'achèvera au plus tard le 1^{er} janvier 2024.

Les obligations d'AREA qui leur sont imposées dans le cadre de ce transfert de gestion ne portent pas sur des travaux de consolidation des digues.

À titre accessoire, AREA, agissant en tant que maître d'ouvrage, peut avoir recours à des bureaux d'études disposant d'agrément officiels en matière

d'études de digue comme elle l'a d'ailleurs fait dans le cadre des études techniques du projet d'aménagement.

Constat de la commission d'enquête :

Les remarques numérotées 164.167.et 168. ont fait l'objet d'un avis motivé de la part de la commission au chapitre 13 supra, auquel le lecteur est prié de se reporter.

Conclusion de la commission d'enquête :

La commission n'a donc pas à se prononcer une seconde fois sur les thèmes retenus

13.4.5 Pétition du Collectif Citoyen

(84 signataires) n° 127 (G 17)

Par leur signature, les (7 x 12 =) 84 pétitionnaires demandent des alternatives au projet d'élargissement de l'A 480, pour faciliter la mobilité tout en améliorant le cadre de vie et l'environnement :

- limiter la vitesse à 70 km/h pour réduire le bruit, la pollution, l'accidentologie, sans pénaliser les temps de trajet (plus une minute 20 secondes),
- installer des murs antibruit le long de tous les quartiers traversés,
- ne pas élargir l'emprise de l'A480 et utiliser la bande d'arrêts d'urgence comme 3^e voie,
- réserver les troisièmes voies aux transports collectifs et au covoiturage pour impulser un réel développement de ces alternatives.

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

En préambule, les maîtres d'ouvrages notent que la pétition de ce collectif ne soulève aucun sujet qui relève de la présente enquête publique d'autorisation environnementale.

Cependant, ils apportent les précisions suivantes aux différents points soulevés par cette pétition.

Concernant la limitation de vitesse, celle-ci relève exclusivement du pouvoir du Préfet dans l'exercice de son pouvoir de police.

Concernant les protections phoniques, il est rappelé que les maîtres d'ouvrages ont adopté une politique volontariste en matière de réduction des nuisances sonores et d'amélioration du cadre de vie des riverains de l'infrastructure, allant bien au-delà du strict respect de la réglementation en vigueur. Cette politique se traduit par la création, dans le cadre du projet d'aménagement, de plus de 5 km d'écrans phoniques nouveaux en complément des 900 m de protections existantes qui seront reconstruites et rehaussées.

La proposition d'utiliser la bande d'arrêt d'urgence existante comme troisième voie constitue pour partie un des scénarios étudiés par l'État en 2011. Cette proposition a fait l'objet de nombreuses interrogations du public lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet qui s'est tenue du 20 novembre 2017 au 12 janvier 2018.

En complément des développements justifiant le choix du parti d'aménagement retenu figurant dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et repris dans la pièce G du présent dossier d'autorisation environnementale, les maîtres d'ouvrages avaient apporté en réponse à une question similaire posée par la commission d'enquête dans le procès-verbal de l'enquête publique de fin 2017 les compléments suivants :

« Dans un premier temps, il convient de revenir sur le contenu du dossier de concertation et les 5 partis d'aménagement de 2011. Ils ne constituaient alors que **des principes pour le profil en travers de la section courante**, dont l'orientation était à cette époque :

- sur la section nord entre la bifurcation A48/A480/RN481 et le diffuseur du Vercors, le principe de l'élargissement de la plateforme avec gestion dynamique des voies et circulation sur les BAU aux heures de pointe.
- sur la section centrale entre le diffuseur du Vercors et l'échangeur du Rondeau, le principe d'un élargissement à 2x3 voies :
 - soit avec création d'un terre-plein central large planté et substitution de la bande d'arrêt d'urgence par un « objet à définir, de type trottoir de service ou long refuge, dès lors que l'emprise le permet ».
 - sur un aménagement continu avec bande d'arrêt d'urgence similaire au parti présenté dans le dossier d'enquête publique

Cette concertation n'a pas permis de conclure sur un scénario d'aménagement préférentiel, les avis restant partagés sur les questions de voie supplémentaire, de vitesse maximale à l'heure creuse et de gestion dynamique des voies.

Début 2012, le Préfet de l'Isère a demandé aux services de l'État d'approfondir la comparaison entre les différents projets sur la section centrale. Cette étude comparative, effectuée par les services techniques du CEREMA, a servi de support de présentation au **comité de pilotage du 2 juillet 2012 à l'issue duquel le Préfet de l'Isère a indiqué sa préférence pour le parti d'aménagement à 2x3 voies avec BAU.**

Le projet présenté par l'État ne reposait notamment, comme le rappelait l'étude comparative du CEREMA, sur aucun référentiel de conception existant et mentionnait que l'aboutissement de ce projet nécessiterait des réflexions particulières sur les aspects signalisation, dispositifs de sécurité, entretien, géométrie des voies d'entrée et de sortie.

Cette étude comparative mettait également clairement en évidence, contrairement aux arguments avancés par certains opposants au projet, le fait que l'emprise nécessaire au projet des services de l'État dans la partie centrale était supérieure à celle du parti d'aménagement à 2x3 voies avec BAU du fait de l'intégration d'un terre-plein central large planté et des accotements latéraux, plus consommateurs de surfaces que le profil en travers minimal, même avec BAU, proposé dans le projet soumis à enquête publique.

Depuis cette concertation, et conformément à son bilan ainsi qu'à la demande des collectivités locales, les études d'aménagement de l'A480 se sont poursuivies et ont conforté **la nécessité de renforcer le rôle structurant de l'autoroute A480 en matière de déplacements au sein de l'agglomération grenobloise**, conformément aux orientations du ScoT postérieur à la concertation de 2011. Elles ont également confirmé la nécessité de maintenir, dans la mesure des contraintes existantes, une bande d'arrêt d'urgence pour limiter les incidences en cas d'événement, optimiser les conditions d'intervention des services d'exploitation et de secours et offrir un niveau de service et de sécurité satisfaisant aux usagers représentant un trafic journalier de 100 000 véh/jour environ.

Ces études ont également fait ressortir les inconvénients techniques et fonctionnels d'une gestion dynamique des voies et d'une circulation sur BAU pour l'aménagement de

la section nord, au regard des nombreux points de conflits constitués par les bretelles d'entrée et de sortie rapprochées.

La comparaison de ces partis d'aménagement, les motivations et justifications qui ont conduit au projet présenté à l'enquête publique sont exposées et résumées dans la pièce C du dossier et font l'objet de compléments en pièce I en réponse à la question posée dans son avis par l'Autorité Environnementale.

Ce processus a conduit à proposer le projet présenté à l'enquête publique en cohérence avec les études menées et avec le protocole signé le 10 Novembre 2016 entre Grenoble-Alpes Métropole, le Conseil Départemental de l'Isère, l'État et AREA qui constitue un document essentiel et fondateur. »

Concernant l'opportunité de dédier la troisième voie aux transports collectifs et au covoiturage sur la section centrale de l'A480, cette question avait été débattue au stade de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Sur un plan fonctionnel, il convient de rappeler que les trafics supportés par cette infrastructure sont essentiellement des trafics internes à l'agglomération avec des déplacements courts. Ces trafics internes sont encore peu réactifs à une incitation au covoiturage. Quant aux transports collectifs, il convient de préciser que la section centrale est dotée de nombreux points d'échanges particulièrement rapprochés qui multiplieraient les configurations accidentogènes au droit des entrées/sorties dans l'hypothèse où une voie dédiée serait affectée aux transports en commun.

Au stade de l'enquête d'utilité publique, la commission avait d'ailleurs indiqué sur ce point que : « Il lui apparaît que la création d'une voie dédiée au covoiturage ou voie dédiée aux VOM sur la partie centrale de l'A480 n'est pas à ce jour la solution la plus efficace et la plus prioritaire à mettre en œuvre ».

En revanche, comme l'indiquait également la commission : « le flux d'échange pourrait effectivement s'avérer plus sensible à des mesures d'incitation au covoiturage : déplacements programmés, souvent pour des parcours pendulaires entre domicile et travail ».

Dans ce cadre, elle avait formulé la recommandation suivante : « À AREA de renforcer le verrou Nord par la création d'une VOM depuis le péage de Voreppe jusqu'à la bifurcation A48/A480/RN481. La Commission ne souhaite pas qu'elle soit prolongée au-delà jusqu'au Rondeau, afin d'y préserver les trois voies de circulation, gage de la fluidité du trafic ».

En réponse à cette recommandation, AREA avait répondu que :

« Comme indiqué dans le dossier d'enquête publique et dans le mémoire en réponse aux avis émis par les collectivités, AREA s'est engagée à réaliser les études prospectives nécessaires, en partenariat avec les collectivités locales, en vue de proposer le cas échéant une expérimentation relative à la mise en place d'une voie réservée aux véhicules à plus de deux occupants (VR2+) sur la section comprise entre la gare de péage de Voreppe et la bifurcation A48/A480/RN481. À cette fin, des groupes de travail et d'experts associant les collectivités locales et les services de l'Etat compétents en la matière ont été constitués. Les études ont démarré, la mise en œuvre d'une telle expérimentation relevant de l'approbation préalable de la Direction des Infrastructures de Transport du Ministère. »

Concernant les transports collectifs, le protocole d'intention signé le 10 novembre entre l'État, le Département de l'Isère, Grenoble-Alpes Métropole et AREA,

prévoit l'étude de la création d'une voie spécialisée partagée (VSP) au sud de l'échangeur du Rondeau de manière à renforcer l'accessibilité de l'agglomération en transports collectifs.

Constatation de la commission d'enquête :

Les remarques de l'association concernent l'enquête précédente de DUP.

Conclusion de la commission d'enquête :

La commission invite l'association à se reporter au rapport de la commission d'enquête pour ce qui concerne la précédente enquête de DUP.

13.4.6 Habitants du 27 quai du Drac :

(intervention n° 132)

Ceux-ci demandent de rehausser le mur actuel, ne protégeant pas au niveau des étages.

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

Les maîtres d'ouvrages ont adopté une politique volontariste en matière de protections phoniques et d'amélioration du cadre de vie des riverains de l'infrastructure. En effet, ils se sont placés d'emblée dans le cas d'une modification significative d'infrastructure au sens de la législation en vigueur en matière de bruit alors que les résultats des études acoustiques ont montré que ce n'était pas le cas.

En appliquant les prescriptions relatives à une modification significative d'infrastructure, les études ont montré qu'il n'était pas nécessaire de prévoir de protection phonique le long de l'autoroute directement en face des habitants situés au 27 quai du Drac à Fontaine. Le bruit émanant de l'infrastructure est en effet atténué par la topographie de la section courante qui se situe en déblai et est atténué par la bretelle d'entrée du diffuseur du Vercors en direction de Sisteron qui est surélevée.

Il faut toutefois préciser que ces habitants bénéficieront :

- de l'effet des importantes protections phoniques mises en œuvre pour protéger les habitants de Fontaine et rappelées dans la réponse formulée à la question n°10 du présent document.
- de la mise en œuvre d'enrobés drainants en couche de roulement de la section courante de l'A480 qui contribuera à réduire davantage le bruit émanant de la circulation sur cette infrastructure.

Constatation de la commission d'enquête :

Les remarques de l'association concernent l'enquête précédente de DUP. Toutefois, la commission a pris la peine de redemander au maître d'ouvrage de confirmer sa réponse fournie au cours de l'enquête de DUP.

Conclusion de la commission d'enquête :

La commission espère que cette réponse conviendra à l'association.

13.5 Les Thèmes relatifs à la précédente enquête de DUP :

Compte tenu du nombre d'interventions sur ces thèmes et nonobstant leur absence de relation avec la présente enquête, la commission a estimé utile, dans l'intérêt des intervenants, de redemander aux maîtres d'ouvrage leur avis motivé sur ces questions, questions déjà posées par le public au cours de l'enquête publique relative à la Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.).

Ces questions ont fait l'objet, de la part de la précédente commission d'enquête, d'une réponse motivée. Il ne rentre donc pas dans les attributions de la présente commission de renouveler l'avis déjà formulé auparavant. Le lecteur est donc invité à se reporter aux rapports et avis émis le 12 mars 2018.

13.5.1 Pollution acoustique

(. DUP n° 5.2.1. page 117)

(Interventions n° n° 1. 7. 8. 12. 15 .35.40.51.61.64.65.76.77.88.97.107.114.120.122.134.

Et n° 129 Pétition du 27 quai du Drac

Réponse du Maître d'ouvrage :

Les maîtres d'ouvrages ont adopté une politique volontariste en matière de protections phoniques et d'amélioration du cadre de vie des riverains de l'infrastructure. Cette politique se traduit par la création, dans le cadre du projet d'aménagement, de près de 3800 ml d'écrans phoniques nouveaux implantés en accotement du sens Lyon vers Sisteron dont 2000 ml destinés notamment à protéger les habitations situées sur la commune de Fontaine en rive droite du Drac. La position de ces écrans figure en page 492 de la pièce G jointe au présent dossier d'enquête publique.

Rajout de la DUP :

Alors que l'application stricte de la réglementation en vigueur n'impose pas des protections sonores supplémentaires, le projet d'aménagement de l'A480 prévoit la création de plus de 5 km d'écrans phoniques et le remplacement des 900 m existants. En réponse aux inquiétudes générales émises par les riverains, ces protections n'ont pas simplement vocation à atténuer les nuisances futures induites par le projet d'aménagement mais bien de réduire les nuisances sonores existantes pour respecter les seuils fixés dans le cadre d'une modification significative d'infrastructure.

Il est prévu la mise en œuvre d'un enrobé drainant en couche de roulement de la section autoroutière qui contribuera, en complément du linéaire significatif de protections phoniques qui seront construits, à limiter le bruit émanant de la circulation sur l'infrastructure.

13.5.2 Pollution de l'air

(DUP n° 5.2.2. page 119) (Interventions n° 5. 10. 18. 21.35. 40. 62. 93.108.110.

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

Cette question relative à l'impact du projet sur la qualité de l'air a fait l'objet de

nombreuses questions du public lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet qui s'est tenue du 20 novembre 2017 au 12 janvier 2018. Elle avait été posée aux maîtres d'ouvrages dans le PV de la commission d'enquête. En complément des développements figurant dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, les maîtres d'ouvrages avaient formulé la réponse suivante :

« En préambule, il faut rappeler que l'étude air et santé a été effectuée conformément au niveau d'approfondissement maximal, le niveau 1, prévu par la réglementation (Code de l'Environnement et circulaire du 25 février 2005). Les outils et les méthodologies utilisées reposent sur les technologies et les connaissances les plus récentes dans le domaine de la qualité de l'air pour réaliser les calculs d'émissions, les modélisations de la dispersion des polluants et l'évaluation des risques sanitaires sur la population.

Cette étude a été menée en étroite collaboration avec ATMO Auvergne Rhône-Alpes qui a contribué pour :

- *La mise au point de l'approche méthodologique,*
- *Le recueil des données existantes et l'établissement de l'état initial,*
- *Le calcul des émissions des polluants principaux : Nox, PM.*

Le périmètre d'étude concerne l'ensemble des voies principales de l'agglomération et celles pour lesquelles le projet est susceptible d'entraîner un impact significatif sur les trafics.

L'étude air et santé a porté sur 3 scénarios :

- *L'état initial (2015),*
- *L'état de référence à l'horizon de mise en service (fil de l'eau sans projet),*
- *L'état projet à l'horizon de mise en service.*

*Les résultats ont montré, **pour les principaux polluants caractéristiques du trafic routier et sur l'ensemble du périmètre d'étude, que les émissions routières de ces polluants sont globalement inchangées entre l'état de référence et l'état projet.***

Toutefois, les outils utilisés pour l'étude, bien qu'ils soient les plus évolués, ne permettent pas de « chiffrer » les bénéfices réels escomptés par la fluidification du trafic, dont les effets positifs sont avérés en termes d'émissions routières. En effet, les calculs d'émission de polluants ne prennent pas en compte deux phénomènes favorables :

- *les vitesses réelles actuellement erratiques en fonction des bouchons aux heures de pointe (2h le matin, 2h le soir) traduites dans les études par des vitesses moyennes plus linéaires,*
- *la réduction des effets du « stop and go » sur la circulation.*

*Un autre point positif concerne les émissions en situation de projet **qui seront substantiellement inférieures à celles de la situation actuelle** : les diminutions attendues, dont le détail des calculs figure dans le chapitre 6.3.1.5 de l'étude d'impact,*

sont de 13 à 20% pour les particules, 20% pour les oxydes d'azote et 65% pour le benzène.

La baisse de ces émissions touche l'ensemble des axes de l'agglomération pris en compte dans le périmètre de l'étude. Elle est constatée aussi bien sur les voiries secondaires de l'agglomération qui voient leur trafic diminuer, qu'aux abords immédiats de l'autoroute A480 aménagée. La diminution de ces émissions concerne donc également les riverains de l'infrastructure aménagée.

Cela résulte essentiellement de l'amélioration des caractéristiques du parc roulant attendue à l'horizon de la mise en service. Sur ce sujet, l'étude a pris en considération une amélioration des caractéristiques de ce parc, évaluée à l'horizon 2020 et basée sur des hypothèses raisonnablement prudentes qui ne prennent pas en compte notamment le développement des véhicules électriques dont certaines récentes études ont mis en évidence l'essor actuel sur le territoire français.

Il faut enfin préciser que les gains en matière d'émissions chiffrés ci-dessus sont des gains attendus à court terme à l'horizon de mise en service de l'infrastructure et pourraient donc s'accroître dans le temps avec la poursuite de l'amélioration des caractéristiques du parc roulant. »

DUP REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE :

Sur les émissions de polluants

En préambule, il faut rappeler que l'étude air et santé a été effectuée conformément au niveau d'approfondissement maximal, le niveau 1, prévu par la réglementation (Code de l'Environnement et circulaire du 25 février 2005). Les outils et les méthodologies utilisées reposent sur les technologies et les connaissances les plus récentes dans le domaine de la qualité de l'air pour réaliser les calculs d'émissions, les modélisations de la dispersion des polluants et l'évaluation des risques sanitaires sur la population. Cette étude a été menée en étroite collaboration avec ATMO Auvergne Rhône-Alpes qui a contribué pour :

- La mise au point de l'approche méthodologique ;
- Le recueil des données existantes et l'établissement de l'état initial ;
- Le calcul des émissions des polluants principaux : Nox, PM.

13.5.3 Pollution olfactive :

(Intervention n° 3.)

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

La politique d'implantation des stations-services au sein de la commune ne relève pas des prérogatives des maîtres d'ouvrages, mais de celles des collectivités compétentes en la matière. L'opportunité de déplacer cette station-service ne relève pas du présent projet d'aménagement.

Constat de la commission d'enquête :

Une station-service constitue une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE).

Conclusion de la commission d'enquête :

La commission estime que le positionnement de cette station-service est conditionné par une enquête spécifique. Elle émet en conséquence un avis

défavorable à la demande.

13.5.4 Enfouissement de la ligne Haute Tension

(Intervention n° 8.)

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

Il est effectivement prévu l'enfouissement de la ligne RTE 63Kv entre le diffuseur de Catane et l'échangeur du Rondeau. Ces travaux sont actuellement en cours et permettront de limiter la « pollution visuelle » liée à la présence actuelle de cette ligne aérienne.

Conclusion de la commission d'enquête :

L'enfouissement de cette ligne H.T. apportera une sécurité supplémentaire à la population du quartier concerné.

13.5.5. Effets limitation vitesse ADEME

(Interventions n°65 .118.124.)

Réponse des maîtres d'ouvrage :

L'étude sur la différence de pollution générée par une vitesse de 70kmh, au lieu de celle de 90kmh a été remise à la Préfecture qui seule décidera. Circulaire sur la pollution de l'air.

Etude de niveau 1 sur tous les axes de circulation pour connaître la pollution (DUP) ; Circulaire S.Royal : appréciation de la vitesse par le Préfet ; son pouvoir de police, études prudentes sur le trafic, largeur des voies au minimum, avec BAU nécessaire

13.5.6 Solutions alternatives (scénario 1)

DUP p 134 et Interventions n° 69.78.102.104.108.

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

Cette question relative au scénario 1 de l'aménagement étudié par les services de l'État en 2011 (2x2 voies avec exploitation de la BAU aux heures de pointe) a fait l'objet de nombreuses interrogations du public lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet qui s'est tenue du 20 novembre 2017 au 12 janvier 2018.

En complément des développements justifiant le choix du parti d'aménagement retenu figurant dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et repris dans la pièce G du présent dossier d'autorisation environnementale, les maîtres d'ouvrages avaient apporté en réponse à une question similaire posée par la commission d'enquête dans le procès-verbal de l'enquête publique de fin 2017 les compléments suivants :

*« Dans un premier temps, il convient de revenir sur le contenu du dossier de concertation et les 5 partis d'aménagement de 2011. Ils ne constituaient alors que **des principes pour le profil en travers de la section courante**, dont l'orientation était à cette époque :*

- sur la section nord entre la bifurcation A48/A480/RN481 et le diffuseur du Vercors, le principe de l'élargissement de la plateforme avec gestion dynamique des voies et circulation sur les BAU aux heures de pointe,
- sur la section centrale entre le diffuseur du Vercors et l'échangeur du Rondeau, le principe d'un élargissement à 2x3 voies :
 - soit avec création d'un terre-plein central large planté et substitution de la bande d'arrêt d'urgence par un « objet à définir, de type trottoir de service ou long refuge, dès lors que l'emprise le permet ».
 - sur un aménagement continu avec bande d'arrêt d'urgence similaire au parti présenté dans le dossier d'enquête publique

Cette concertation n'a pas permis de conclure sur un scénario d'aménagement préférentiel, les avis restant partagés sur les questions de voie supplémentaire, de vitesse maximale à l'heure creuse et de gestion dynamique des voies.

Début 2012, le Préfet de l'Isère a demandé aux services de l'État d'approfondir la comparaison entre les différents projets sur la section centrale. Cette étude comparative, effectuée par les services techniques du CEREMA, a servi de support de présentation au comité de pilotage du 2 juillet 2012 à l'issue duquel le Préfet de l'Isère a indiqué sa préférence pour le parti d'aménagement à 2x3 voies avec BAU.

Le projet présenté par l'État ne reposait notamment, comme le rappelait l'étude comparative du CEREMA, sur aucun référentiel de conception existant et mentionnait que l'aboutissement de ce projet nécessiterait des réflexions particulières sur les aspects signalisation, dispositifs de sécurité, entretien, géométrie des voies d'entrée et de sortie.

Cette étude comparative mettait également clairement en évidence, contrairement aux arguments avancés par certains opposants au projet, le fait que l'emprise nécessaire au projet des services de l'État dans la partie centrale était supérieure à celle du parti d'aménagement à 2x3 voies avec BAU du fait de l'intégration d'un terre-plein central large planté et des accotements latéraux, plus consommateurs de surfaces que le profil en travers minimal, même avec BAU, proposé dans le projet soumis à enquête publique.

Depuis cette concertation, et conformément à son bilan ainsi qu'à la demande des collectivités locales, les études d'aménagement de l'A480 se sont poursuivies et ont conforté la nécessité de renforcer le rôle structurant de l'autoroute A480 en matière de déplacements au sein de l'agglomération grenobloise, conformément aux orientations du ScoT postérieur à la concertation de 2011. Elles ont également confirmé la nécessité de maintenir, dans la mesure des contraintes existantes, une bande d'arrêt d'urgence pour limiter les incidences en cas d'événement, optimiser les conditions d'intervention des services d'exploitation et de secours et offrir un niveau de service et de sécurité satisfaisant aux usagers représentant un trafic journalier de 100 000 véh/jour environ.

Ces études ont également fait ressortir les inconvénients techniques et fonctionnels d'une gestion dynamique des voies et d'une circulation sur BAU pour l'aménagement de la section nord, au regard des nombreux points de conflits constitués par les bretelles d'entrée et de sortie rapprochées.

La comparaison de ces partis d'aménagement, les motivations et justifications qui ont conduit au projet présenté à l'enquête publique sont exposées et résumées dans la pièce

C du dossier et font l'objet de compléments en pièce I en réponse à la question posée dans son avis par l'Autorité Environnementale.

Ce processus a conduit à proposer le projet présenté à l'enquête publique en cohérence avec les études menées et avec le protocole signé le 10 Novembre 2016 entre Grenoble-Alpes Métropole, le Conseil Départemental de l'Isère, l'État et AREA qui constitue un document essentiel et fondateur.

Concernant la cohérence ou le respect du projet avec ce protocole, mis en doute par certains contributeurs, il est rappelé que les collectivités signataires ont délibéré de façon favorable au projet présenté. Les réserves émises par Grenoble-Alpes Métropole ne portent pas sur la conception proprement dite de l'infrastructure en matière de profil en travers, de largeurs de voies, de bandes d'arrêt d'urgence ou encore d'emprises. »

13.5.7 Rondeau seulement :

DUP p 187 et Interventions n°108.132.

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

Cette question relative au scénario d'un aménagement concernant uniquement l'échangeur du Rondeau a fait l'objet d'interrogations du public lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet qui s'est tenue du 20 novembre 2017 au 12 janvier 2018. Elle avait été posée aux maîtres d'ouvrages dans le PV de la commission d'enquête. En complément des développements figurant dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, les maîtres d'ouvrages avaient formulé la réponse suivante :

« Il existe effectivement une « idée reçue », exprimée par certains contributeurs, consistant à penser que le réaménagement du Rondeau permettrait à lui seul de résoudre l'ensemble des problèmes de fluidité sur la section centrale de l'A480.

Sur ce sujet, il est rappelé la campagne d'envergure de recueil de données de l'état initial, menée en 2015, qui a consisté en une enquête de terrain sur 15 jours destinée notamment à :

- effectuer des comptages permanents sur l'ensemble du périmètre du projet,*
- disposer de matrices origine /destination de tous les véhicules pendant les périodes de pointes du matin et du soir sur des jours de semaine représentatifs des conditions de trafics,*
- observer le mécanisme de la cinématique de constitution des congestions à ces périodes de pointe.*

Ces observations ont permis de confirmer que les congestions sur l'A480 sont directement liées à une sous-capacité de la section courante devant accueillir de l'ordre de 4000 véh/h aux heures de pointe par sens de circulation, conjuguée à une succession de bretelles d'entrée au droit de diffuseurs très rapprochés supportant également un très

fort trafic (demi-diffuseur de Saint-Égrève, diffuseurs des Martyrs, de Vercors et de Catane).

Si la tête de bouchon se forme effectivement à l'heure de pointe du matin au droit de l'échangeur du Rondeau dans le sens Nord/Sud principalement, elle ne se propage pas particulièrement le long de l'A480 au nord, la sous-capacité de l'axe autoroutier et la multiplicité des bretelles d'entrée jouant le rôle de filtre en amont.

Cette sous-capacité et cette multiplicité de bretelles d'entrée rapprochées supportant de forts trafics sont la cause principale de l'extension des congestions sur l'ensemble de l'axe autoroutier.

C'est pourquoi le réaménagement du Rondeau seul ne peut apporter une solution totale ou même significative aux congestions constatées sur l'A480.

Depuis longtemps, les collectivités locales et les services de l'État en sont pleinement conscients et ont demandé que la résorption de ces congestions se traduise par un projet d'aménagement global de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau au travers :

- *de la commande passée par le Ministère en 2005 à Monsieur le Préfet de l'Isère,*
- *des études réalisées par l'État et du parti d'aménagement soumis à la concertation de 2011,*
- *du ScoT approuvé après enquête publique en 2012 qui prévoit une augmentation de la capacité globale des axes structurants que sont notamment l'A480 et la RN87,*
- *du projet commun décidé par l'État en 2015, et mené conjointement par la DREAL et AREA,*
- *du protocole d'accord signé le 10 novembre 2016.*

Pour répondre de façon concrète à la question précise posée par la commission d'enquête, le réaménagement du Rondeau seul conduirait à améliorer légèrement les conditions de circulation sur l'A480 entre le nord du diffuseur de Catane et l'échangeur du Rondeau du fait de la suppression des entrecroisements Rondeau /Libération et du doublement de la bretelle A480 Nord vers RN87. En revanche, sans l'aménagement de l'A480, tous les bénéfices apportés par le réaménagement dans le sens RN87 vers A480 dans le cadre du projet global seraient annulés du fait de la capacité insuffisante de l'A480. De plus, l'A480 est déjà le siège de perturbations/ralentissements au niveau des diffuseurs. L'afflux de trafic lié à la fluidification du Rondeau dégraderait très fortement la section courante d'A480 déjà saturée et provoquerait une remontée de file sur le Rondeau, réduisant à néant l'augmentation de capacité créée par son aménagement. »

13.5.8 ..Augmentation du trafic

DUP p 130 et Intervention n°103.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Ce projet ne vise pas à opposer les modes de transports, mais s'inscrit réellement dans le cadre d'une politique multimodale de développement des modes de transports. Il est

indispensable que ce projet s'accompagne de la poursuite de la mise en oeuvre de la politique des collectivités locales visant à développer et améliorer les possibilités de transports alternatifs à la voiture individuelle. Celle-ci contribuera à moyen et long terme à limiter l'essor de l'usage de la voiture individuelle et pérenniser les bénéfices apportés par le projet d'aménagement de l'A480, en termes de fluidité sur cet axe structurant.

Le projet reconstitue une nécessaire hiérarchisation du réseau routier, le report du trafic local sur l'autoroute induit par le projet d'aménagement constitue une mesure d'apaisement de la circulation sur le réseau secondaire que les collectivités doivent mettre à profit, conformément aux orientations du ScoT, pour y promouvoir le développement des transports collectifs, des modes doux et y restreindre, de façon raisonnée, les possibilités d'utilisation de la voiture individuelle. Ceci passe également par une politique volontariste, déjà engagée, de renforcement des contraintes de stationnement. Concernant la recommandation de l'autorité environnementale de justifier l'hypothèse de stabilité des trafics entre 2020 et 2030, les maîtres d'ouvrages souhaitent préciser que l'autorité environnementale ne disposait pas lors de l'élaboration de son avis, du modèle partenarial multimodal de l'AURG et de l'ensemble des modélisations statiques qui ont été effectuées avec ce modèle. Les réponses et justifications des maîtres d'ouvrages ont été portées à la connaissance du public dans la pièce I du dossier soumis à enquête publique (Avis émis sur le projet et réponses des maîtres d'ouvrages). S'agissant de la stabilité des trafics entre 2020 et 2030, les maîtres d'ouvrages précisent qu'elle ne constitue pas une hypothèse mais bien le résultat des projections de trafic, établies avec le modèle partenarial multimodal, propriété des collectivités locales et mis au point par l'AURG. Ce modèle intègre notamment les perspectives de croissance démographiques et économiques de l'agglomération et les prévisions de développement du réseau de transport établies et validées par les acteurs locaux au démarrage des études. Sur la base de ces éléments, les résultats montrent que la croissance globale de déplacements sur la Région Urbaine est de l'ordre de 6% entre 2020 et 2030 mais celle-ci est captée principalement par les transports collectifs du fait de la politique volontariste prévue par les collectivités en matière de transports. En complément, il est également rappelé que l'évaluation socio-économique du projet d'aménagement, objet de la pièce F du dossier d'enquête publique, comprend des tests de sensibilité destinés à évaluer la robustesse des résultats présentés dans cette évaluation. Ces tests reposent sur des hypothèses plus ou moins pessimistes de réduction des gains de temps de parcours apportés par l'aménagement qui pourraient être la conséquence de trafics constatés à moyen et long terme supérieurs à ceux estimés. Ils ont montré que le projet conservait un bilan monétarisé largement favorable même sur la base des hypothèses les plus pessimistes. Enfin, concernant l'étude dite de 2009 qui, aux dires de certains opposants, prévoyait une augmentation de 50% du trafic sur A480, les maîtres d'ouvrages précisent que :

- Cette étude a été réalisée dans le cadre d'un projet substantiellement différent de celui soumis à la présente enquête publique : il s'agissait d'un projet d'infrastructure nouvelle, la Rocade Nord de Grenoble, qui s'accompagnait de la mise à 2x3 voies d'une partie de l'A480 ;
- Elle date de près de 10 ans et a donc été réalisée dans un contexte différent, avec des hypothèses de développement socio-économique et de développement du réseau de transport différentes de celles prises en compte dans la présente étude ;
- À titre d'illustration, la pièce F du dossier d'enquête publique de la Rocade Nord de Grenoble prévoyait dans un scénario fil de l'eau, c'est-à-dire en l'absence d'aménagement, un trafic de 115 000 véh/jours sur l'A48 à l'amont de la bifurcation avec l'A480 et la RN481 à l'horizon 2014, c'est-à-dire une prévision supérieure de 25 000 véh/jours au trafic réellement constaté en 2015 et 2016.

Ces éléments de trafics anciens, rattachés à un contexte d'hypothèses très différentes, ne peuvent être comparés aux études de trafics menées dans le cadre du projet A480/Rondeau.

13.5.9 Améliorer le projet

DUP p 185 et Intervention n°110.

Réponse du maître d'ouvrage :

Dans un premier temps, il convient de revenir sur le contenu du dossier de concertation et les 5 partis d'aménagement de 2011. Ils ne constituaient alors que des principes pour le profil en travers de la section courante, dont l'orientation était à cette époque :

- Sur la section nord entre la bifurcation A48/A480/RN481 et le diffuseur du Vercors, le principe de l'élargissement de la plateforme avec gestion dynamique des voies et circulation sur les BAU aux heures de pointe,

- Sur la section centrale entre le diffuseur du Vercors et l'échangeur du Rondeau, le principe d'un élargissement à 2x3 voies :

Soit avec création d'un terre-plein central large planté et substitution de la bande d'arrêt d'urgence par un « objet à définir, de type trottoir de service ou long refuge, dès lors que l'emprise le permet ».

Sur un aménagement continu avec bande d'arrêt d'urgence similaire au parti présenté dans le dossier d'enquête publique.

Cette concertation n'a pas permis de conclure sur un scénario d'aménagement préférentiel, les avis restant partagés sur les questions de voie supplémentaire, de vitesse maximale à l'heure creuse et de gestion dynamique des voies. Début 2012, le Préfet de l'Isère a demandé aux services de l'État d'approfondir la comparaison entre les différents projets sur la section centrale. Cette étude comparative, effectuée par les services techniques du CEREMA, a servi de support de présentation au comité de pilotage du 2 juillet 2012 à l'issue duquel le Préfet de l'Isère a indiqué sa préférence pour le parti d'aménagement à 2x3 voies avec BAU. Le projet présenté par l'État ne reposait notamment, comme le rappelait l'étude comparative du CEREMA, sur aucun référentiel de conception existant et mentionnait que l'aboutissement de ce projet nécessiterait des réflexions particulières sur les aspects signalisation, dispositifs de sécurité, entretien, géométrie des voies d'entrée et de sortie. Cette étude comparative mettait également clairement en évidence, contrairement aux arguments avancés par certains opposants au projet, le fait que l'emprise nécessaire au projet des services de l'État dans la partie centrale était supérieure à celle du parti d'aménagement à 2x3 voies avec BAU du fait de l'intégration d'un terre-plein central large planté et des accotements latéraux, plus consommateurs de surfaces que le profil en travers minimal, même avec BAU, proposé dans le projet soumis à enquête publique. Depuis cette concertation, et conformément à son bilan ainsi qu'à la demande des collectivités locales, les études d'aménagement de l'A480 se sont poursuivies et ont conforté la nécessité de renforcer le rôle structurant de l'autoroute A480 en matière de déplacements au sein de l'agglomération grenobloise, conformément aux orientations du ScoT postérieur à la concertation de 2011. Elles ont également confirmé la nécessité de maintenir, dans la mesure des contraintes existantes, une bande d'arrêt d'urgence pour limiter les incidences en cas d'événement, optimiser les conditions d'intervention des services d'exploitation et de secours et offrir un niveau de service et de sécurité satisfaisant aux usagers représentant un trafic journalier de 100 000 véh/jour environ. Ces études ont également fait ressortir les inconvénients techniques et fonctionnels d'une gestion dynamique des voies et d'une circulation sur BAU pour l'aménagement de la section nord, au regard des nombreux points de conflits constitués par les bretelles d'entrée et de sortie rapprochées. La comparaison de ces partis d'aménagement, les motivations et justifications qui ont conduit au projet présenté à l'enquête publique sont exposées et résumées dans la pièce C du dossier et font l'objet de compléments en pièce I en réponse à la question posée dans son avis par l'Autorité Environnementale. Ce processus a conduit à proposer le projet présenté à l'enquête

publique en cohérence avec les études menées et avec le protocole signé le 10 Novembre 2016 entre Grenoble-Alpes Métropole, le Conseil Départemental de l'Isère, l'État et AREA qui constitue un document essentiel et fondateur. Concernant la cohérence ou le respect du projet avec ce protocole, mis en doute par certains contributeurs, il est rappelé que les collectivités signataires ont délibéré de façon favorable au projet présenté. Les réserves émises par Grenoble-Alpes Métropole ne portent pas sur la conception proprement dite de l'infrastructure en matière de profil en travers, de largeurs de voies, de bandes d'arrêt d'urgence ou encore d'emprises. S'agissant de la comparaison des solutions d'aménagement, il convient de préciser que les partis d'aménagement en tracé neuf présentés dans le dossier ne sont pas des partis alternatifs à l'aménagement de l'A480 uniquement mais bien des partis d'aménagement alternatifs qui auraient pu se substituer, notamment pour la tangentielle nord-sud, aux projets d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau. Dans la notice explicative (pièce C du dossier), il est expliqué les raisons pour lesquelles ces partis en tracé neuf ne peuvent constituer une réponse aux objectifs du projet et les raisons pour lesquelles le parti d'aménagement des infrastructures routières existantes a été retenu. Ensuite, la notice explicative présente les caractéristiques techniques du projet global d'aménagement après une comparaison des différentes variantes plus restreintes, envisagées au cours des études. Dans ce cadre, l'échangeur du Rondeau a effectivement fait l'objet d'une comparaison de trois et même quatre solutions (en intégrant la solution « fermeture des bretelles ouest du diffuseur du Cours de la Libération ») dans la notice explicative et d'une justification du parti retenu et soumis à enquête publique. Cependant, il faut souligner qu'il s'agit du réaménagement d'un dispositif d'échange localisé, dont les différentes solutions décrites dans le dossier, déclinent toutes techniquement le même principe de dissociation des flux locaux avec la RD6 des flux d'échanges A480/RN87. Ce principe de dissociation n'avait pas fait l'objet de débats lors de la concertation de 2011. Concernant l'A480, et comme indiqué plus haut, l'approfondissement des partis d'aménagement fait l'objet d'une présentation et d'une comparaison dans la notice explicative qui est approfondie et complétée dans la pièce I du dossier (Avis émis et réponses aux maîtres d'ouvrages). Le niveau de présentation et de détail des éléments de comparaison indiqués dans le dossier pour l'A480 et l'échangeur du Rondeau sont cohérents avec l'ampleur respective et relative de ces deux composantes du parti d'aménagement global.

13.5.10 Echangeur Catane

DUP p 159 et Intervention n° 36

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

La contribution de ce citoyen porte sur les conditions de circulation mais également sur les nuisances en matière de bruit et de pollution atmosphérique aux abords de cet échangeur.

S'agissant de la pollution atmosphérique, les maîtres d'ouvrages rappellent les effets généraux du projet, synthétisés dans la réponse à la question n°8 du présent document, qui sont également applicables au secteur particulier du diffuseur de Catane.

S'agissant des nuisances sonores, les maîtres d'ouvrages rappellent que le projet s'accompagnera dans ce secteur de la création de nouvelles protections phoniques, notamment en terre-plein central de l'autoroute mais également sur l'intégralité du linéaire situé entre les diffuseurs de Louise Michel et de Catane côté Grenoble. Ces mesures permettront de réduire les niveaux de bruit émanant de l'autoroute pour les riverains de l'infrastructure.

Concernant les conditions de circulation, les études ont montré qu'il n'y avait pas de difficulté particulière de congestion sur les bretelles de ce diffuseur. C'est pourquoi le projet reconduit la configuration actuelle de cet échangeur et le nombre de voies de circulation sur chacune des bretelles existantes.

En revanche, comme indiqué dans cette contribution, il existe potentiellement des

difficultés de circulation au droit des carrefours situés sur le boulevard Joseph Vallier existant, dont Grenoble-Alpes Métropole est gestionnaire. L'amélioration du fonctionnement de ces carrefours ne relève pas des maîtres d'ouvrages de l'aménagement de l'A480 et du Rondeau.

Points particuliers :

13.5.11 Parc Vallier –Catane :

(Intervention n° 121.)

Sera-t-il impacté ?

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

La position des écrans projetés figure en page 492 de la pièce G du dossier d'autorisation environnementale.

Entre le diffuseur du Vercors et le diffuseur de Catane, l'écran existant le long de la bretelle d'entrée vers Lyon du diffuseur de Catane sera reconstruit, allongé et rehaussé. Ses extrémités seront situées au niveau des bâtiments à usage de bureaux de Bouchayer-Viallet et du raccordement de la bretelle d'entrée du diffuseur de Catane en direction de Lyon avec le boulevard Joseph Vallier. Le Verger Essen'ciel bénéficiera en conséquence de la protection apportée par cet écran.

13.5.12 Navis

Quartier bloqué. Contre –proposition

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

Les travaux d'aménagement de l'échangeur du Rondeau conduisent à ne pas rétablir certains flux suivant le principe de dissociation des flux locaux et d'échanges. La suppression des entrecroisements, à l'origine des dysfonctionnements, conduit à supprimer les bretelles situées à l'Ouest du diffuseur du Cours de la libération.

Durant la phase travaux, des fermetures de bretelles seront conduites, engendrant un report sur les échangeurs connexes (États Généraux, Louise Michel et Comboire). Quoiqu'il en soit, l'accès au quartier Navis restera permis en permanence pendant les travaux via les échangeurs connexes et les voiries locales. Un dispositif de communication relatif au chantier sera mis par les maîtres d'ouvrage afin d'informer le public sur les incidences des chantiers, il inclura également de l'information dynamique par smartphone.

En ce qui concerne le dispositif séparateur existant sur la bretelle A480N > RN87 permettant actuellement aux cycles et aux piétons d'emprunter la seconde voie de la bretelle, celui-ci sera déposé afin de rétablir deux voies de circulation aux véhicules en cohérence avec les conclusions des études de trafic. Il sera remplacé par une glissière de type LBA (large béton adhérent) d'une hauteur de 1,20 m, permettant la retenue des poids lourds et avec un effet positif induit sur l'acoustique.

Les modes doux seront invités à emprunter un nouvel itinéraire cheminant sur la tranchée couverte dont les aménagements seront conçus en conséquence ainsi que la nouvelle passerelle enjambant l'A480 et assurant une connexion avec la passerelle modes doux existante sur le Drac. Ces travaux seront phasés de façon à garantir la continuité du réseau de pistes cyclables dans le secteur du Rondeau.

13.5.13 Signalétique

(Intervention n° 13.)

Lumineuse

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

Le projet d'aménagement prévoit la mise en œuvre de panneaux de signalisation de limitation de vitesse « dynamiques » donc lumineux. Leur position sera fixée dans le cadre des études détaillées de projet et notamment dans le dossier de Projet de Définition de la Signalisation qui sera soumis à l'avis des services de l'État préalablement à son approbation.

Les maîtres d'ouvrages précisent toutefois que le nombre de points d'échanges important présents sur cette section conduira effectivement à densifier le nombre des panneaux de signalisation de limitation de vitesse.

13.5.14 Début des travaux Est-ce légal ?
(Interventions n° 117.)

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

Des travaux ont effectivement été engagés à l'été 2018 sur la section comprise entre le PK 92+700 de l'autoroute A48 situé au nord de la bifurcation A48/A480/RN481, et le PK 7+000 de l'autoroute A480 situé au nord également de l'échangeur du Rondeau.

Ils concernent les travaux sur l'autoroute A480, préalables et nécessaires à la réalisation par RTE de l'enfouissement de la ligne aérienne entre le diffuseur de Catane et l'échangeur du Rondeau. Afin de leur libérer une zone de chantier adaptée, les travaux suivants ont été engagés :

- la minéralisation du Terre-Plein Central de l'autoroute A480 pour permettre le dévoiement des voies de circulation ;
- la dépose d'équipements liés à l'autoroute (signalisation, caméra, boucle de comptage, PMV, PRV, armoires...) pour la libération des emprises du chantier RTE.

Une fois ces travaux réalisés, RTE disposera des emprises disponibles pour réaliser en totalité le génie civil de l'enfouissement de la ligne RTE entre le diffuseur de Catane et l'échangeur du Rondeau, dont le démarrage est effectif depuis juin 2018 et l'achèvement prévu fin novembre 2018. Ce génie civil est réalisé pour une grande partie entre l'autoroute et le Drac, notamment sous la piste cyclable existante, mais également sous la bande d'arrêt d'urgence actuelle de l'autoroute entre les diffuseurs de Catane et Louise Michel sur environ 400 m.

En complément de cette intervention, d'autres travaux, limités aux emprises actuelles de la plateforme autoroutière, ont été engagés :

- la minéralisation et la sécurisation du Terre-Plein Central de l'autoroute A480 au-delà de la zone du chantier RTE,
- la construction d'un génie civil dédié au réseau de télécommunication incluant le tirage d'une fibre optique longue distance entre l'A48 et le diffuseur de Louise Michel,
- des travaux de renforcement et d'entretien des chaussées existantes localisés sur les voies de circulation et les bandes d'arrêt d'urgence de la section autoroutière.

13.5.15 Bassin de rétention
(Intervention n°88)

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

Les maîtres d'ouvrages indiquent que la conception des ouvrages de traitement des eaux pluviales s'est attachée à prendre en compte les contraintes très fortes liées :

- à l'urbanisation très dense du site côté Grenoble,
- à la présence des milieux naturels et aux enjeux liés à la digue côté Drac.

En conséquence, la conception a conduit à prévoir la création de 9 des 16 bassins en

ouvrages enterrés et couverts sous l'emprise de la plateforme autoroutière. Si ces dispositions sont contraignantes en terme de construction et d'exploitation, elles sont celles qui conduisent au moindre impact environnemental.

S'agissant des autres bassins, ils sont implantés en bordure de l'infrastructure ou dans des délaissés situés à l'intérieur des diffuseurs dans des zones qui ont été privilégiées pour leur faible intérêt écologique tout en tenant compte des contraintes topographiques du site.

Éloigner les bassins côté ville aurait généré l'acquisition d'emprises plus conséquentes et rendu plus délicat et impactant les travaux d'assainissement induits par la nécessité de rejeter les eaux traitées dans le Drac, qui constitue l'exutoire naturel de ces eaux pluviales.

13.5.16 Aménagements modes doux

(Intervention n° 88)

Sont-ils prévus ?

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

À ce stade des études, il est prévu de rétablir la piste cyclable existante côté nord sur le pont du Vercors dans le projet d'aménagement de l'ouvrage. Cependant, indépendamment du projet de cette opération, Grenoble-Alpes Métropole a engagé des réflexions complémentaires visant, dans le cadre des aménagements Chrono-vélo, à améliorer la circulation des cyclistes entre Fontaine et Grenoble. L'itinéraire privilégié retenu de cette nouvelle ligne éventuelle Chrono-vélo n'est pour l'instant pas connu des maîtres d'ouvrages.

13.5.17 Barrage St-Egreve

(Intervention n° 87.)

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

Ce drain ne sera pas impacté par le projet d'aménagement de l'A480.

L'étude d'impact fait référence à une prise d'eau sur le Drac pour alimenter en eau de refroidissement l'ILL, le synchrotron et le CEA. Les canalisations liées à cette prise d'eau passent par un ouvrage sous l'autoroute. L'élargissement de cet ouvrage est-il prévu ?

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

Ces canalisations d'amenée d'eau passent par la galerie technique en béton située sous l'autoroute au droit du seuil de l'ILL. La galerie technique n'est pas élargie et modifiée dans le cadre de l'aménagement A480. Des dispositions techniques particulières seront mises en place au droit de cet ouvrage existant pour ne pas l'impacter. Elles sont illustrées par un plan décrivant le profil en travers du projet au droit de cette galerie en page 111 de la pièce D du dossier de demande d'autorisation environnementale.

L'ILL est alimenté par deux réseaux électriques indépendants. L'un des réseaux passe le long de l'autoroute. Les travaux vont-ils imposer son déplacement ?

Réponse des Maîtres d'ouvrages ;

Les modalités d'alimentation électrique du site ILL ne sont pas précisément connues des maîtres d'ouvrages. Des réseaux électriques EDF et GEG ont été identifiés en pied de l'autoroute dans ce secteur. L'aménagement de l'autoroute A480 ne nécessite pas leur

déplacement à l'exception du déplacement des deux transformateurs électriques permettant la compatibilité du projet d'aménagement de l'A480 avec le projet de contre-allée sous maîtrise d'ouvrage SEM INNOVIA.

13.5.18 Embâcles (Interventions n° 87.)

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

En préambule, les maîtres d'ouvrages indiquent qu'ils sont en relation étroite avec EDF depuis 2016 pour examiner les interfaces du projet d'aménagement avec le domaine hydro-électrique concédé à EDF au droit de la confluence Isère/Drac. Ces relations sont également suivies par le Pôle Ouvrages Hydrauliques (POH) de la DREAL.

Les modélisations hydrauliques permettant d'évaluer l'impact de la création de nouveaux appuis dans l'Isère sur les niveaux d'eau, tant en phase travaux qu'en phase définitive, n'ont effectivement pas pris en compte la présence d'embâcles.

Cependant, au stade de l'instruction préalable par les services, il a été demandé aux maîtres d'ouvrages de compléter cette étude hydraulique par une analyse des effets potentiels de ces embâcles sur les lignes d'eau.

Cette analyse figure en pages 142 et 143 de la pièce D et est rappelée ci-dessous :

« L'ajout de piles aura un impact potentiel sur les embâcles puisque que le nombre d'appuis en lit mineur se verra augmenté. L'aspect profilé des piles nouvelles et le carénage des piles existantes, devraient avoir un impact positif pour limiter l'accroche des flottants. Cette situation nécessitera néanmoins vraisemblablement un entretien plus régulier. Cet entretien sera assuré par l'entité gestionnaire conformément aux règles en vigueur en matière de gestion des ouvrages en milieu fluvial.

Le risque qu'un arbre d'un seul tenant se mette en travers entre les piles décalées (existantes et nouvelles) est peu probable car la longueur de l'arbre devra être supérieure à 9 m pour s'accrocher aux deux nez de piles, de façon oblique. Par ailleurs, le viaduc sur Isère est le pont le plus à l'aval de Grenoble (11 ponts le précèdent depuis l'entrée de l'Isère dans l'agglomération) et l'on peut supposer que les plus gros flottants, en provenance des zones rurales amont, auront été arrêtés avant.

En revanche, il n'est pas exclu que des amoncellements de branchages obturent partiellement ou intégralement l'entre-deux piles.

Par analogie avec les hypothèses retenues dans le PPRI Drac, il a été imaginé un amoncellement d'embâcles sur un couple de deux avant piles sur une largeur de 3 m de part et d'autre de chaque pile (cf. schéma suivant).

Le plan montre que les deux amoncellements d'embâcles pourraient se liasonner et donc obturer intégralement l'entre-deux piles.

Ce cas, extrême en supposant un amoncellement sur toute la hauteur d'eau, offrirait un obstacle à l'écoulement un peu inférieur à celui généré par le batardeau utilisé en phase travaux. Par ailleurs, le volume d'embâcle serait très inférieur à celui mis hors d'eau par le batardeau. Cette analyse laisse à penser que, dans ce cas extrême, la surélévation de la ligne d'eau générée par les embâcles pourrait s'apparenter (en restant inférieure) à la surélévation engendrée par les batardeaux en phase travaux.

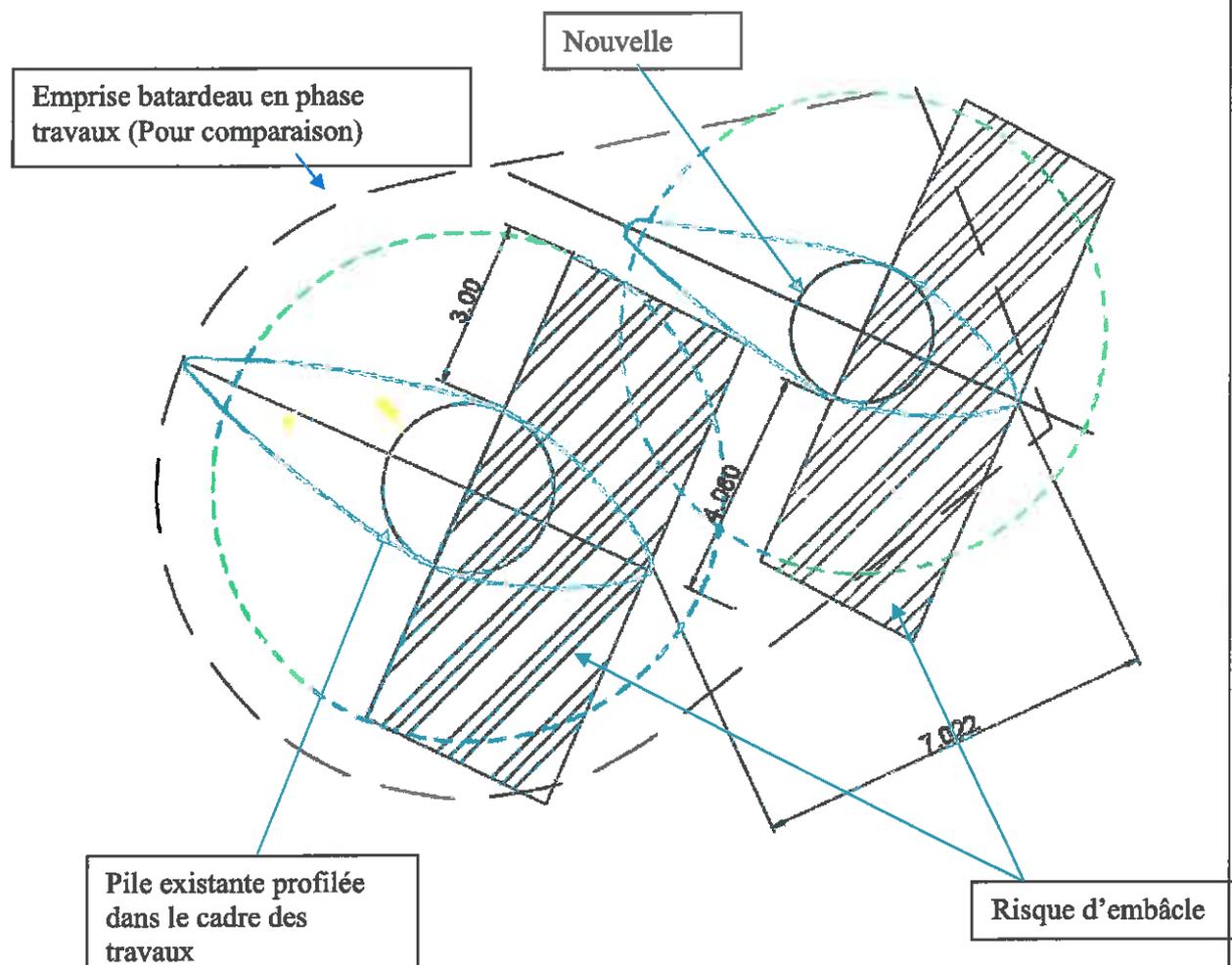


Figure 1 : Risque d'embâcle au niveau d'une double pile – État projet
Il faut tout de même souligner qu'en situation actuelle, le risque d'embâcle n'est pas négligeable comme le montre le schéma suivant :

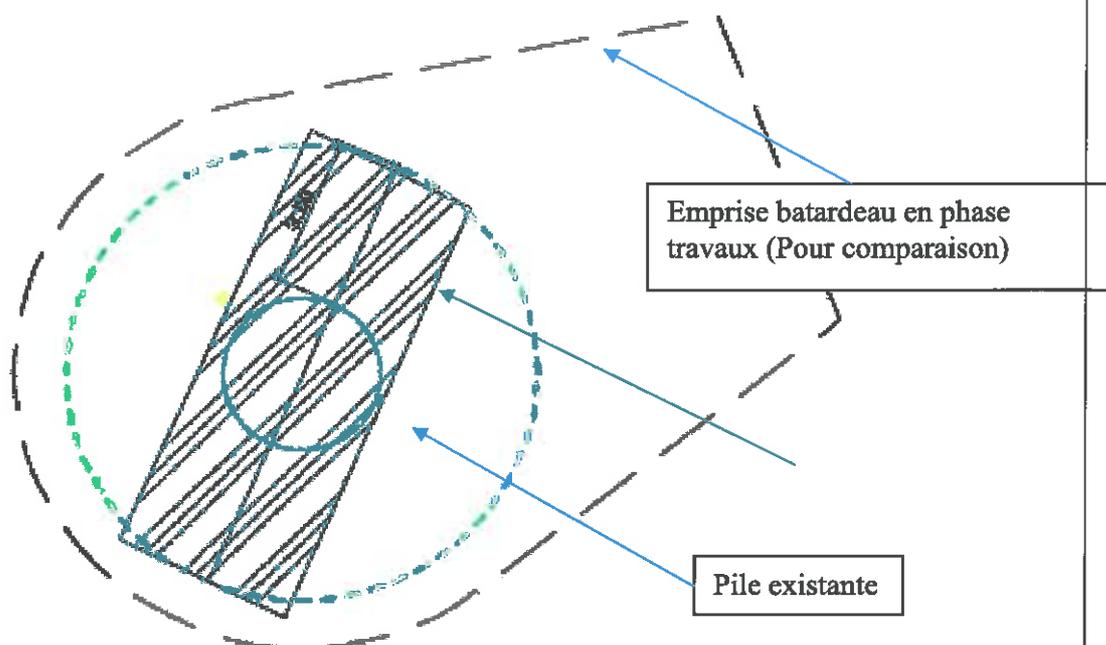


Figure 2 : Risque d'embâcle au niveau d'une pile – État actuel »

Concernant les embâcles localisés au droit des piles du viaduc de l'Isère, la demande d'EDF porte, de façon plus explicite sur la prise en charge par AREA de leur évacuation. Il est précisé que, dans le cadre de la convention en cours de finalisation entre AREA et EDF, qui sera validée par le service POH de la DREAL, AREA s'est clairement engagé à en assurer la prise en charge.

13.5.19 Erosion (Intervention n° 87)

Réponse des Maîtres d'ouvrages :

Les modélisations hydrauliques effectuées en phase définitive ont montré que, du fait de la réduction modeste de la section hydraulique de l'Isère générée par le projet et du reprofilage des piles, les variations de vitesses par rapport à l'état actuel restaient très localisées. Les plus fortes variations sont observées à proximité immédiate des piles. À quelques mètres de celles-ci, l'incidence sur les vitesses devient rapidement inférieure à 0,5 m/s. Ainsi, la réalisation de nouvelles piles ne sera pas de nature à engendrer une augmentation significative du risque d'érosion et d'affouillement des berges de l'Isère.

En phase travaux, la mise en place de batardeaux provoquera une perturbation plus importante des vitesses avec notamment une augmentation localisée sous le viaduc en rive droite de l'ordre de 1,5 m/s pour une crue décennale.

La durée de construction des appuis et du maintien des batardeaux en rivière est relativement réduite, de l'ordre de 1 an environ. Le risque d'apparition d'une crue décennale est faible mais ne peut pas être écarté.

AREA s'engage à remettre en état les berges pouvant être amenées à subir un éventuel désordre hydraulique liés à la présence des batardeaux durant la phase travaux.

13.5.20 Piste d'entretien
(Intervention n° 107)

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Reconstitution et extension sur l'ensemble du linéaire de l'autoroute, d'un chemin d'entretien et d'exploitation, réutilisant autant que possible le cheminement existant, pour assurer la surveillance et les opérations d'entretien de cet ouvrage stratégique que constitue la digue des Eaux Claires.

Son reboisement ne permettrait plus de maintenir sa fonctionnalité essentielle d'ouvrage annexe destiné à la surveillance et à l'entretien de la digue. Il compromettrait également la mutualisation de son usage avec un cheminement piéton, demandé par les collectivités dans l'objectif de faciliter l'accès à la rivière pour la population, constituant semble-t-il, un souhait grandissant de celle-ci.

Fait à Grenoble le 3 Novembre 2018

Le président de la commission d'enquête

Louis-Dominique AUSSÉDAT



Les membres de la commission d'enquête

Bernard HUGON



Bernard PRUDHOMME



