

Maître d'ouvrage

Direction Interdépartementale des Routes MÉDITERRANÉE

16 rue Antoine Zattara – 13003 Marseille
tél : 04.86.94.68.33

RN85

Lit d'arrêt d'urgence sur la descente de Laffrey

Commune de Notre-Dame-de-Mésage (Isère)

Dossier d'enquêtes conjointes publique et parcellaire préalable à la déclaration d'utilité publique

01 – Notice explicative

Maître d'œuvre

Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée

Service d'Ingénierie Routière de Marseille

16 rue Antoine Zattara – 13003 Marseille

tél : 04.86 94 68 33

sir-de-marseille.dirmed@developpement-durable.gouv.fr



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION
INTERDÉPARTEMENTALE
DES ROUTES
MÉDITERRANÉE



Direction interdépartementale des routes Méditerranée
Service du Ministère de la Transition écologique et solidaire

www.dir.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr



DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE
COMMUNE DE NOTRE DAME DE MÉSAGE

LIT D'ARRÊT D'URGENCE
DESCENTE DE LAFFREY ROUTE
NATIONALE 85

NOTICE EXPLICATIVE

*DOSSIER D'ENQUÊTES CONJOINTES PUBLIQUE ET PARCELLAIRE PRÉALABLE A LA
DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE AU TITRE DES ARTICLES
R 112-4 et R 131-14 DU CODE DE L'EXPROPRIATION*

SOMMAIRE

INTRODUCTION	p.03
--------------	------

CHAPITRE 1 - CONTEXTE DE L'OPÉRATION

I. Présentation du projet et contexte politique de l'opération	p.08
II. État des lieux et enjeux	p.09
III. Localisation	p.10
IV. Financement	p.11

CHAPITRE 2 - OBJET DE L'OPÉRATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

I. Bénéficiaire de la déclaration d'utilité publique	p.12
II. Descriptif de l'opération	p.12
III. Un choix parmi deux variantes étudiées	p.13
IV. Justification du caractère d'utilité publique de l'opération	p.14

CHAPITRE 3 - FONCIER ET ÉTAT D'OCCUPATION DES PARCELLES

I. Foncier nécessaire à l'opération	p.15
II. Réglementation d'urbanisme applicable aux emprises	p.16
III. Conformité du projet à d'autres cadres juridiques	p.16

CHAPITRE 4 – PRÉCONISATIONS ENVIRONNEMENTALES EN PHASE TRAVAUX

I. Organisation du chantier	p.18
II. Respect de l'environnement pendant les travaux	p.19

<u>CHAPITRE 5 - TEXTES RÉGISSANT LES ENQUÊTES</u>	p.21
---	------

CONCLUSION	p.24
------------	------

INTRODUCTION

La Direction interdépartementale des routes de la Méditerranée (ci-après DIRMED) est le maître d'ouvrage de l'opération portant sur l'aménagement d'un lit d'arrêt dans la descente de Laffrey de la RN 85 sur la Commune de Notre Dame de Mésage.

Ce projet consiste à réaliser un lit d'arrêt d'urgence sur les voies existantes, pour moderniser et sécuriser une portion de route nationale présentant un caractère dangereux.

La descente de Laffrey relie la Commune de Laffrey située sur le plateau Matheysin et la Commune de Vizille située sur l'autre rive de la Romanche (rivière iséroise). Elle présente une forte déclivité sur 6,5 kilomètres avant de se terminer par un virage serré précédant un pont enjambant la Romanche.

A la suite de nombreux accidents sur ce tronçon ayant coûté la vie à plus de 150 personnes depuis 1940, les pouvoirs publics ont souhaité sécuriser cette portion de route qui est très fréquentée, d'où le présent projet envisagé.

Ce lit d'arrêt aura pour objet :

- D'équiper la partie inférieure de la rampe en équipements de sécurité,
- D'éviter tout nouvel accident tragique impliquant un poids-lourd ou un car,
- D'offrir une solution ultime à tout véhicule en perdition.

Les principales caractéristiques des travaux d'entretien sont les suivantes :

- La Mise en place de protections définitives sur la falaise côté amont de la route sur une superficie de 500 m² et l'excavation de 4600 m³ de rocher,
- La mise en place d'un lit d'arrêt, c'est-à-dire un aménagement en bord de route rempli de sable ou de gravier pour stopper les véhicules dont les freins deviennent inefficaces,
- La réalisation de travaux sur le système d'assainissement des eaux pluviales.

Le projet a une emprise totale de 5713 m² située en milieu péri-urbain sur la Commune de Notre Dame de Mésage et concerne 24 parcelles dont seulement deux sont bâties.

La DIRMED n'est pas propriétaire de l'ensemble des terrains d'assiette du projet compte-tenu du fait qu'elle n'a pas pu tous les acquérir par voie amiable. Dès lors cette opération nécessite d'avoir recours à des expropriations, ce qui implique une déclaration d'utilité publique (ci-après DUP), assortie d'une enquête préalable.

Ainsi, le présent dossier a pour objectif de justifier de l'utilité publique de ces travaux d'entretien au bénéfice de la Direction interdépartementale des routes de la Méditerranées.

Il a été élaboré en vue de la réalisation d'une enquête préalable à la DUP nécessaire aux acquisitions foncières en application des articles L. 1, L. 110-1 et R. 111-1, R. 111-5, R. 112-1 à R. 121-1 du Code de l'expropriation.

Parallèlement à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique se tiendra une enquête parcellaire.

L'article R. 131-14 du Code de l'expropriation dispose que :

« Lorsque l'expropriant est en mesure, avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire ainsi que la liste des propriétaires, l'enquête parcellaire peut être faite en même temps que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. »

Cette enquête parcellaire aura pour objet de déterminer précisément les immeubles et propriétaires concernés par l'opération.

Pendant la durée de l'enquête, les propriétaires pourront alors vérifier l'exactitude des renseignements en possession de l'administration et apporter leurs observations afin de faire valoir leurs droits.

La composition du dossier d'enquête transmis au Préfet

Selon les dispositions de l'article R.112-4 du Code de l'expropriation, lorsque la D.U.P. est demandée « en vue de la réalisation de travaux ou d'ouvrages », le dossier mis à enquête publique comprend:

- . Une notice explicative
- . Le plan de situation
- . Le plan général des travaux
- . Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
- . L'appréciation sommaire des dépenses

Suite à l'entrée en vigueur de la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite Grenelle II), le régime des enquêtes publiques a été modifié.

Le décret d'application de cette loi a été publié le 29 décembre 2011. Il réforme le contenu et le champ d'application des études d'impact sur l'environnement des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.

En l'espèce, la modernisation de ce tronçon de la RN 85 ne conduira pas à modifier les fonctionnalités de la route, ni même à augmenter de manière pérenne sa capacité voire à modifier ses caractéristiques de service.

Toutefois, la DIRMED a sollicité l'avis de la Direction générale des infrastructures des transports et de la mer (ci-après DGITM), qui a indiqué par courriels des 16 et 23 mai 2014 que le dossier qui vous est présenté rentre dans la catégorie des travaux d'entretien visés par l'article R. 122-2 du Code de l'environnement. En conséquence, l'opération n'a pas à être soumise à un examen au cas par cas, et le dossier de déclaration d'utilité publique n'a pas été transmis à l'autorité environnementale.

L'article R. 122-2 du Code de l'environnement dispose ainsi que :

« Sauf dispositions contraires, les travaux d'entretien, de maintenance et de grosses réparations, quels que soient les projets auxquels ils se rapportent, ne sont pas soumis à évaluation environnementale. »

Ces travaux d'entretien et de modernisation ne conduisant pas à étendre ou modifier de manière substantielle les ouvrages existants, à augmenter leurs capacités d'exploitation ou à modifier leurs fonctionnalités, ils ne sont pas soumis à l'obligation de réaliser une étude d'impact environnementale.

Néanmoins, la DIRMED a fait réaliser en 2016 par deux entreprises expertes un diagnostic de la faune, de la flore et des habitats naturels. Ce document est annexé au présent dossier. (Pièce n°7)

Si certaines recommandations ont été données sur la conduite des travaux, ce diagnostic considère que les impacts prévisibles sur l'environnement ne sont pas significatifs.

La mise en œuvre de cette enquête publique le sera donc au titre du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique applicable aux projets n'étant pas susceptibles d'affecter l'environnement.

Organisation et déroulement de l'enquête publique

L'enquête publique préalable à la D.U.P. des aménagements, ouvrages et travaux est organisée dans les formes prévues par les articles R. 112-8 et suivants du Code de l'expropriation.

En application des dispositions du code de l'expropriation, l'enquête publique est ouverte et organisée par un arrêté du Préfet du département intéressé. Le Préfet est alors chargé de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats.

Il convient de souligner que si la loi de démocratie de proximité du 27 février 2002 a décentralisé la décision d'ouverture des enquêtes publiques, dans le cas d'une enquête publique préalable à une D.U.P., il revient au Préfet de saisir le Tribunal Administratif en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur (ou d'une commission d'enquête).

Le Préfet, après consultation du commissaire enquêteur (ou du président de la commission d'enquête), précise par arrêté (article R. 112-12 du Code de l'expropriation):

- . L'objet de l'enquête, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée (...);
- . Le siège de l'enquête où toute correspondance relative à l'enquête pourra être adressée;
- . Les lieux, ainsi que les jours et heures où le public pourra consulter le dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre ouvert à cet effet;
- . Les noms et qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête et de leurs suppléants éventuels;
- . Les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur (ou un membre de la commission d'enquête) se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations;
- . Les lieux où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête.

Un avis portant à la connaissance du public les informations énumérées dans l'arrêté organisant l'enquête est, par les soins du Préfet, publié en caractères apparents huit jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département.

De même, huit jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, cet avis est publié par voie d'affiches et, éventuellement, par tous autres procédés, dans la commune. L'accomplissement de cette mesure de publicité incombe au Maire.

Pendant la durée de l'enquête, les observations sur l'utilité publique de l'opération peuvent être consignées par les intéressés directement sur les registres d'enquête tenus à leur disposition dans chaque lieu où est déposé le dossier d'enquête publique ou être adressées par correspondance, au lieu fixé par cet arrêté, au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête.

A l'expiration du délai d'enquête, le ou les registres d'enquête sont clos et signés, selon le ou les lieux de dépôt, par le Préfet, le sous-préfet ou par le maire, puis transmis dans les 24 heures, avec le dossier d'enquête et les documents annexés, au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête. Toutefois, lorsque l'opération projetée doit être exécutée pour le compte d'une seule commune et sur son territoire, le registre d'enquête est clos et signé par le commissaire enquêteur.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête examine les observations Consignées ou annexées aux registres d'enquêtes et entend toute personne qu'il lui paraît utile de consulter ainsi que l'expropriant s'il le demande.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et rédige des conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à la déclaration d'utilité publique de l'opération.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet, dans le délai d'un mois à compter de la date de clôture de l'enquête, le dossier avec les conclusions, soit au préfet si l'enquête a pour siège la préfecture, soit au sous-préfet dans les autres cas. Le dossier est alors transmis, le cas échéant, par le sous-préfet avec son avis.

Le préfet adresse, dès leur réception, copie du rapport et des conclusions au président du Tribunal Administratif et à l'expropriant.

Une copie du rapport et des conclusions est également adressée à la mairie de chaque commune où s'est déroulée l'enquête ainsi qu'à la préfecture et à la sous- préfecture des départements où se trouvent ces communes, pour y être sans délai tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

L'acte déclarant l'utilité publique doit intervenir au plus tard un an après la clôture de l'enquête préalable (ce délai sera majoré de 6 mois lorsque la D.U.P. ne peut être prononcée que par décret en Conseil d'État).

Cet acte précise par ailleurs le délai pendant lequel l'expropriation devra être réalisée.

Ce délai ne peut, si la déclaration d'utilité publique est prononcée par arrêté, être supérieur à 5 ans. Toutefois, ce délai est porté à 10 ans pour les opérations prévues aux projets d'aménagements approuvés, aux P.L.U. et aux P.O.S. approuvés.

Lorsque le délai accordé pour réaliser l'expropriation n'est pas supérieur à 5 ans, un acte pris dans la même forme que l'acte déclarant d'utilité publique peut, sans nouvelle enquête, proroger une fois les effets de la déclaration d'utilité publique pour une durée au plus égale. Toute autre prorogation ne peut être prononcée que par décret en Conseil d'État.

L'article L. 1 du Code de l'expropriation prévoit que l'expropriation pour cause d'utilité publique d'un bien ne peut être prononcée qu'autant qu'elle aura été précédée d'une déclaration d'utilité publique (D.U.P) intervenue à la suite d'une enquête.

Enquête Parcelaire

Le dossier d'enquête parcelaire a pour but de dénombrer les biens susceptibles d'être acquis par voie d'expropriation et de rechercher les propriétaires concernés.

Ce dossier sera réalisé conjointement au dossier de déclaration d'utilité publique relatif à l'opération d'aménagement de la descente de Laffrey.

Composition du dossier d'enquête parcelaire transmis au Préfet

Ce dossier est conforme aux dispositions prévues à l'article R. 131-3 du Code de l'expropriation.

Chapitre 1

CONTEXTE DE L'OPÉRATION

I. PRÉSENTATION DU PROJET ET CONTEXTE POLITIQUE DE L'OPÉRATION

La Direction interdépartementale des routes de la Méditerranée projette de réaliser un lit d'arrêt d'urgence pour sécuriser une portion de route nationale présentant un caractère dangereux. La DIRMED entend ainsi réaliser des travaux d'entretien et de modernisation de voirie.

Ce tronçon constitue une partie de la RN 85, itinéraire alpin reliant Gap à Grenoble dont le trafic est important.

Très empruntée, la descente de la Laffrey traverse la commune de Notre Dame de Mésage située dans le département de l'Isère. Elle relie la commune de Laffrey située sur le plateau Matheysin et la commune de Vizille située sur l'autre rive de la Romanche.

La descente de Laffrey présente une très forte déclivité sur 6,5 kilomètres environ et se termine par un virage serré précédant un pont enjambant la Romanche.

La localisation du lit d'arrêt d'urgence dans la partie inférieure de la descente, a précisément été choisie pour ces raisons.

Le projet de construction d'un lit d'arrêt d'urgence dans la descente de Laffrey répond ainsi à la volonté des pouvoirs publics de sécuriser le segment routier le plus meurtrier de France. Depuis les années 1940, ce sont plus de 150 personnes qui y ont perdu la vie à la suite d'un accident impliquant un car ou un poids-lourd dont le système de freinage était défectueux.

Le dernier accident mortel est survenu en 2007. Il impliquait un car de touristes étrangers.

Au lendemain de cet accident, au cours duquel vingt-six pèlerins polonais ont péri, Monsieur François FILLON, alors Premier Ministre, a annoncé un plan d'action gouvernemental visant à sécuriser ce segment routier.

Monsieur le Préfet de la Région PACA et la Direction interdépartementale des routes Méditerranée ont alors été saisis pour qu'un système de sécurité global sur l'ensemble de la descente soit étudié, élaboré et réalisé.

Trois séries d'actions correctives et préventives ont alors été envisagées. Les premières ont d'ores et déjà été menées à bien. Le lit d'arrêt en constitue la dernière.

Les objectifs de cette opération ont été ainsi définis :

- Équiper la partie inférieure de la rampe en équipements de sécurité,
- Éviter tout nouvel accident tragique impliquant un poids-lourd ou un véhicule de transport collectif,
- Offrir une solution ultime à tout véhicule en perdition.

Dès lors, le lit d'arrêt d'urgence est apparu comme l'outil le mieux adapté.

II. ÉTAT DES LIEUX ET ENJEUX

A. RN 85 AU DROIT DE NOTRE DAME DE MÉSAGE (ISÈRE)

Un plan de situation est annexé au présent dossier. (Pièce n° 2)

L'opération projetée est localisée sur la commune de Notre Dame de Mésage, dans le département de l'Isère (38), le long de la RN85, en bas de la descente de Laffrey.

La descente de Laffrey est un tronçon de la RN 85 dite route Napoléon, route alpine qui relie Gap à Grenoble. Elle se situe entre les communes de Laffrey et de Vizille en Isère, à une quinzaine de kilomètres au sud-est de Grenoble. La descente de Laffrey est réputée pour sa dangerosité. Suite à l'accident de car de polonais survenu le 22 juillet 2007, un plan d'action a été mis en œuvre par la DIR Méditerranée.

Le programme de mise en sécurité est composé de 3 phases. Les 2 premières ont été réalisées :

Phase 1 : Mise en place d'une aire de tri avec portique à gabarit réduit, réalisée en 2008

Phase 2 :

- Élargissement de la voie montante au droit de l'aire de contrôle réalisé en 2010
- Réalisation d'un dispositif de retenue sur le pont sur la Romanche livré en 2009
- Mise en place d'un système expert de discrimination automatique de véhicules
- Reprise d'un virage

Phase 3: **Lit d'arrêt et protection des falaises**

B. RAPPELS HISTORIQUES

La descente de Laffrey, est aussi appelée aussi rampe de Laffrey ou côte de Laffrey. C'est une portion de route à forte déclivité qui est tristement célèbre pour les nombreux accidents qu'elle a connus, dont ceux de 1946 (18 morts), de 1973 (43 morts), de 1975 (29 morts) et de 2007 (26 morts).

À la suite des accidents des années 1970, la descente a été l'objet de travaux d'aménagements destinés malencontreusement aux seuls véhicules légers. Des aménagements pour poids-lourds ou cars se révélant difficiles et coûteux.

Néanmoins, la descente de Laffrey a depuis fait l'objet d'une stricte interdiction, rappelée par de nombreux panneaux, aux véhicules de plus de 8 tonnes et aux cars sauf autorisation préfectorale.

Seule la desserte locale et régulière est autorisée, desserte faite avec des véhicules équipés de ralentisseurs. Les cars et camions venant de la RN 85 doivent bifurquer à La Mure et emprunter la route départementale 529 passant par l'est du massif du Conest pour rejoindre Grenoble. Néanmoins, de nombreuses infractions étaient constatées.

C'est en dépit de tous les avertissements que le chauffeur du car polonais s'est engagé dans cette descente à très forte déclivité.

Quelques jours après l'accident du car polonais, le Premier ministre français François Fillon a annoncé le 25 juillet 2007 lors d'une conférence de presse une série de mesures et dispositifs destinée à empêcher qu'un car ou qu'un poids- lourd non autorisé n'emprunte cette descente. Des panneaux avec flash et ralentisseurs à hauteur des panneaux actuels seront immédiatement installés. Puis ce seront des portiques à lamelles (les chauffeurs de véhicules hors gabarit se rendant physiquement compte

que l'accès leur est interdit si le véhicule touche les lamelles) avant l'installation de portiques en dur et de faible hauteur empêchant tout passage de poids lourds, un passage à barrière avec carte magnétique sera installé à côté pour les cars et poids lourds autorisés à emprunter la descente pour la desserte locale.

C'est ainsi que le 17 juillet 2008, le nouveau dispositif composé de portiques a été mis en place sur le site du lieu-dit Les Renardières, à 800 mètres du début de la descente. La hauteur de passage est désormais limitée à 2,60 mètres.

Nonobstant la dangerosité de la descente en raison de sa longueur, de sa forte déclivité et qu'elle se termine en un virage serré, la partie inférieure précédant le pont est surplombée par une falaise dont les blocs rocheux sont instables.

Cette roche à nue dont le degré de pente est supérieur à 65% subit une érosion très importante.

Dernièrement, un éboulement survenu le 3 janvier 2015 a entraîné la fermeture de la RN85 durant plusieurs semaines.

C. ENJEUX DE L'OPÉRATION PROJÉTÉE

L'opération consiste en l'installation d'un lit d'arrêt en bas de la descente de Laffrey sur la RN85. Ce lit d'arrêt se situe au bas d'une pente moyenne de 10 % dans sa partie inférieure, la descente finissant par un virage à 110° précédant le pont de la Romanche. Les services de l'état espèrent ainsi pouvoir éviter un nouvel accident mortel mettant en cause un poids-lourd ou un véhicule de transport collectif.

En moyenne, cette portion de route est quotidiennement empruntée par 10.000 véhicules dont 160 dépassent les 7,5 tonnes.

Le projet s'accompagne de la mise en place de protections vis-à-vis des risques de chutes de blocs rocheux.

Ce projet a donc pour objet la protection et la mise en sécurité des biens et des personnes.

III. LOCALISATION DE L'OPÉRATION

Notre dame de Mésage est une commune française située dans le département de l'Isère, en région Auvergne-Rhône-Alpes.

D'une superficie de 453 hectares, Notre Dame de Mésage se situe sur les coteaux du Connex, à l'ouest de la Romanche. La commune se compose d'un tiers de forêts, un tiers de terrains militaires et un tiers de terrains urbanisés.

Le recensement 2011 comptabilise 1236 habitants.

Malgré les risques naturels (crue de la Romanche et effondrement dû aux anciennes carrières de Gypse) et les risques technologiques liés à la plateforme de Jarrie, la plus grosse contrainte de la commune reste la RN 85 qui assure la liaison avec le plateau Matheysin.

IV. FINANCEMENT DE L'OPÉRATION

Le lit d'arrêt d'urgence et la mise en sécurité de la falaise vont être financés par la Direction Interdépartementale des Routes de la Méditerranée.

Le coût global de l'opération est estimé à deux millions huit cent quatre-vingt-quatre mille six cent vingt-cinq euros et cinquante centimes Hors Taxe (2 884 625,50€ HT). (Pièce n°5)

Le service du Domaine a estimé la dépense totale liée aux acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet à deux cent trente mille euros (233 000,00€). L'avis du Domaine valant estimation sommaire et globale est annexé au présent dossier. (Pièce n°6)

Chapitre 2

OBJET DE L'OPÉRATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

I. BÉNÉFICIAIRE DE LA D.U.P.

Le bénéficiaire de la déclaration d'utilité publique (D.U.P.) est la Direction interdépartementales des routes de la Méditerranée.

II. DESCRIPTIF DE L'OPÉRATION

La DIRMED projette la réalisation d'un lit d'arrêt d'urgence avec un décalage amont de la RN 85 côté falaise au pied de la rampe de Laffrey sur le territoire de la commune de Notre-Dame-de-Mésage.

Au droit du projet, la RN 85 est en profil mixte avec la falaise côté amont (Ouest) et un remblai côté aval (Est).

Concernant le décalage en amont de la RN 85, il est prévu d'excaver 4.600 mètres cube de rocher (500 m² de falaise sont concernés) et mettre en place des protections définitives contre les éboulements rocheux.

Il est ainsi prévu des mesures de protections actives telles qu'ancrages et filets plaqués ancrés, et des mesures passives telles que grillages et écrans pare-blocs.

L'accès aux propriétés pour la réalisation de cette mise en sécurité de la falaise fait l'objet d'une demande d'autorisation d'occupation temporaire présentée devant Monsieur le Préfet de l'Isère.

Quant au lit d'arrêt d'urgence, objet principal de cette demande, il s'agit d'un aménagement en bordure de route à forte déclivité, qui est plus exactement une longue fosse remplie de sable ou de gravier destinée à stopper de façon sécuritaire les poids lourds ou tout autre véhicule dont les freins deviennent inefficaces par échauffement excessif ou bris mécanique.

En l'espèce il sera situé dans la partie inférieure de la descente de Laffrey, segment de la RN 85, qui présente une forte déclivité, avec une pente de 12% de moyenne et quelques courts passages à 16 et 18%.

La descente se termine par un virage serré à droite d'un angle de 110° et menant sur le pont enjambant la Romanche située en contrebas. La plupart des cars accidentés dont il a été précédemment question ont fini leur course dans le lit de cette rivière.

III. UN CHOIX PARMIS DEUX VARIANTES ETUDIÉES

La société SCE a réalisé l'étude technique de ce projet pour lequel deux variantes ont été envisagées. La DIRMED a préféré le tracé au plus près de la paroi rocheuse au projet impliquant la construction d'un mur de soutènement dans le talus.

A. DESCRIPTION DES VARIANTES

Les deux variantes répondent aux mêmes exigences du point de vue géométrique. Les différents profils en travers sont identiques et les dispositifs pour l'aménagement du lit d'arrêt sont les mêmes. Leur différence réside dans la localisation du plan d'arrêt.

1) Variante n°1 (retenue) : Un tracé proche du massif

Le lit d'arrêt est implanté sur la voie descendante existante.

Les deux voies seront réalisées en dehors de la plateforme routière actuelle. Ce qui implique un déport vers le massif et d'importants travaux de terrassement.

Toutefois, cette configuration présente la particularité d'améliorer la courbe dans la descente. Actuellement de 70 mètres, le rayon passera à 90 mètres et la visibilité sera considérablement augmentée.

De plus, en choisissant cette variante, la DIRMED s'assure de ne toucher à aucun arbre du talus. Ce qui n'est pas le cas de la seconde variante.

2) Variante n°2 (non retenue) : Un lit d'arrêt avec soutènement

Dans ce cas-là, le lit d'arrêt serait soutenu à droite par un mur de soutènement en béton et l'axe très peu décalé vers le massif.

Or, si cette configuration permet d'éviter d'importants terrassements en pied de massif, ceux-ci seront réalisés dans le talus. Il serait alors nécessaire de déboiser une bande de six mètres par deux cent cinquante mètres linéaires, ce qui aurait provoqué la destruction d'un habitat naturel sensible.

Enfin, il conviendra de fermer l'accès au chemin des platrières, situé en dessous de la RN 85 et desservant une zone résidentielle. Sa largeur ne permettrait pas une circulation en présence de gros engins de chantier.

B. JUSTIFICATION DU CHOIX

Si les deux variantes sont conformes aux mêmes exigences de conception, la variante n°1 « proche du massif » permet une amélioration de la courbe dans la descente.

La variante n°2 « lit d'arrêt avec mur de soutènement » a un fort impact sur la faune et la flore à contrario de la variante n°1.

Dans les deux cas, lors de la phase travaux, ceux-ci seront réalisés sous alternant ou avec déviation locale. Mais la première variante n'aura pas d'impact sur les accès ou dessertes avoisinants.

Enfin, un surcoût de près de 300 000,00 €uros serait à prévoir pour la construction du mur de soutènement dans la variante n°2.

Au vu de ces éléments, il a été décidé de retenir la variante n°1 qui a un moindre impact sur l'environnement et un coût financier moins élevé.

IV. JUSTIFICATION DU CARACTÈRE D'UTILITÉ PUBLIQUE DE L'OPÉRATION

La RN 85 est un axe routier très fréquenté. A la limite du monde urbain et du monde rural, il permet de relier Gap à Grenoble.

En raison des dérogations accordées pour accéder à la descente, ce sont en moyenne 160 véhicules d'un tonnage supérieur à 7,5 qui l'empruntent quotidiennement. Ces dérogations concernent artisans et professionnels locaux, les transports de marchandises sur des sites environnants et les transports collectifs desservant les communes avoisinantes.

Or la dangerosité de cette portion de route n'est plus à démontrer.

Cependant, si d'importantes mesures ont été prises au lendemain de l'accident de 2007, des infractions sont fréquemment constatées.

Nous ne sommes donc jamais à l'abri d'une défaillance humaine ou mécanique.

A titre informatif, il ressort de l'enquête menée sur l'accident du 22 janvier 2007 que :

- Le chauffeur a fait fi de tous les panneaux d'interdictions menant à la descente ;
- La mécanique était récente et entretenue, mais le système de freinage a cédé en raison d'une conduite non adaptée. Le conducteur alors âgé de 20 ans, n'utilisait pas le frein moteur à bon escient au détriment des plaquettes de frein qui se sont échauffées et devenues totalement inefficaces.

Les travaux d'aménagement de la partie inférieure de la descente permettront donc :

- D'apporter un équipement de dernier secours à tout véhicule en perdition dans la descente de Laffrey
- D'éviter un nouvel accident faisant de nombreuses victimes
- De sécuriser une falaise pour laquelle la probabilité d'un éboulement à moyen terme est grande
- Protéger les usagers de la RN 85 et les habitations situées en contrebas.

En conclusion, la DIR Méditerranée par la réalisation de ces ouvrages a pour objectif de rendre plus sûr un segment routier des plus meurtriers de France, mais également de protéger des habitations et usagers de la route contre de probables éboulements rocheux.

Chapitre 3

FONCIER ET ÉTAT D'OCCUPATION DES PARCELLES

I. FONCIER NÉCESSAIRE A L'OPÉRATION

Face à la complexité de la situation foncière et au caractère public de l'opération, il a été décidé de mettre en place une procédure de DUP, dont la mise en œuvre incombera à la DIRMED.

Le projet porte sur plus de 0,571 hectare localisé en milieu péri-urbain sur la commune de Notre Dame de Mésage.

Ce foncier est réparti en 24 parcelles :

Deux parcelles bâties et 22 parcelles non bâties sont concernées.

Références cadastrales :

Parcelle bâtie N° B 1264 sur laquelle est situé un bâtiment en bord de route à usage d'habitation d'aspect extérieur vétuste, mais rénové aux $\frac{3}{4}$ à l'intérieur ;

Parcelle bâtie N° A 680 sur laquelle est situé un bâtiment en bord de route à usage d'habitation en mauvais état ;

22 parcelles non-bâties.

Surface concernée :

130 m² habitable sur B 1264 (emprise de 287m²)

57 m² habitable sur A 680

5.369 m² de parcelles non bâties

Soit 5.713 m² d'emprise totale sur 33.373 m² de parcelles concernées.

Quatorze unités foncières ont été identifiées parmi lesquelles :

- Concernant 3 unités foncières regroupant 3 parcelles : l'acte de vente notarié au profit de l'ETAT-DIRMED a été signé et est encours de publication au service de publicité foncière,
- Concernant 3 unités foncières comprenant 6 parcelles : des promesses de vente au bénéfice de l'ETAT – DIRMED ont été signées ou sont en cours de signature,

Concernant les autres unités foncières, des négociations d'acquisition amiable sont en cours.

II. RÉGLEMENTATION D'URBANISME APPLICABLE AUX EMPRISES CONCERNÉES

La commune de Notre Dame de Mésage est dotée d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) divisé en plusieurs zones.

L'ensemble de l'opération se situe dans une zone naturelle dite « NC ».

Il s'agit d'une zone naturelle à protéger en raison d'une part de l'existence de risques ou de nuisances, d'autre part de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique et écologique.

Concernant l'occupation et l'utilisation du sol dans cette zone, il ressort de l'article ND1 du POS que les infrastructures routières et autoroutières ainsi que les travaux, constructions et installations liées à leur réalisation et leur exploitation sont admis.

Précisons toutefois que si certaines parcelles relèvent des « espaces boisés classés », les travaux envisagés n'opéreront aucun changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements.

La variante retenue ne prévoit pas d'impact sur les arbres.

Le territoire de Notre Dame de Mésage est couvert par un plan de prévention des risques inondations lié au passage de la Romanche, établi en juin 2005 par la Direction Départementale et de l'Équipement de l'Isère.

Les parcelles visées par l'opération ne sont pas concernées cette contrainte.

Le territoire de Notre Dame de Mésage est également couvert par un plan de prévention des risques technologiques lié à la présence sur le territoire de la commune voisine de Jarrie des usines chimiques ARKEMA et AREVA-CEZUS.

Néanmoins, les parcelles visées par l'opération se situent en dehors du périmètre d'exposition au risque toxique.

En définitive, les installations projetées sont en accord avec les documents d'urbanisme applicables.

III. CONFORMITÉ DU PROJET A D'AUTRES CADRES JURIDIQUES

A. SUR L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

Conformément aux articles R. 1511-1 et suivants du Code des transports, cette opération n'est pas constitutive d'un grand projet d'infrastructure de transport imposant cette évaluation.

B. SUR LA COMPATIBILITÉ AVEC LA LOI SUR L'EAU

La DIRMED a saisi la Direction départementale des territoires de l'Isère (ci-après DDT 38) par courriel afin de savoir si le présent dossier devait faire l'objet d'une procédure au titre de la loi sur l'eau.

Par courriel du 10 février 2016, le service instructeur PEMA de la DDT 38 a considéré que dans la mesure où « la création de 850 m² de surface imperméabilisée n'est pas soumise à la rubrique 2.1.5.0 de la nomenclature loi sur l'eau et que ce projet n'impacte pas un cours d'eau ».

Au titre de la rubrique 2.1.5.0. du tableau annexé à l'article R. 214-1 du Code de l'environnement, on peut lire qu'il ne concerne pas les projets dont la surface totale, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, est inférieure à un hectare.

En l'espèce, la surface totale du projet ainsi augmentée est inférieure à un hectare. Il ne nécessite donc pas de procédure spécifique au titre de la loi sur l'eau.

C. SUR LA COMPATIBILITÉ AVEC L'ARTICLE L. 200-1 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Les aménagements en eux-mêmes et les mesures qui seront prises en phase de travaux ne contreviendront pas à la politique visée par l'article L.220-1 du Code de l'environnement. N'étant pas de nature à générer une augmentation du trafic, les incidences du projet sur la qualité de l'air et sur la consommation d'énergie sont jugées faibles.

D. SUR LA COMPATIBILITÉ AVEC LA LOI SUR L'ARCHÉOLOGIE PRÉVENTIVE

Par courrier en date du 13 octobre 2017, la Direction régionale des affaires culturelles (ci-après DRAC) a répondu à la consultation de la DIRMED.

« En l'état actuel des connaissances la carte archéologique ne mentionne aucun site sur l'emprise du projet. Aucune zone de prescription archéologique n'existe dans ce secteur.

Par ailleurs, les sondages géotechniques révèlent la présence d'un remblai sur la partie Est de l'actuelle route nationale , secteur où le lit d'arrêt sera aménagé ».

Dans ces conditions, la DRAC confirme que le projet n'est pas susceptible de faire l'objet de mesures d'archéologie préventive.

E. SUR LA COMPATIBILITÉ AVEC LA RÉGLEMENTATION CONCERNANT LES MONUMENTS HISTORIQUES

Aux termes de l'article L. 621-1 u Code du patrimoine : « Les immeubles dont la conservation présente, au point de vue de l'histoire de l'art, un intérêt public sont classés comme monuments historiques en totalité ou en partie par les soins de l'autorité administrative ».

Concernant ce projet, le chef de l'Unité départementale de l'architecture et du patrimoine de l'Isère, Architecte des Bâtiments de France, a confirmé par courriel en date du 12 décembre 2017 que :

« Après vérification, cette partie du tracé de la RN 85 n'est pas située aux abords des monuments historiques du secteur (l'église de Notre Dame de Mésage, et le château de Vizille) ».

Aucun avis conforme n'est donc à demander sur ce point.

Chapitre 4

ORGANISATION DU CHANTIER ET PRÉCONISATIONS ENVIRONNEMENTALES EN PHASE TRAVAUX

Le bilan de la concertation inter-services sollicitée par la Direction interdépartementale des routes Méditerranée est positif.

Toutefois, par avis du 23 mars 2018, l'Agence régionale de santé Auvergne-Rhône-Alpes a exigé que le dossier soit « complété en intégrant une description de l'organisation du chantier accompagnée d'une prise en compte des enjeux et des nuisances occasionnées vis-à-vis des riverains situés en toute proximité et des usagers de manière à présenter les actions prévues par le pétitionnaire pour les éviter, les réduire et informer la population des différentes étapes du chantier ».

Les modalités retenues sont décrites ci-après.

I. ORGANISATION DU CHANTIER

Les installations de chantier respecteront scrupuleusement les indications du PPSPS. L'entrepreneur prendra en compte dans ses frais les coûts visant à garantir :

- La sécurité des chantiers : clôtures, gardiennage, signalisation, dispositifs de retenus des matériaux de démolition pour éviter leur chute sur les habitations en contre-bas...
- Le maintien de l'accès aux habitations et activités : conservation d'un accès permanent pour piétons et véhicules aux habitations et activités riveraines du chantier.
- Le nettoyage du chantier, des abords et des voies de circulation ;
- ...

L'organisation du chantier visera à minima :

- Une gestion raisonnée des emprises des bases travaux : pour limiter l'impact sur le milieu naturel
- Le strict respect des emprises de travaux ;
- L'identification, par anticipation, des besoins d'accès au chantier et la prise en compte des besoins exprimés par les riverains ;
- La gestion encadrée des évènements aléatoires : mise en place de grille d'analyse des risques identifiés ;
- La prise en compte de la proximité d'habitations ou lieux de travail par rapport au chantier : une analyse des contraintes de proximité de riverains par rapport au chantier est réalisée sur les thématiques gêne olfactive, émission de poussières en dehors des emprises du chantier, risques liés aux vibrations.

II. RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT PENDANT LES TRAVAUX

Les dispositions appropriées du fascicule 2 du CCTG sont applicables et seront rendus contractuelles via le Cahier des Clauses Techniques Particulières qui sera imposé à l'entreprise.

Préalablement au démarrage des travaux concernés par des dispositions spécifiques relatives à l'environnement, l'entrepreneur établit le Plan de Respect de l'Environnement et le Schéma d'Organisation pour le Suivi et l'Élimination des Déchets de chantier puis les soumet à l'approbation du maître d'œuvre. Ils concerneront à minima :

A. DISPOSITIONS VIS-A-VIS DES ÉMISSIONS DE POUSSIÈRES

Pour éviter la formation de poussières préjudiciable à l'environnement et à la sécurité, l'entrepreneur doit procéder à l'entretien et à l'arrosage fréquent et régulier de toutes les parties circulées. Pour transport de tout matériau susceptible d'émettre des poussières l'entrepreneur utilisera une bâche étanche.

B. DISPOSITIONS VIS-A-VIS DE L'EAU DE L'EMPRISE

Les dispositifs à mettre en place concernant le rejet des eaux superficielles et de drainage en phase travaux doivent répondre aux exigences de la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 et à ses décrets d'application (n° 93-742 du 29 mars 1993, n° 93-743 du 29 mars 1993).

L'entrepreneur réalise à ce titre les dispositifs définis ci-après :

- Réalisation du réseau de collecte dès le début des travaux afin de traiter les matières en suspension lors des terrassements. Le réseau de collecte devra être contrôlé, et vidangé le cas échéant, régulièrement car les risques de colmatage pourront être importants pendant cette phase de travaux;
- Tout stockage de produits dangereux et/ou polluants devra être réalisé sur un emplacement aménagé : bacs de rétention étanches permettant de recueillir un volume au moins équivalent à celui stocké ;
- Recueil des huiles de vidange des engins de chantier et implantation des aires de garage et d'entretien sur une plateforme aménagée : plateforme étanche avec système de collecte et de traitement (décanteur-déshuileur) des eaux pluviales ;
- Sanitaires : aucun rejet dans le milieu ;
- Plan d'intervention en cas de pollution accidentelle ;
- Les zones de rétention seront aménagées en priorité.

C. DISPOSITIONS VIS-A-VIS DES NUISANCES SONORES

Pendant la phase préparation, le Maître d'œuvre sera attentif sur les procédés d'exécution et privilégiant les modes opératoires simples limitant l'utilisation d'engins bruyant. Le maître d'œuvre assure un visa sur le dossier de bruit de chantier remis par l'entreprise dans la phase de préparation du marché. Pendant les travaux, des mesures du niveaux sonores peuvent être effectuées en vue d'éventuelle correction des modes opératoires.

D. DISPOSITIONS VIS-A-VIS DE LA LUTTE CONTRE L'AMBROISIE

1) Dispositions communes

En début de chantier, l'entreprise :

- Nomme un responsable "Ambroisie"
- S'informe sur la présence d'ambroisie l'été précédent (état zéro) et recherche la présence d'ambroisie sur l'emprise du chantier,
- Élimine systématiquement l'ambroisie si le chantier démarre en période de croissance et de floraison de la plante (printemps – été),
- Sensibilise le personnel de chantier aux problèmes causés par l'ambroisie et aux moyens de lutte,
- Nettoie les engins et outils en provenance de chantiers en secteurs contaminés ainsi qu'en quittant les secteurs infestés.

En cours de chantier, l'entreprise :

- Couvre rapidement les sols dénudés, en particuliers les stocks de terre végétale, remblais, déblais, dépôts,
- Évite la destruction du couvert végétal pendant le chantier,
- Surveille et détruit les éventuelles repousses de l'ambroisie,
- Assure un import de matériaux à partir de zones saines ;

En fin de chantier, l'entreprise :

- Lave les engins et outils après leur utilisation sur des zones infestées.

2) Les prescriptions particulières et systématiques en présence d'ambroisie

Éliminer les plantes présentes :

- Faucher l'ambroisie de préférence avant sa floraison, à répéter si besoin. La hauteur de coupe préconisée est entre 2 à 6 cm ou vers 10 cm quand le couvert de graminées est important,
- Arracher l'ambroisie avant sa floraison (de préférence en fin de croissance végétative) lorsque sa densité le permet. Le port de gants est recommandé ;

Laver les engins :

- Au jet d'eau à haute pression, avec une station mobile, au tuyau d'arrosage, en passant dans un pédiluve ;

Ensemencer avec des semences préconisées :

- En cas de présence d'ambroisie sur le chantier et conformément à l'arrêté préfectoral, l'entrepreneur sera tenu d'intervenir immédiatement pour procéder à l'éradication de l'ambroisie au plus tard dans les dix jours qui suivent la demande du maître d'œuvre.

Entre septembre et novembre ou alors en avril de l'année en cours pour les travaux, un semis gazon sera réalisé dans les règles de l'art.

Chapitre 5

TEXTES RÉGISSANT LES ENQUÊTES

Les Codes

- Le Code de l'environnement,
- Le Code de l'urbanisme,
- le Code de l'expropriation,
- Le Code de la route,
- Le Code général de la propriété des personnes publiques,
- Le Code de la voirie routière,
- le Code du patrimoine
- le Code des transports

Textes relatifs à la protection de la nature

Le Code de l'environnement et notamment ses articles :

- L.211-1 et suivants (relatifs à la protection de la faune et de la flore),
- L.214-1 et suivants (relatifs à la protection de l'eau et des zones humides),
- L.332-1 et suivants (relatif aux réserves naturelles),
- L.341-1 et suivants relatifs aux monuments naturels et sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque),
- La loi modifiée n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement,
- La loi n°76-629 du 10 juillet 1976, partiellement abrogée et codifiée, relative à la protection de la nature.

Textes relatifs à la protection du patrimoine et aux fouilles archéologiques

Le Code du patrimoine et notamment ses articles :

- L.521-1 et suivants (relatifs à l'archéologie préventive),
- L.621-1 et suivants (relatifs aux monuments historiques),

Le décret n° 2004-490 du 3 juin 2004 relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive.

Textes relatifs à l'eau

Le Code de l'environnement et notamment ses articles :

- L.214-1 et suivants (relatifs à la protection de l'eau et des zones humides),
- La loi sur l'eau et les milieux aquatiques n° 2006-1772 du 30 décembre 2006, désormais codifiée.

Textes relatifs au bruit

Le Code de l'environnement et notamment ses articles :

- L. 571-9 et suivants,
- R.571-1 à R.572-11 (bruit des aménagements et infrastructures de transport terrestre), transcription de l'article 12 de la Loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, L'arrêté du 30 mai 1996, relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestre et de l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit, L'arrêté du 8 novembre 1999, relatif au bruit des infrastructures ferroviaires, L'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, La circulaire du 25 mai 2004, relative au bruit des infrastructures de transport terrestre et la résorption des points noirs bruits.

Textes relatifs à la pollution de l'air et à la protection de la santé

Le Code de l'environnement et notamment ses articles :

- L.125-4 et L.220-1 et suivants relatifs à l'air, La loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, et notamment son article 19 complétant le contenu des études d'impact des projets d'aménagement, désormais codifiée au sein du code de l'environnement. La circulaire n° 98-36 du 17 février 1998 complétant le contenu des études d'impact et projet d'aménagement, La circulaire n° 2000-61 du 3 février 2000 relative au guide de lecture et d'analyse du volet sanitaire des études d'impact, Le décret n° 2002-213 du 15 février 2002 portant transposition des directives 1999/30 CE du Conseil du 22 avril 1999 et 2000/69/CE du Parlement Européen et du Conseil du 16 novembre 2000 et modifiant le décret n° 98-360 du 6 mai 1998 relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, aux objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites.

Textes relatifs aux procédures, enquêtes publiques et études d'impact

Le Code de l'environnement et notamment ses articles :

- L.122-1 à L.122-3-5 et R.122-1 à R.122-16 relatifs aux études d'impact,
- L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 à R.123-46 (version au 1^{er} juin 2012) relatifs aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, modifiés par le décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
- L.122-1 et R.122-1 relatifs à l'autorité environnementale,

Le Code de l'expropriation et notamment son article

- R.112-4 relatif au contenu du dossier d'enquête publique, modifié par le décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, L'ordonnance du 19 septembre 2003 qui porte suppression des procédures Administratives État-Collectivités Territoriales, Le décret modifié n° 85-453 du 23 avril 1985 pris pour l'application de la loi n° 83- 630 du 12 juillet 1983 (abrogée par l'ordonnance n° 2000-914 du 18 septembre 2000) relative à la concertation applicable aux projets de travaux d'aménagements et d'ouvrages de l'État et des collectivités territoriales,

Le décret n° 2003-767 du 1^{er} août 2003 modifiant le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 sur les études d'impact pris pour l'application de l'article 2 de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 sur la protection de la nature,

La circulaire du 2 septembre 1985 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et la protection de l'environnement,

La circulaire n° 93-73 du 27 septembre 1993 prise pour l'application du décret n° 93-245 du 2 février 1993 relatif aux enquêtes publiques et au champ d'application des enquêtes publiques et modifiant le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 et l'annexe au décret n° 85-453 du 23 avril 1985,

La directive communautaire n° 85/33/CE du 27 juin 1985 relative aux études d'impact.

Autres textes

Le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets et à l'action des services de l'État dans les régions et les départements,

Le décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 relatif à l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs,

Le Code de l'environnement et notamment ses articles :

L. 511-1 et suivants relatifs aux installations classées pour l'environnement.

Évolution du cadre réglementaire

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite loi « Grenelle 2 », a été l'occasion d'une réforme importante du régime des études d'impact et des enquêtes publiques, afin de rendre les textes compatibles avec la législation européenne. Conformément aux articles 231 et 245 de la loi n° 2010-788 précitée, ces nouvelles dispositions sont applicables dans les conditions suivantes :

. Pour les études d'impact : la nouvelle réglementation est applicable aux études d'impact incluses dans un dossier d'enquête publique dont le dépôt en préfecture intervient au-delà de 6 mois après le 29 décembre 2011, date de publication du décret n° 2011-2019 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements,

. Pour les dossiers d'enquête publique : la nouvelle réglementation est applicable aux dossiers d'enquête publique dont l'arrêté d'ouverture et d'organisation de l'enquête publique intervient au-delà de 6 mois après le 29 décembre 2011, date de publication du décret n° 2011-2018 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

CONCLUSION

Dans le cadre de cette enquête publique conjointe DUP-parcellaire et devant le caractère d'intérêt public de cette opération dite « Lit d'arrêt d'urgence de la descente de Laffrey », il est demandé à Monsieur le Préfet de l'Isère de déclarer d'utilité publique ladite opération.