

PRÉFECTURE DE L'ISÈRE

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES (DDT-ISÈRE)

Aménagement de la ZAC du Saut du moine

Demande originelle de la SPL Isère aménagement

(34 rue Gustave Eiffel, 38000 Grenoble)

pour le compte de Grenoble Alpes Métropole

Enquête publique

Demande d'autorisation environnementale

Aménagement de la ZAC du Saut du moine à Champagnier

Délibération de la CCSG (communauté de communes du sud grenoblois)

pour engager le processus de création de la ZAC (2009)

Demande du préfet de l'Isère enregistrée au Tribunal administratif le 04 avril 2018

Décision du Tribunal administratif n° E18000112/38 du 10 avril 2018

Arrêté préfectoral n°38-2018-106-DDTSE01 du 16 avril 2018

Enquête publique du 14 mai 2018 au 15 juin 2018 à 17h30

Conclusions motivées du commissaire enquêteur

Établi par le commissaire enquêteur et communiqué

- à la DDT.
- au tribunal administratif

30 juillet 2018

1. Préambule :

1.1. Cadre de la procédure

Le projet est soumis à autorisation en raison de la loi sur l'eau

- Rejets d'eaux pluviales (rubrique 2.1.5.0)
- Risque de remontées de nappe phréatique (rubrique 3.2.2.0)
- Bassin de rétention d'eaux de ruissellement (rubrique 3.2.3.0)

Le projet nécessite une dérogation au régime de protection des espèces (animales et végétales)

- En raison de la destruction d'habitats pour un total de 57 espèces protégées (39 oiseaux, 4 reptiles, 2 amphibiens, 10 mammifères dont 9 chiroptères, 2 insectes),
- En considération de l'intérêt public du projet.

Le défrichement d'un espace boisé âgé de plus de 30 ans nécessite une autorisation de défrichement.

1.2. Acronymes utilisés dans ce rapport

« AE »	Autorité environnementale – DREAL Rhône Alpes, service CEPE
« IsAm »	SPL « Isère Aménagement », 34 rue Gustave Eiffel 38400 Grenoble, Siret 524 119 641 00016
« ISO »	Organisation non gouvernementale fédérant 160 organismes nationaux de normalisation, ISO - Chemin de Blandonnet CP401 -1214 Vernier Genève Suisse
« CE »	Commissaire enquêteur (ou code de l'environnement, selon le contexte)
« DDT »	Direction départementale des territoires
« DIR-CE »	Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est, service du Ministère des transports
« ERP »	Établissement recevant du public (des réglementations s'imposent à leur sujet)
« Métro »	Communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole, 3 rue Malakoff 38000 Grenoble
« MeR1 »	Mémoire en réponse au PV du commissaire enquêteur, reçu le 06/07/2018
« MeR2 »	Complément au MeR1, reçu le 24/07/2018
« PDU 2030 »	Plan de déplacement urbain horizon 2030 de la Métro
« PN »	Passage à niveau de la SNCF
« PV »	Procès-verbal d'enquête – remis le 22/06/2018
« SETRA »	Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes, 92225Bagneux Cedex
« SUP »	Servitude d'utilité publique
« TA »	Tribunal administratif de Grenoble
« TAD, TAG »	Tourne à droite, tourne à gauche (dans le cas d'un embranchement routier)

2. Contexte et généralités concernant l'objet, l'organisation et le déroulement de l'enquête

[Note du CE : ce qui suit est un résumé des éléments développés dans le dossier d'enquête]

2.1. Les grandes lignes du projet

Il s'agit de la création d'une ZAC sur la commune de Champagnier, en requalifiant le site occupé par une industrie chimique démantelée il-y-a une dizaine d'années (14ha) et en développant une surface voisine non aménagée (12ha). La surface cessible totale est de 20 ha.

La ZAC projetée a notamment pour vocation d'accueillir :

- des activités industrielles de production,
- des activités de BTP (bureaux, parc véhicules et matériel),
- des activités de bureaux et services,
- des activités recherchant un embranchement ferroviaire (la voie ferrée longe le site),
- des entreprises locales qui ont besoin de davantage de surface pour se développer et s'agrandir tout en restant sur le territoire.

Le dossier avance que 500 emplois seront créés (pièce B4, p.18) mais il-y-a là abus de langage car nombre d'entre eux seront induits par des relocalisations d'entreprises existantes dans l'agglomération grenobloise.

Sont attendus la construction de 170.000 m² de plancher dont 83.000 m² d'activités industrielles et jusqu'à 29.000 m² d'activités de services

C'est un projet d'importance majeure pour l'emploi dans le sud grenoblois.

La Métro a concédé l'aménagement à IsAm, qui à terme, assurera la commercialisation des lots, à l'issue du processus de validation dont la présente enquête publique constitue une étape.

Le site est bordé par la voie ferrée au sud-ouest, le canal de la Romanche et des canalisations de matières dangereuses à l'est. Il est donc grevé de plusieurs servitudes d'utilité publique. Des reculs sont exigés pour les constructions, et on ne peut y édifier des ERP que sur la partie de la zone en façade sur la RN85.

Plusieurs enjeux environnementaux sont également à prendre en compte :

- La zone est dans le périmètre de protection éloignée des captages d'eau potable de Rochefort.
Eaux usées et eaux de ruissellement doivent être conduites hors du site.
- Un espace boisé de 4,1 ha doit être défriché qui abrite des espèces remarquables, et il faut maintenir un espace de circulation pour la faune terrestre en partie nord du site et le long du canal de la Romanche.
- Un risque faible d'inondation justifiera des prescriptions en matière d'urbanisation et d'instauration de plans d'intervention d'urgence.
- Des contraintes sont également instaurées quant à la qualité paysagère de l'ensemble : choix des végétations (espèces locales), large place faite aux espaces naturels, circulations pour cycles et piétons ; 40% de la surface du tènement resteront non bâtis.

L'accès à la ZAC est prévu par la RD64, et au-delà par la RN85 (Pont-de Claix / Vizille) ; le besoin est estimé à plus de 1.300 véhicules par jour ouvrable. Un réaménagement du carrefour RD64/RN85 est donc programmé qui s'intègre à d'autres projets plus globaux de l'État (« Modernisation de la RN65 ») et de la Métro (« Axe structurant vélos & transports en commun » entre Pont-de-Claix et Vizille).

2.2. Généralités

- ☞ L'enquête publique est exigée par la réglementation car le projet a des impacts potentiels sur l'environnement qu'il faut évaluer.
- ☞ La procédure aura duré neuf années. Le projet a changé de mains le 1^{er} janvier 2014, et les porteurs présentement en charge (la Métro / IsAm) ont dû longuement échanger séparément avec l'Autorité administrative, la SNCF et la DIR-CE, avant de pouvoir passer à la phase d'enquête publique.
- ☞ L'enquête publique a mis en évidence que les enjeux se situent bien moins dans le domaine de la protection de la faune terrestre (qui en fait se trouve plutôt dans les parcelles voisines) que dans celui de la sécurité des quelques 500 employés qui se présenteront en voiture chaque matin pour y prendre leur travail.
- ☞ C'est pourquoi, dans ce qui suit on trouvera peu de réactions ayant trait à l'impact sur l'environnement. L'essentiel des réactions du public et de moi-même concerne le manque de sécurité de l'accès routier qui est proposé pour cette ZAC.

3. Constats généraux sur l'aspect procédural

Composition et qualité du dossier

Le contenu du dossier m'est apparu conforme aux exigences réglementaires et construit pour satisfaire les demandes des divers services de l'État concernés

Mais je considère que la qualité (adéquation à l'usage, au sens de l'ISO) n'était pas au rendez-vous pour la clientèle visée par l'enquête.

- La même information figurait en 4, voire 5 occurrences, totalisant 103 pages en excédant,
 - Le même carrefour y est présenté sous deux agencements aux principes contradictoires, et aucune note n'explique lequel est le bon,
 - Aucune des occurrences de ce qui pourrait correspondre au « rapport non technique » demandé par le législateur avait la qualité qu'on est en droit d'escompter,
 - Etc...
- ☞ On trouvera plus bas une recommandation que j'adresse aux responsables des services de l'État et aux élus qui pourraient avoir une influence dans l'amélioration des procédures réglementaires.

Déroulement de l'enquête

La publicité de l'enquête a été faite dans les règles, et bien au-delà du minimum imposé.

L'enquête a duré 33 jours, du lundi 14 mai 2018 au vendredi 15 juin 2018 à 17h30.

Durant toute cette période, les moyens prévus pour que le public puisse s'informer et remettre ses contributions ont été disponibles et opérationnels comme prévu et annoncé. Les moyens numériques requis par la réglementation ont été mis en place et ont été opérationnels du premier au dernier jour.

Je me suis tenu à la disposition du public à la mairie de la commune durant les quatre permanences prévues.

J'ai remis un PV de synthèse et reçu un mémoire en réponse (« MeR1 ») dans les délais réglementaires.

Fort peu satisfait des réponses apportées à deux de mes questions portant sur la conception de l'accès à la ZAC, j'ai demandé des compléments d'information

Une réunion a été organisée le 13 juillet. Y ont participé :

Pour Grenoble-Alpes Métropole :

- M. François PEYRONNET, Directeur Général Adjoint du Développement et de l'Attractivité,
- M. Bruno MAGNIER, Directeur de l'Urbanisme et de l'Aménagement,
- M. Patrice COINDET, Responsable du Service Aménagement Opérationnel,
- Mme Annick DUTARTRE, Chargée de mission Mobilités,

Pour Isère Aménagement :

- M. Dominique MILLERET, Directeur de l'Aménagement et des infrastructures,
- Mme Charlotte VAURY, Chef de projets Aménagement.

En application de ce qui fut convenu alors, j'ai reçu un complément de mémoire en réponse codifié MeR2 dans le présent rapport.

Même si ce MeR2 ne traite pas celles des objections que j'ai formulées qui nécessitaient des réponses de SNCF Réseau et de l'Autorité environnementale (La DREAL), son contenu a été suffisant pour me permettre d'établir des conclusions motivées.

☞ Ainsi, l'enquête s'est déroulée dans des conditions régulières.

4. Examen de tous les thèmes soulevés durant l'enquête, par le public et/ou par moi-même

4.1. Aspects relatifs à la protection de la nappe phréatique

Sécurité du ruissellement des eaux pluviales

L'enjeu environnemental majeur est la protection de la nappe phréatique dont les eaux sont captées pour alimenter l'agglomération.

Le dossier aborde très bien cette question quant aux prescriptions constructives. J'ai cependant demandé des compléments d'information en commençant ainsi :

« Il est nécessaire que la collectivité publique et les propriétaires privés soient responsabilisés sur le long terme quant à la gestion des eaux pluviales et des pollutions accidentelles, en sorte que le principe de non pollution de la nappe ne soit jamais transgressé. Pouvez-vous m'indiquer et me commenter ... : »

J'ai reçu une réponse fort détaillée dont il ressort que des prescriptions ad hoc s'imposeront sur le long terme tant aux propriétaires des lots initiaux et à leurs successeurs qu'aux services publics chargés des espaces communs.

☞ La réponse me convient parfaitement :

La collectivité publique et les propriétaires privés seront bien responsabilisés sur le long terme quant à la gestion des eaux pluviales et des pollutions accidentelles, en sorte que le principe de non pollution de la nappe ne soit jamais transgressé.

4.2. Dérogation au régime de protection des espèces (animales et végétales)

Une usine occupait une large fraction de la zone (terrain Poliméri) jusqu'à son démantèlement en 2005. Et la nature y a repris ses droits petit à petit. Le reste de la zone a toujours été naturel (terrain Rhodia).

Une étude d'impact devait être produite et cela fut fait.

Je retire de sa lecture que la partie importante de la réserve locale de biodiversité ne se trouve pas sur l'emprise du projet mais dans ses environs, et notamment sur la vaste parcelle voisine située au nord, qui devrait aussi continuer de servir de couloir écologique.

Et j'en retiens également qu'aucun mammifère terrestre à protéger ne présente une sensibilité sur le site.

☞ Au regard de l'impact faible sur la faune et la flore méritant protection et des dispositions qui sont prévues pour maintenir une zone verte dans la partie nord du projet, je considère que l'on peut donner priorité à la création de 500 emplois dans ce sud grenoblois.

4.3. Autorisation de défrichement

On lit dans la partie du dossier traitant du sujet :

« Le boisement à défricher ... a une qualité forestière faible à médiocre... »

☞ Il n'y-a-donc pas là de raison contraire à la réalisation du projet de ZAC.

4.4. Risque qu'un aménagement routier empiète sur une propriété privée

Une famille réside à proximité immédiate de l'accès à la ZAC projetée [dans le quadrant sud-est de la jonction entre la RN85 (Vizille-Pont-de-Claix) et la RD64 (route de Champagnier)]. Les plans exposant le principe d'aménagement de ce dernier donnent à penser que la création d'une voie supplémentaire et de son talus de soutien nécessite d'utiliser une partie de la parcelle privée (n°1391 au cadastre). Le porteur du projet a répondu catégoriquement que l'aménagement restera cantonné dans le seul espace public et que les plans de projet seront disponibles « *avant le 21 septembre* ».

☞ Recommandation n°1 : Rencontrer Mme Faure et M. d'Eustaccio, et leur monter le plan de l'aménagement retenu (à court terme et à long terme) aussitôt qu'il sera disponible.

4.5. Défense contre l'incendie

Au vu des rares informations inscrites dans le dossier, je me suis inquiété de la capacité du système de défense contre l'incendie. Au vu des explications techniques reçues, j'ai retiré mon objection.

4.6. Critiques sur l'accessibilité de la zone

Un schéma est inclus ci-dessous, à l'intention de ceux qui ne connaîtraient pas bien les lieux. Je l'ai construit à partir d'une planche du dossier d'enquête. J'y ai fait apparaître le principe d'un accès à la ZAC par le nord. Il était inclus dans mon PV d'enquête.

Le dossier de projet ne décrit que la seule option qui a été retenue : utiliser la jonction entre la RN85 (Vizille-Pont-de-Claix) et la RD64 (route de Champagnier situé immédiatement au sud de la ZAC).

Les études prévoient que la quasi-totalité du trafic induit par la ZAC sera supporté par la RN85.

Des aménagements de ce carrefour en T sont annoncés :

- Le trafic entrant provenant de la direction de Vizille disposera d'une voie de ralentissement avant de tourner à droite,
- Le trafic entrant provenant de la direction de Grenoble disposera d'une voie d'attente pour tourner à gauche (« TAG ») en croisant le flux opposé qui resterait prioritaire.
- Le flux sortant sera renvoyé en totalité vers la direction de Grenoble, et une piste d'insertion est prévue.
Ainsi il ne sera plus possible de quitter la RD64 en tournant à gauche pour aller en direction de Vizille : les véhicules devront faire un détour long de plus de 2,2 km.
- Deux arrêts de bus en échancre de part et d'autre de la RN85,
- Des passages piétons avec îlot central de refuge pour ces derniers.

Ce carrefour sera dépourvu de feux tricolores, à la demande de la Direction des routes Centre est (« DIR-CE »).

Il-y-a moins de 100 m entre le point d'entrée de la ZAC et la RN85, et sur ce parcours, la RD64 traverse la voie ferrée Grenoble Vizille par le passage à niveau PN12 dont la barrière ouest se situe à 30 m du bord actuel de la RN85. Et ces 30 m de voie en forme d'entonnoir serviront à y stocker et les véhicules provenant du sud et ceux provenant du nord.

Alerté par deux de mes visiteurs qui estimaient que ce carrefour sera dangereux aux heures de pointe du matin (« HPM ») et du soir (« HPS »), je me suis penché plus spécifiquement sur cette question. Non spécialiste de ce sujet, je me suis informé, et notamment en étudiant les dossiers techniques publiés par le SETRA (service ministériel intervenant notamment dans les domaines des routes et autoroutes).

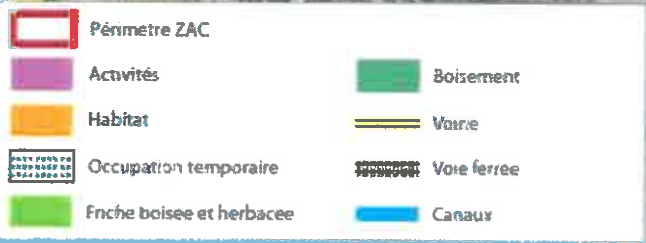
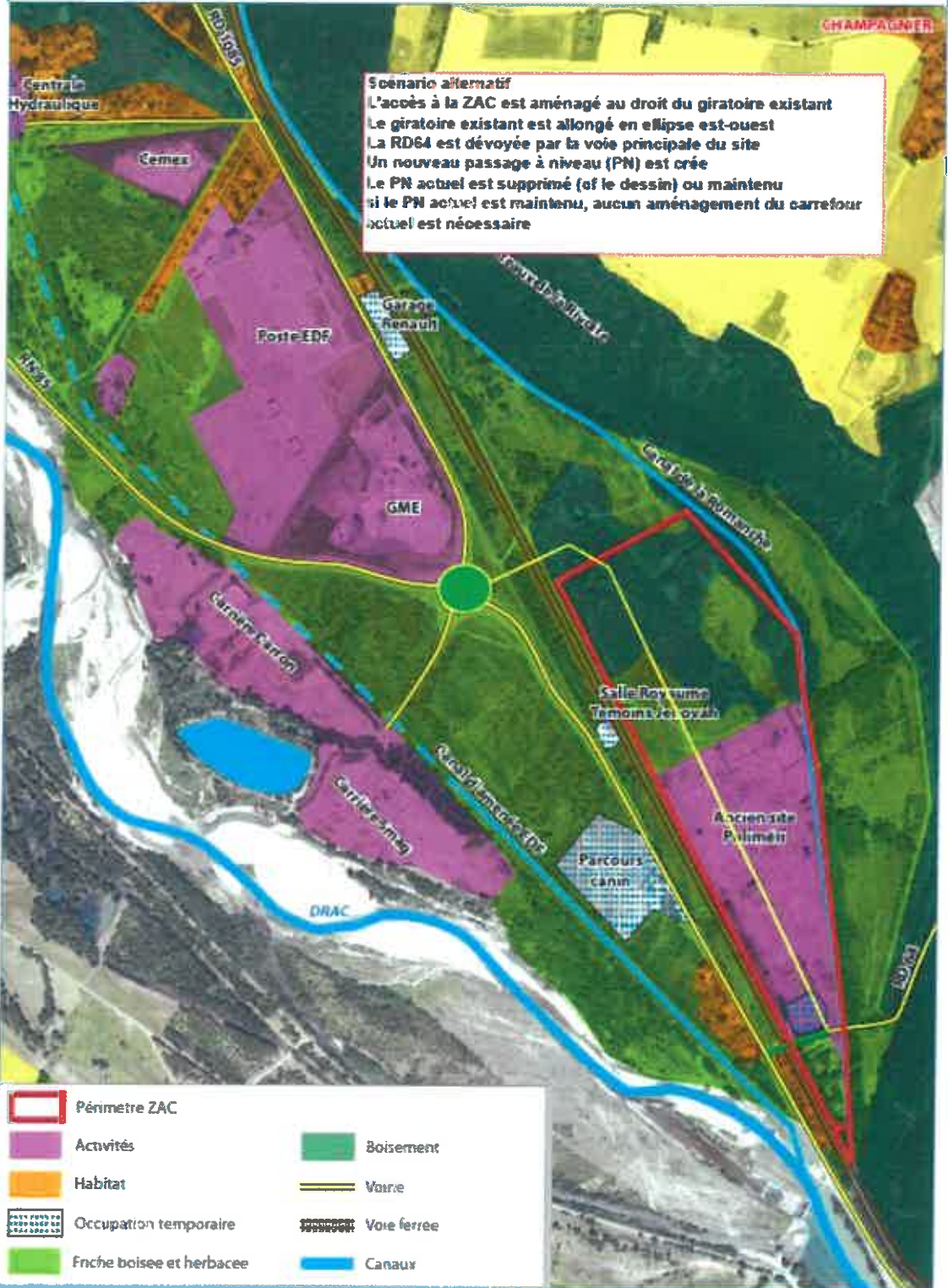


ZAC du Saut du Moine - Commune de Champagner (38)

OCCUPATION DU SOL

Scenario alternatif

L'accès à la ZAC est aménagé au droit du giratoire existant
 Le giratoire existant est allongé en ellipse est-ouest
 La RD64 est déviée par la voie principale du site
 Un nouveau passage à niveau (PN) est crée
 Le PN actuel est supprimé (cf le dessin) ou maintenu
 si le PN actuel est maintenu, aucun aménagement du carrefour
 actuel est nécessaire



Fond : Photographie aérienne - Geoportail - 2008

1:10 000



J'en suis venu à demander pourquoi l'accès à la ZAC n'avait pas été organisé par le côté nord, en le branchant sur le giratoire existant sur la RN85 à cet endroit.

J'ai alors appris des porteurs du projet que cette hypothèse fut la première envisagée, dès 2011 et qu'elle avait été retirée pour deux raisons :

- Refus catégorique de la SNCF en application de son principe générique :
« Pas de nouveau PN en France »,
- Conviction que l'autorité environnementale refuserait toute voie bitumée à cet endroit où un couloir écologique est identifié et pour lequel elle a demandé une amélioration de son fonctionnement.

Fort peu satisfait des réponses qui m'ont été fournies par le premier mémoire en réponse (« MeR1 »), j'ai demandé à rencontrer des responsables décisionnaires. Ce fut fait le 13 juillet comme indiqué plus haut. Et j'ai finalement reçu un complément de mémoire en réponse (« MeR2 »).

Ce MeR2 fait état :

- d'un courriel émis par le chef du District Chambéry-Grenoble de la DIR-CE, et aussi
- d'un courrier de monsieur le Préfet en personne adressé à la Directrice de la DIR-CE.

Le présent document ayant vocation à rester concis, je ne retiendrai ici que les points les plus saillants :

- Je partage le souci des porteurs du projet que ce projet de ZAC sorte enfin du tunnel dans lequel il est entré il-y-a une dizaine d'années et retire en conséquence toute demande d'évaluation de la variante d'accès par le nord. Cela alors que je reste convaincu que le projet qui est dessiné est accidentogène.

☞ Donnant priorité à une réalisation rapide de la ZAC, je retire toute demande concernant l'aménagement de son accès au droit du giratoire.

- Je regrette d'avoir à m'incliner devant l'inertie et le cloisonnement des services de l'État ; une fois encore, on vérifie que la somme d'optimisations sectorielles ne conduit pas à l'optimisation consolidée de l'ensemble.
- Par courriel du 23 juillet, la DIR-CE a maintenu son exigence que le carrefour soit aménagé sans feux.

Ce courriel annonce que des feux placés avant la zone industrielle de Jarrie [Note du CE : à 3km ?] hacheront le trafic et induit qu'ainsi, les automobilistes provenant de la direction de Grenoble pourront accéder à la ZAC en HPM, car le flux opposé sera discontinu.

- Je comprends bien que hacher le flux à 3 km de là aura encore un effet à l'endroit du carrefour de la RD64, mais celui-ci sera fort atténué.
- J'ai établi que,
« En HPM, et chaque minute, ce seront plusieurs véhicules arrêtés au TAG qui devront s'engager à bon escient pour croiser un flux prioritaire de véhicules circulant à vitesse élevée (au moins 70 km/h) et se succédant toutes les 2,1 secondes en moyenne,

et je crains que la modulation résiduelle de ce flux générée par les feux de régulation disposés à 3 km en amont » sera bien insuffisante.

- D'autres utilisateurs de ce carrefour sans feux courent un danger : les enfants utilisant les bus de ramassage scolaire, et les cyclistes utilisateurs de la piste double que la Métro a prévu d'aménager avant 2023.

Un avis que monsieur le Préfet partage, s'agissant des enfants, dans sa lettre du 15 juillet où il indique souhaiter un abaissement de la limite de vitesse autorisée et l'installation des feux tricolores à ce carrefour.

- Après avoir bien lu les arguments de la DIR-CE, je pense que seuls des feux intelligents mesurant la demande permettraient d'attendre un bon niveau de sécurité en donnant temporairement la priorité aux véhicules stockés dans la bande du TAG.
Ces feux n'étant utiles à cet effet qu'en HPM, ils pourraient être neutralisés le reste de la journée. Ces feux pourraient alors passer en mode « à la demande » pour protéger les traversées des piétons et cyclistes.

Je souhaite être en paix avec ma conscience et ne pas me sentir coupable, ne serait-ce que très indirectement, le jour où un accident grave se produira à ce carrefour.

En définitive et après d'autres considérations qui se trouvent dans mon rapport, j'é mets une réserve et deux recommandations à ce sujet :

☞ Réserve :

Je pense qu'il est nécessaire que des feux intelligents (auto adaptatifs) mesurent le stock de véhicules à l'arrêt au TAG, et leur donnent priorité lorsque le flux opposé sera trop dense, ce qui arrivera chaque jour en HPM, et aussi que des feux à la demande permettent aux piétons et aux cyclistes de traverser la RN85 en sécurité et je demande que la Métro et Isère Aménagement obtiennent de la DIR-CE qu'elle confirme noir sur blanc une dernière fois son refus.

Recommandation n°2 :

A chaque annonce d'un train, les 30 m de voie disponible devant la barrière du PN serviront à stocker des véhicules (légers ou lourds) provenant et du sud et du nord. Il faudra que les automobilistes entrant venant du nord puisse discerner, avant de s'engager qu'ils y auront bien la place de stationner. Une erreur d'appréciation et le véhicule sera immobilisé en travers de la RN85. Cette situation se présente plusieurs fois en HPM et se présentera plus fréquemment dans le futur, si le projet de « liaison de type RER » vers le sud n'est pas qu'un effet d'annonce.

Je recommande qu'on inclue cette dimension dans l'instruction d'un éventuel refus de feux intelligents, car on pourrait charger ceux-ci de bloquer les candidats au TAG si la ressource de stockage est insuffisante.

Recommandation n°3 :

Dans l'hypothèse où la DIR-CE maintiendrait son refus que des feux intelligents soient placés au carrefour de la RD64, je recommande que les études qui seront faites incluent la pose des réserves adéquates pour que l'implantation de feux et des capteurs associés soit réalisable ultérieurement à moindre coût.

4.7. Décisions prises par les services de l'état et par la SNCF

Au terme de cette enquête, je pense toujours que la bonne solution pour l'accès à cette ZAC consistait à utiliser le giratoire au nord-ouest de celle-ci, et que la solution plaçant cet accès au sud n'est qu'un pis-aller.

Comme je l'ai exposé précédemment j'ai choisi de m'incliner, au motif que ce projet doit voir le jour. Et j'ai posé une réserve et des recommandations pour que la dangerosité que je vois dans le projet présenté soit réduite à un niveau acceptable.

Je tiens cependant à ce que les services instructeurs, les parties prenantes et le public connaissent mon avis sur la manière dont les décisions furent prises à ce sujet :

- En conséquence du cloisonnement des services de l'État, l'on se soucie plus du confort de quelques mammifères terrestres que de celui du demi-millier d'humains automobilistes qui chaque matin va devoir rallier son lieu de travail en traversant un flux particulièrement dense de voitures à un carrefour que je juge dangereux. Des mammifères terrestres dont 50% d'entre eux n'ont pas été observés sur le site et dont les plus menacés (écureuil roux, lapin de garenne) « ne représentent pas une sensibilité particulière sur le site ».
- La SNCF a appliqué avec une rigueur incompréhensible sa doctrine « pas de nouveau passage à niveau », alors qu'en l'occurrence, il s'agirait de déplacer de quelques centaines de mètres un PN placé près d'un carrefour voué à devenir dangereux, jusqu'au droit d'un giratoire beaucoup moins dangereux pour y assurer la même fonction.

☞ Recommandation n°4

Que les deux avis ci-dessus soient portés à la connaissance des personnes qui ont contribué aux décisions ainsi qu'à celle de leur hiérarchie.

4.8. Non qualité du dossier d'enquête publique

Rien ou presque n'a été fait pour rendre le sujet accessible au public.

On lui présente une collection de documents ayant servi aux discussions avec les services instructeurs spécialisés. Et comme chacun d'eux a ses exigences, il en résulte des redondances (la même information est présentée jusqu'à 4 fois, voire 5 fois et j'ai comptabilisé 113 pages excédentaires sur un total de 548 pages) et des incohérences (plusieurs dessins antinomiques sont proposés pour le même carrefour).

On a bien respecté l'exigence réglementaire d'un « résumé non technique » en incluant des sections de textes intitulées selon les sections « présentation du projet » (pièce B4), « présentation non technique du projet (pièce B7), « résumé non technique » (pièce B5), « description du projet » (pièce B5), mais elles étaient toutes bien cachées dans l'épaisseur du dossier.

Avec un peu de bon sens, on n'aurait dû rédiger qu'une seule présentation au lieu de quatre et la disposer sous une reliure spécifique en tête du dossier. Il m'a été répondu que cette complexité découle des exigences de services instructeurs et des réglementations qu'ils appliquent.

☞ Le constat que j'ai fait n'a rien d'exceptionnel ; je l'ai fait dans la plupart des enquêtes que j'ai conduites.

Recommandation n°5

(adressée aux responsables des services de l'État et aux élus qui pourraient avoir une influence dans l'amélioration des procédures réglementaires)

Faites que soit exigé pour chaque enquête, un dossier autoporteur ayant la qualité requise pour le public visé, limité à quelques dizaines de pages. Dans les pays anglo-saxons, on appelle ce genre de document « Executive summary ».

Faites aussi que chacun des services instructeurs accepte une présentation du projet qui soit commune à tous, public inclus.

5. Conclusion

Pour tout ce qui précède, et notamment parce que (i) le projet est d'importance majeure pour l'emploi dans le sud de l'agglomération et (ii) il prend très bien en compte la protection de la ressource en eau qui est essentielle pour l'alimentation de l'agglomération, et (iii) ces aspects positifs l'emportent de loin sur les aspects négatifs qui ne sont que de légères atteintes à l'environnement, je remets un :

avis favorable au projet

Assorti de la **réserve** et des cinq **recommandations**
qui apparaissent sous ces dénominations dans ce qui précède.

Fait le 30 juillet 2018,



Le Commissaire enquêteur

G.BARILLIER