

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

OBSERVATIONS ISSUES DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Le 4 décembre 2017

Table des matières

Les observations reçues, résumées.....	1
Observations consignées sur le registre de Saint-Egrève.....	1
Observations consignées ou collées sur le registre du Fontanil-Cornillon.....	2
Lettres reçues et annexées au registre.....	3
Observations reçues à l'adresse de l'enquête ou sur la plateforme de La Métro.....	4
Synthèse des remarques et Observations du Commissaire Enquêteur.....	8

« Suite à l'enquête publique, le commissaire enquêteur rencontrera, dans la huitaine, le responsable du projet et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès verbal de synthèse. Ce dernier disposera d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles. »

L'enquête publique a eu lieu du 25 octobre au 27 novembre 2017, le dossier et le registre disponibles aux mairies du Fontanil-Cornillon et de Saint-Egrève. Le dossier était aussi disponible sur le site internet de Grenoble-Alpes-Métropole. L'affichage de l'enquête s'est fait à la porte de Grenoble-Alpes-Métropole et des mairies concernées, et autour de l'entrée du site préposé.

Les observations reçues, résumées

Observations consignées sur le registre de Saint-Egrève

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

Ce serait dommage de confiner l'ensemble des caravanes dans un paysage triste et asphalté. « Je propose d'entourer cette aire d'une haie paysagère, comportant des essences d'arbustes variés et de prévoir une partie végétalisée. »

B. Observation de Maurice Metha, le 24 novembre

« Je salue l'unanimité du conseil municipal... Je soutiens ce projet qui met en œuvre le droit au nomadisme, qui est un droit fondamental. Ce projet pourrait certainement être amélioré, mais il répond à un besoin urgent et ancien. Il ne faut pas que des arguties en retardent encore la mise en œuvre.»

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

« ... nous, riverains du Pont barrage, sommes très concernés... Nous sommes inquiets pour notre tranquillité. On redoute de voir et d'entendre des mobylettes et autres engins passer dans la rue. » Selon l'article du journal Le Dauphiné, le président du quartier des Granges se satisfait de ce projet et évoque les différentes nuisances causées par les gens du voyage pour les habitants du quartier.

Observations consignées ou collées sur le registre du Fontanil-Cornillon

D. Observations de Sandrine Didier et Sabin Samblat, EDF

« Le projet d'aire est en bordure de l'Isère et de plusieurs étangs, propriétés d'EDF et confiés en gestion l'AAPPMA. Il sera donc nécessaire de sécuriser l'aire pour limiter les accès aux étangs (risque d'accidents, surtout avec des enfants). Les étangs ne sont pas ouverts à la baignade, et interdits au public.

S'agissant des bureaux et bâtiments de l'aménagement de St-Egrève, ceux-ci ne sont à ce jour pas sécurisés : pas d'alarmes, de grandes clôtures, de gardiennage... Car c'est à ce jour un site isolé. Avec la réalisation de l'aire, le site retrouve plus en « urbaine », ce qui va nécessiter une adaptation de la sécurisation des locaux.

Que va faire la METRO pour sécuriser les accès à l'Isère et aux étangs ? »

La lettre que EDF a envoyée à la Préfecture le 9 septembre 2016 explicite encore quelques points :

- Le personnel EDF d'astreinte doit pouvoir accéder au site très rapidement en cas d'urgence 24/24. Ceci doit être pris en compte lors de l'accueil des groupes de caravanes
- Les variations de débit à l'aval de l'ouvrage peuvent être soudaines et importantes, il est donc primordial de transmettre les messages de sécurité et de sûreté vis à vis de ces groupes. EDF est prêt à oeuvrer avec la Métro et ses services à cette fin.
- En complément de toutes les actions pédagogiques, EDF demande qu'un arrêté préfectoral d'interdiction aux berges soit émis pour le barrage de Saint-Egrève si ce projet aboutit.
- Les parcelles faisant l'objet de la DUP sont du domaine privé EDF, mais l'accès à l'aire d'accueil se fait par le domaine concédé du barrage de St-Egrève, donc soumis à autorisation des services de la DREAL.

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

- l'accès à l'aire de grand passage sera commun avec l'accès aux carrières et avec la circulation des cyclistes et promeneurs vers les berges de l'Isère : qu'est-il prévu pour sécuriser ?
- L'appréciation sommaire des coûts indique 1 545 000 € HT sans détails – dans le dossier on note 149 000 € liés aux acquisitions foncières et environ 600 000 € HT pour les mesures environnementales. Comment se répartit le différentiel (soit environ 800 000€) ?

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

L'association, qui compte 340 foyers adhérents, est favorable à ce projet. « Le quartier des Granges est limitrophe du parking d'Alpexpo qui sert... de solution de stationnement pour les gens du voyage... Ces occupations fréquentes et importantes rendent difficile la mise en place de systèmes de protection du site afin d'empêcher les nuisances sonores et les incivilités récurrentes sur ce parking. Depuis plus de 10 ans, nous interpellons les élus des différentes communes concernées sur la présence de rodéos de véhicules et de manifestations intempestives et bruyantes et l'état déplorable des abords de ce site.

Nous espérons que la réalisation de l'aire de passage permettra aux élus concernés de mettre en place les mesures de protection indispensables et demandées depuis trop longtemps. »

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

« Je me permets de vous faire remarquer que le dossier d'enquête publique est incomplet car certains éléments majeurs ne figurent pas dans celui-ci. En l'absence de ces éléments l'opinion de chacun ne peut pas s'exprimer objectivement à partir d'une vision globale du projet ce qui à mon avis dénature cette consultation. Les éléments non pris en compte sont les suivants :

1. **Choix du site** : Un terrain correspondant aux caractéristiques requises pour l'aménagement de l'aire de grand passage existe maintenant à Pont de Claix. Il semblerait plus cohérent de le destiner au projet plutôt que de l'utiliser pour le transfert de l'activité des carriers. Une étude sur ce thème semble indispensable avant d'émettre un avis sur le projet.

2. **Transfert des matériaux entreposés sur le site du Fontanil** : Une étude d'impact sur ce transfert est nécessaire pour évaluer les aspects écologiques et économiques d'une telle opération. Des dizaines de milliers de tonnes de matériaux, des centaines de camions, des centaines ou des milliers de kilomètres ont forcément des conséquences sur la circulation automobile (axe déjà saturé) sur l'environnement (pollution atmosphérique) et sur les incidences budgétaires (coûts du transport). Il est nécessaire de connaître ces impacts pour compléter l'information sur le projet.
3. **Acquisition par la Métropole du terrain EDF occupé par les carriers** : Sauf erreur de ma part, certains éléments chiffrés ne figurent pas dans le dossier : coût d'acquisition du terrain par la Métropole, coût de l'aménagement global, participation éventuelle de la Métropole aux coûts des sécurisations rendues nécessaires pour préserver les bâtiments EDF, coût des dispositifs de signalisation pour interdire l'accès à l'aval du barrage (variations de débit soudaines = danger pour autrui dans un lieu devenant très fréquenté à certaines périodes de l'année).

En conclusion je propose de surseoir à la réalisation de ce projet tant que chacun de ces points n'aura pas fait l'objet d'une réponse argumentée. »

Lettres reçues et annexées au registre

H. Le 17 novembre : lettre de Marcel Macaire, représentant local de la FRAPNA¹

La Frapna constate une fois de plus le manque de considération des décideurs pour les zones naturelles et les milieux aquatiques des berges de l'Isère. C'est là que se trouvent les équipements qui gênent et polluent, en commençant par les anciennes décharges d'ordures de Grenoble (sur les deux rives en aval du pont de Veurey), ensuite la station d'épuration Aquapole (qui devait se trouver à Sassenage) dont l'implantation a détruit plusieurs hectares de zones humides. Aujourd'hui les deux secteurs étudiés pour l'aire de grand passage se trouvent sur des zones naturelles des berges. Celle située sur la commune de Veurey qui a été écartée était le marais comblé des bains de l'Echaillons, et l'association craint qu'il ne constitue le site d'atterrissage des carriers évincés, dans lequel cas ce serait encore 4 hectares potentiels de plus perdus pour les milieux naturels des berges et ceci devrait figurer dans l'étude présentée à l'enquête.

Dans ce cas où le choix tombe sur un terrain appartenant à EDF pour qui cela constituait une réserve foncière, il paraîtrait judicieux que l'étude d'impact tienne compte non seulement de leur état actuel mais surtout de leur intérêt potentiel pour l'environnement, surtout dans le contexte des berges endiguées et dégradées de l'Isère et du barrage qui méritent d'être restaurées et non artificialisées encore plus.

L'activité des carriers qui devait être temporaire a perduré sur le site en question, malgré son incompatibilité avec les dispositions des PLU de St Egrève et du Fontanil. C'est donc sur cet état dégradé par une exploitation de carrière que s'est basée l'étude d'impact, qui, en oubliant l'état originel, a donc conclu que le projet d'aire de grand passage n'aura que des effets environnementaux positifs, écartant la nécessité de mesures compensatoires.

D'ailleurs la Frapna doute de la compatibilité de cette aire de grand passage, qui est en fait un vaste parking, avec les attendus et les dispositions de la zone Nb qui n'autorise que des équipements légers.

La lettre présente un résumé historique de ce terrain depuis 1966, où des projets aquatiques n'ont pas abouti. La préemption de ce terrain qui constituait une réserve foncière pour EDF, pourrait bloquer tout nouvel équipement hydroélectrique sur l'Isère. Par ailleurs, si EDF doit abattre des milliers d'arbres sur les digues à cause de la nouvelle doctrine sécuritaire de l'administration, il y aura besoin de replanter en compensation, sauf à faire une croix sur la trame verte et bleue sur le territoire de la Métro. Le site en question est un des rares terrains où on aurait pu compenser la suppression des arbres des digues.

Le dossier est muet sur la future implantation des carriers et sur les effets à craindre. « ...sans certitude sur le point de chute des carriers on ne peut pas dire comme laisse entendre l'étude d'impact que ce choix d'emplacement n'aura que des impacts minimes sur les milieux naturels. Au contraire ce choix va avoir des effets désastreux sur les possibilités d'améliorer l'écosystème dégradé constitué par l'Isère, ses berges endiguées et son barrage dans l'agglomération grenobloise.

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

La Frapna demande donc que l'étude d'impact soit reprise en intégrant une vision globale et donc les effets potentiels et indirects du choix de ce terrain sur l'écosystème de l'Isère au niveau de l'agglomération grenobloise et en intégrant une étude environnementale du site devant recevoir les carriers.

La Frapna considère qu'en l'état, le choix du terrain retenu près du barrage de St Egrève représentera pour la Métro une dette environnementale de 4 hectares de zones humides ou boisées riveraines de l'Isère et de 8 hectares si s'y ajoute le transfert des carriers sur le site des bains de l'Echaillon. Cette dette devra être prise en compte dans la mise en œuvre de la compétence GEMAPI par la Métro.

Enfin la Frapna souhaite que soient prises en compte les demandes formulées par son association membre, l'Union des pêcheurs de Grenoble pour empêcher les dérives et perturbations que pourraient entraîner ces concentrations épisodiques, diurnes et nocturnes de populations installées très près des plans d'eau de l'ancien canal EDF. »

I. Le 27 novembre : lettre de la FRAPNA²

La lettre officielle signée de la Présidente de la Frapna reprend les mêmes arguments que celle de M Macaire, avec quelques nuances :

Evoquant la présence des carriers, temporaire et incompatible avec le PLU, « en l'absence du projet d'aire de grand passage tout porte à croire que la vocation des parcelles intéressées aurait été tout autre, ce qui aurait conduit l'étude d'impact à tenir compte non seulement de l'état actuel mais aussi de l'intérêt potentiel pour l'environnement des terrains concernés et du contexte des berges endiguées de l'Isère et du barrage. »

« ...l'étude d'impact se borne à considérer l'état actuel dégradé d'une carrière... Ce qui conduit d'étude d'impact à conclure que ce projet d'aire de grand passage n'aura que des effets environnementaux positifs et de ne proposer de ce fait aucune mesure compensatoire. »

Il aurait fallu arrêter l'activité de carrière, qui s'était développée bien au-delà des attentes, dès l'adoption du PLU de St Egrève et le Fontanil.

« La FRAPNA demande donc que l'étude d'impact soit complétée à l'échelle de l'écosystème fluvial formé par l'Isère et ses affluents dans la traversée de l'agglomération grenobloise en prenant en compte ses possibilités de restauration, ainsi que la préservation de ces services écosystémiques comme la trame verte et bleu. Cela devrait comprendre l'étude du site devant recevoir les carriers. »

Observations reçues à l'adresse de l'enquête ou sur la plateforme de La Métro

J. Courriel de Bernard Pointel le 10 octobre 2017

Il demande le maintien des bornes de recharge pour véhicules électriques à cette position stratégique à l'entrée de Grenoble, et l'ajout d'une ou deux bornes. *Ce point me semble hors sujet, et l'observation a été soumise avant le début de l'enquête (CE).*

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

« Je suis favorable à cet emplacement du pont barrage . Cependant, j'espère qu'il n'y aura pas trop de dégradations des terrains et des commerces proches. J'espère aussi que la sécurité sera correcte. J'ignore de quoi ces voyageurs vivent et cela fait peur. ils ont le droit de s'installer quelque part de toutes façons.

C'est bien que le temps soit limité. Il peut y avoir beaucoup de caravanes aussi.... »

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

« Je pense que les gens du voyage seraient beaucoup mieux acceptés si ils s'installaient dans le parc de la fourcade , dans le quartier teisseire de grenoble : car c'est 1 quartier hlm multiculturel.

Pour éviter les vol et autres problèmes, on pourrait les laisser travailler et gérer les déchèteries dont celle de villeneuve et au lieu de leur verser 1 salaire, on les laisse se servir en materiel dans tout ce que les gens jettent et qu'ils puissent y revendre 1 fois reparer : tout le monde serait gagnant et ainsi le calme regnerait.

² La FRAPNA est la fédération Rhône-Alpes de protection de la nature, association agréée au titre de la protection de l'environnement

Ainsi, les gens du voyage aurait du travail qui correspond a leur mode de vie , ils gagneraient de l'argent donc fini les vol , les gens avec peu de revenus pourrait acheter ce dont ils on besoin a tres bas prix et ça remettrait de la vie dans les quartier villeneuve et teisseire pour stopper les problemes de drogue et autre. »

M. - de Ingeborg Eilers le 22 novembre 2017

Mme Eilers soutient pleinement la position de la Frapna. « Je vous demande, dans votre avis, d'insister sur la prise en compte de l'environnement: un milieu alluvial avec une biodiversité riche, bois et zone humide, faisant fonction de corridor biologique, la proximité de l'étendue d'eau avec ses oiseaux nicheurs ou hivernants, des champs... Dans l'Y grenoblois, ce milieu a déjà été tellement supprimé, artificialisé, mité, fractionné, appauvri par l'urbanisation et les voiries, que je suis d'avis qu'il faut avant tout préserver ce qui en reste. C'est aussi dans l'intérêt de la protection du climat.

Certes, les aires de grand passage remplissent une fonction sociale et répondent à un besoin. Ils sont rejetés par une partie de la population et suscitent des résistances, tout comme des usines polluantes ou des centres de traitement et stockage des déchets. Alors ces infrastructures "indésirables" sont souvent mis loin des habitations, dans la nature, où d'autres espèces prospèrent, qui ne peuvent pas protester. Mais détruire les écosystèmes conduit à l'impasse environnementale et climatique et les compensations doivent être à la hauteur des dégâts, ce qui n'est souvent pas le cas. Ne peut-on pas trouver une friche industrielle pour cette aire, là où l'environnement est déjà impacté et les accès existent? Un site alternatif a été cherché? Mieux vaut ne pas se précipiter vers une destruction irréparable si des alternatives sont possibles. »

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

Le groupe est favorable à ce projet. « Cependant, nous attirons votre attention sur la nécessité que ce dispositif ne soit pas détourné de sa fonction initiale, à savoir un turn-over régulier des populations accueillies. Ce point est important au regard des aires de séjour ou de passage de la Métropole devenues pour beaucoup des lieux de sédentarisation et d'hébergement pérennes. En conséquence de quoi, Grenoble-Alpe-Métropole devra être en mesure de mettre en place un dispositif adapté en vue de l'objectif affiché de ce projet.

Ensuite, nous émettons des réserves sur la localisation géographique de ce lieu qui peut-être pourrait ne pas être suffisamment apprécié par les gens du voyage car comprenant en l'état trop de désagréments : nuisance sonore due à la proximité avec l'autoroute, éloignement de nombreux services publics. Par conséquent, nous demandons au Maître d'Ouvrage que soit garanti un niveau de pollution sonore acceptable par tout type de moyen permettant de diminuer cette nuisance : plantation de nouveaux arbres en direction de l'autoroute ou mur anti-bruit. Aujourd'hui, selon l'étude sonore théorique, il est question de 70/75Db(A), ce qui est trop élevé pour un séjour acceptable.

De plus, compte tenu de l'utilisation actuelle de ce tènement par les carriers, nous demandons la revégétalisation du site et la création de places ombragées. »

O. - de 'Puech', le 27 novembre

« Beau projet mais:

- Risque de débordements de la police municipale comme dans beaucoup de régions de France...
- Si les gens du voyage veulent se sédentariser ! Que faites-vous ? Prévoir écoles, service social, apprentissages et formations pour l'insertion de la population concernée.
- Pourquoi ne pas imaginer, en accord avec les gens du voyage, que ceux-ci soient associés à la gestion des aires d'accueil..."
- Ne pas avoir une population sectarisée. »

Rappel de la loi du 5 juillet 2000 et des obligations respectives, et de l'importance de respecter le schéma du département afin que l'accueil soit réparti dans les différentes communes. Lorsque ce schéma est respecté, ou lorsque, bien que non inscrite dans ce schéma, une commune s'est dotée d'une aire d'accueil, le maire peut interdire le stationnement des résidences mobiles en dehors des aires d'accueil et peut utiliser une procédure simplifiée d'expulsion en cas d'occupation illicite si le stationnement est de nature à

porter atteinte à la salubrité, la sécurité ou la tranquillité publiques. Les pouvoirs de police spéciale du maire concernant le stationnement des résidences mobiles sont transférés au président de l'EPCI à fiscalité propre compétent en matière d'accueil des gens du voyage.

P. - de l'AAPPMA³ de Grenoble « Union des Pêcheurs »

Pour rappel, cette association gère le site propriété d'EDF, dit des « étangs EDF » situé entre l'Isère et l'autoroute A48, sur le territoire des Communes de SAINT-EGREVE et du FONTANIL-CORNILLON.

Est-ce que la Métropole a réellement étudié toutes les solutions alternatives à ce site ?

Le projet fait craindre à l'Union des Pêcheurs :

- Un accroissement des dépôts d'ordures en tout genre. Le dossier photographique joint au message montre les diverses ordures que les personnes peu scrupuleuses viennent déjà déverser le weekend, et la création d'un habitat semi-permanent pourrait aggraver la situation.
 - L'usage inapproprié du site a justifié la pose de blocs de béton de 5 tonnes pour empêcher l'accès automobile aux étangs par la route goudronnée donnant sur Aquapole, ceci avec la collaboration de cette dernière.
 - Par ailleurs, des opérations de nettoyage sont régulièrement organisées par des bénévoles. Toutefois, l'Union a de plus en plus de mal à faire face à ces dépôts sauvages, et des moyens mécaniques et coûteux deviennent nécessaires pour réaliser le nettoyage.
 - Bien qu'ayant été informées de l'ampleur des matériaux et encombrants déposés, la disponibilité de la gendarmerie nationale, de la police municipale comme de la DDT, ne leur permet pas d'être présentes avec suffisamment de régularité sur le site.
- L'Union des Pêcheurs a investi près de 80.000 € avec l'aide et le concours d'EDF et de la Fédération de Pêche de l'Isère pour l'amélioration et la préservation du site (création de pontons handicapés, barrières installées à l'entrée du chemin des Pêcheurs qui longe l'autoroute A48, entretien de la voie d'accès, etc...).
- L'Union se préoccupe également de la sécurité des usagers du camp. Ce dernier est, d'après le dossier d'enquête publique, prévu pour être plus particulièrement fréquenté du printemps à l'automne, c'est-à-dire pendant les périodes les plus chaudes de l'année. L'Union s'inquiète d'une utilisation non-conforme des étangs, par exemple à des fins de baignade ou tout simplement comme lieux de fêtes et/ou de pique-niques improvisés, avec au surplus, des risques d'incendie et, comme évoqué précédemment, de dépôts sauvages.
- Enfin, l'Union rappelle que des tirs de cormorans sont effectués l'hiver sur les étangs EDF.

Les insuffisances du dossier d'enquête publique :

1) L'absence de justification de la mise à l'écart du site de COMBOIRE.

Pour écarter le site de Comboire, le dossier soumis à enquête publique se limite à trois phrases : « 2.1.3 Également, le Site de Comboire à Echirolles a été envisagé mais abandonné, compte tenu d'inconvénients majeurs identifiés : sa situation en zone inondable et le fait que le site, propriété de l'armée, est occupé par un champ de tir. »

Une telle rapidité pour écarter ce site est pour le moins surprenante, et ce, alors que pour écarter les autres sites, le dossier d'enquête s'oblige à détailler les différents risques et inconvénients auxquels ils sont soumis pour accueillir une aire de grand passage. Cette faiblesse, pour ne pas écrire « cette absence », de motivation fragilisera juridiquement la DUP qu'est susceptible de prononcer le Préfet.

Cette mise à l'écart abrupte du site de Comboire est d'autant plus surprenante qu'outre l'absence de justifications clairement exposées et développées, il semblerait que la METRO ait délibéré favorablement pour accueillir sur le site de Comboire à la place de la DDT 38, les carriers chassés de Saint-Égrève. 4 hectares seraient disponibles.

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

Si cette information venait à être confirmée, outre de fragiliser la DUP en cours, il y aurait matière à s'interroger sur le montage financier de l'opération qui, pour installer une aire de grand passage à Saint-Egrève, impose de faire partir les carriers qui s'y trouvent actuellement pour les installer à Comboire. Il y aurait également lieu de s'interroger sur la réinstallation à proximité de zones habitées et/ou fréquentées (zone commerciale) d'une activité polluante et source de nuisance (bruits).

Enfin, le site de Comboire nécessiterait très peu d'aménagements pour la réalisation d'une aire de passage, eu égard notamment à la présence de toutes les infrastructures à proximité (deux échangeurs, l'ensemble des réseaux, etc.).

2) L'évaluation des dépenses ne prend pas en compte le transfert des carriers.

Si le dossier mentionne bien la nécessité de déplacer l'activité des carriers, de toute évidence, ni le coût de ce déplacement, ni le coût d'acquisition et/ou de libération d'un site de compensation n'est intégré dans le dossier. Là encore, la DUP s'en trouve nécessairement fragilisée.

L'Union demande :

En 1^{er} lieu, que les carriers poursuivent leurs activités à Saint-Egrève et que l'aire de grand passage soit créée à Comboire.

En 2^{ème} lieu, que :

- l'accès aux étangs EDF soit exclusivement limité aux pêcheurs et promeneurs
- cet endroit soit protégé et contrôlé régulièrement
- la réglementation de la pêche soit respectée
- la tranquillité de chacun soit préservée
- toutes détériorations sur les biens et/ou sur le site fassent l'objet d'une indemnisation par la METRO.

Rappelons que ce site fait également partie d'une zone humide, sensible et protégée, classée à ce titre aux PLU des communes concernées.

Les mesures compensatoires demandées par l'Union sont les suivantes (en gras, celles qui apparaissent incontournables) :

- Celle-ci souhaite que le site soit placé sous protection, avec une clôture séparant l'aire de grand passage des étangs, et qu'un système de vidéo-protection soit installé, à l'instar de ce qui est en cours de réalisation au Bois Français. Le système pouvant s'accompagner par exemple d'une caméra de détection permettant la lecture des plaques minéralogiques, et ce, pour l'identification des auteurs d'actes malveillants (voir ci-dessus).

- Bien séparer l'aire de grand passage des étangs EDF, et ce, pour éviter des conflits d'usage et de voisinage.

- La création d'une commission de suivi composée notamment d'EDF, de l'Union des Pêcheurs, de la METRO, des communes de SAINT-EGREVE et du FONTANIL, ainsi que des représentants des gens du voyage. Avec réunion régulière (au minimum, une fois l'an).

- L'Union demande expressément à être associée à la rédaction de la charte d'usage de l'aire.

- L'Union demande que l'entretien des barrières limitant l'accès voitures aux étangs EDF soit pris en charge par la METRO.

- Plus largement, l'Union attend de la METRO qu'elle permette un usage respectueux et harmonieux de l'ensemble du site. L'aire de grand passage doit nécessairement envisager son environnement et les usages actuels.

L'Union ne voudrait pas que de nouvelles responsabilités pèsent sur elle (responsabilité en termes de sécurité liée à la présence d'un habitat permanent : baignade, chutes d'arbres, etc.).

- Plus largement, au regard de son expérience, l'Union insiste sur la nécessaire sécurisation du site.

- L'Union rappelle enfin que si les utilisateurs de l'aire de grand passage veulent pêcher, ils ont la possibilité de prendre des cartes à la journée au magasin Décathlon situé à proximité immédiate.

Il convient de le rappeler dans la charte évoquée précédemment. »

En annexe à cette lettre, outre les photographies mentionnées ci-dessus, est un tableau qui liste les risques existants et potentiels qui pourraient apparaître ou être aggravés par la présence de cette nouvelle population.

Synthèse des remarques et Observations du Commissaire Enquêteur

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

Concernant le site

1. L'accès à l'aire d'accueil se fait par le domaine concédé du barrage de St-Egrève, donc soumis à autorisation des services de la DREAL. Est-ce que ceci a été pris en compte ? (D)
2. Le personnel EDF d'astreinte doit pouvoir accéder au site très rapidement en cas d'urgence 24/24. Ceci doit être pris en compte lors de l'accueil des groupes de caravanes. (D)
3. L'accès à l'aire de grand passage sera commun avec l'accès aux carrières et avec la circulation des cyclistes et promeneurs vers les berges de l'Isère : qu'est-il prévu pour sécuriser ? (E)
4. Comment la Métro s'assurera-t-elle que le site en question n'aura pas été pollué par l'activité des carriers ? L'étude d'impact (page 92) ne mentionne pas cette activité. Pourtant il semblerait qu'il y ait traitement d'amiante sur le site, par exemple. (CE)
5. Au niveau du PADD du Fontanil-Cornillon, la zone d'étude est concernée par la volonté de reconquête des berges s'inscrivant dans un projet récréatif et sportif : « préserver la forêt alluviale tout en favorisant son accès à la population ». Si l'aire est aménagée et clôturée et si, comme le demandent certains, l'accès aux berges est interdit, quel accès à cette forêt aura la population ? (CE)
6. Canalisation d'éthylène : l'aire d'accueil se situe dans les zones de dangers très grave et grave, rendant obligatoire une étude de risques. Est-ce que l'étude de risques figure dans le dossier ? Je vois mentionnée (page 136) une étude d'acceptabilité réalisée par Transugil Ethylène, mais ses conclusions sont contestées par le maître d'ouvrage. L'absence de plus de précisions sur ce point rend très difficile une prise de position sur le risque. Pouvez-vous m'éclairer ? (CE)
7. Le projet prévoit la mise en place d'un mât d'éclairage au niveau de la zone technique. Quelles mesures prendra la Métro pour éviter des nuisances lumineuses pouvant notamment perturber les oiseaux et autres animaux ? (CE)

Concernant l'étude d'impact

8. L'activité des carriers sur ce site devait être temporaire, et aurait dû être arrêtée dès la sortie des PLU de St-Egrève et du Fontanil-Cornillon, avec lesquels elle est incompatible. La cessation d'activité aurait été accompagnée d'une remise en état du site. Il n'est donc pas logique de baser l'étude d'impact sur l'état actuel du site, dégradé par l'activité. D'ailleurs on pourrait contester la cartographie de l'inventaire des zones humides qui a exclu ce terrain, temporairement dégradé, des zones humides. On pourrait ainsi estimer que le projet actuel va dénaturer 4 ha de zones humides faisant fonction de corridor biologique. (H, I, M)
9. Dans les impacts on devrait compter la nouvelle implantation des carriers, car si on compte en plus-value écologique le décompactage etc du site, le nouvel emplacement amènera un moins-value équivalent, vraisemblablement. Il y aura donc des impacts à compenser. (H, I)
10. Le transfert de milliers de tonnes de matériaux et d'équipements vers le nouveau site des carriers devrait être pris en compte dans l'étude d'impact, en évaluant les impacts sur l'environnement et sur la circulation automobile. (G)
11. Il faudrait que l'étude d'impact soit complétée à l'échelle de l'écosystème fluvial formé par l'Isère et ses affluents dans la traversée de l'agglomération grenobloise en prenant en compte ses possibilités de

restauration, ainsi que la préservation de ces services écosystémiques comme la trame verte et bleu. Cela devrait comprendre l'étude du site devant recevoir les carriers. (H, I, M)

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

Concernant les alternatives à cet emplacement

13. La justification de l'écartement du site de Comboire est très succincte dans le dossier, ce qui fragiliserait la DUP si elle était contestée. Est-ce ce même site qui s'apprête à accueillir les carriers ? (P)
14. Un terrain correspondant aux caractéristiques requises pour l'aménagement de l'aire de grand passage existe maintenant à Pont de Claix. Il semblerait plus cohérent de le destiner au projet plutôt que de l'utiliser pour le transfert de l'activité des carriers, car elle serait peut-être mieux dotée en infrastructures (notamment les réseaux). D'ailleurs il y a lieu de s'interroger sur la réinstallation à proximité de zones habitées et/ou fréquentées (zone commerciale ?) d'une activité polluante et source de nuisance (bruits).
Une étude sur ce thème semble indispensable avant d'émettre un avis sur le projet. (G, P)

Concernant les coûts

15. L'appréciation sommaire des coûts indique 1 545 000 € HT sans détails – dans le dossier on note 149 000 € liés aux acquisitions foncières et environ 600 000 € HT pour les mesures environnementales. Comment se répartit le différentiel (soit environ 800 000€) ? Est-ce qu'on a pris en compte la participation éventuelle aux coûts des sécurisations, des dispositifs de signalisation pour interdire l'accès aux berges etc. ? (E, G)
16. Est-ce que les coûts de transfert des carriers vers le nouveau site sont pris en compte ? Si le dossier mentionne bien la nécessité de déplacer l'activité des carriers, de toute évidence, ni le coût de ce déplacement, ni le coût d'acquisition et/ou de libération d'un site de compensation n'est intégré dans le dossier. Là encore, la DUP s'en trouve nécessairement fragilisée. (G, P)

Concernant la présence des gens du voyage

17. Est-ce que cet endroit sera apprécié par les gens du voyage car comprenant en l'état trop de désagréments : nuisance sonore due à la proximité avec l'autoroute, éloignement de nombreux services publics. Aujourd'hui, selon l'étude sonore théorique, il est question de 70/75Db(A), ce qui est trop élevé pour un séjour acceptable.
18. Ce serait dommage de confiner l'ensemble des caravanes dans un paysage triste et asphalté. Sont proposés : revégétalisation, haie paysagère, création de places ombragées. (A, N)
19. Comment assurer un turn-over régulier des populations accueillies ? Comment faire si les gens veulent se sédentariser ? Prévoir écoles, service social, apprentissages et formations pour l'insertion de la population concernée... (K, N, O)
20. Un contributeur pense que les gens du voyage seraient mieux acceptés si ils s'installaient dans le parc de la Fourcade, dans le quartier Teisseire de Grenoble : car c'est un quartier hlm multiculturel. (L)
21. Des riverains ont peur pour leur tranquillité, et par rapport aux dégradations éventuelles des terrains et des commerces proches. L'association du quartier des Granges (F) fait part de nuisances sonores et d'incivilités récurrentes lors de l'occupation non-officielle du parking d'Alpexpo par des gens du voyage. Pourquoi cela ne se reproduirait-il pas autour de ce nouveau site ? (C, K)
22. EDF indique que cette installation nécessitera un renforcement de la sécurité de leurs locaux qui jusque là étaient en site isolé. (D)
23. Vu la proximité des berges de l'Isère où la baignade présente des risques importants à cause du barrage juste en amont, comment faire pour éviter qu'un accident se produise ? (D)
24. Comment répondre à l'Union des Pêcheurs qui craint une aggravation de l'usage inapproprié de leur site (les étangs) avec dépôts d'ordures, dégradation des installations, baignade illégal, pollution de

l'eau, incendies... ? Les membres craignent particulièrement la pêche non-autorisée et la coupe du bois illicite. Ils souhaitent que l'aire soit bien séparé des étangs par une clôture, et que des caméras de surveillance soient mises en place. L'Union ne voudrait pas que de nouvelles responsabilités pèsent sur elle liées de la présence d'un habitat permanent, et souhaite être indemnisée par la Métro pour toute dégradation sur site ou sur biens. (P)

25. L'Union des pêcheurs effectue des tirs de cormorans pendant l'hiver, ce qui pourrait poser des problèmes de sécurité si des groupes viennent en hiver. (page 145 de l'étude d'impact indique que les rassemblements peuvent se dérouler tout au long de l'année) (P)
26. Sera-t-il possible d'associer les gens du voyage à la gestion de cette aire ? En particulier, peut-on espérer la création d'une commission de suivi composée notamment d'EDF, de l'Union des Pêcheurs, de la METRO, des communes de SAINT-EGREVE et du FONTANIL, ainsi que des représentants des gens du voyage ? Cette commission pourrait commencer par dresser la charte d'utilisation de ce site. (D, O, P)

Je vous remercie d'avance des réponses que vous voudrez bien apporter à ces questions et observations. Vous êtes libre de répondre à toute remarque, mais j'ai relevé et résumé celles qui me semblaient les plus pertinentes.

Je reste à votre disposition pour en discuter à vive voix ou par courriel.

Je vous prie de me faire parvenir vos observations dans les 15 jours, afin que je puisse procéder à la rédaction du rapport.

Penelope Vincent-Sweet