

**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**

*« 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.

### **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)

*La préfecture de l'Isère a porté le dossier de DUP auprès des services de l'Etat pour avis ; La DREAL, après consultation, n'a pas fait d'observation sur l'accès.*

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)

*Pour rappel contenu dans le dossier, les groupes de grand passage sont autorisés à stationner pour une durée limitée par les services de la Préfecture et de la Métro qui organisent et programment le stationnement sur l'aire de grand passage ; une astreinte est prévue pour des arrivées en dehors des heures ouvrées (les arrivées se font généralement le dimanche)*

*Les dispositions prises en compte et décrites dans le dossier sont les suivantes :*

- Capacité de stockage de la voie d'accès pour éviter les encombrements
- Accueil et ouverture du portail d'entrée sur l'aire à l'arrivée des groupes pour ne pas créer un bouchon avant portail
- Etalement de l'arrivée des véhicules sur plusieurs heures afin d'éviter une arrivée en file indienne
- Dans le cas d'une arrivée massive (groupe de 100 à 200 caravanes) la possibilité d'associer les forces de police pour gérer la circulation
- Pré signalisation directionnelle de l'aire d'accueil pour éviter les confusions d'orientation

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)

Une piste cyclable est existante le long des berges de l'Isère ; son itinéraire est indépendant et protégé des accès routiers ; il existe également des cheminements piétons indépendants des accès (annexe 1)

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)

En fin d'activité, le groupement de carriers GCIA doit fournir une attestation de dépollution du site (obligation des arrêtés Préfectorales pour les ICPE).

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)

La clôture de l'aire d'accueil ne fait pas obstacle aux ouvertures proposées par le PADD ; c'est EDF, exploitant du barrage et gestionnaire du risque qui peut seul justifier de l'intérêt d'interdire l'accès aux berges pour la sécurité des personnes ; cette disposition ne cible pas uniquement les Gens du Voyage mais toute personne qui pourrait s'aventurer sur les berges (promeneurs, pêcheurs...)

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)

La canalisation d'éthylène est située de l'autre côté de l'autoroute le long de la rue de Louisiane à une distance supérieure à 100 mètres ; La société Transugil a conduit pour notre projet une étude de risque et demandé à la Métro la prise en charge d'une protection de sa conduite ; cette disposition est prévue pour l'aménagement des Etablissements Recevant du Public (ERP) ; elle signifie la mise en place, sur environ 400 ml, de dalles de protection en béton avec un coût estimé à 200 000 € HT à charge de l'aménageur.

La Métro a donné une suite défavorable à cette demande pour les raisons suivantes :

- Une aire de grand passage n'est pas un ERP
- L'éloignement de la conduite et la séparation physique avec l'autoroute, le canal et les talus constituent une protection en cas de sinistre.
- L'étude de dangerosité établie par le gestionnaire de la conduite considère l'aire d'accueil comme un habitat permanent ce qui n'est pas le cas (occupation intermittente)

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)

Un seul luminaire est prévu à l'entrée du site ; il sera associé à une horloge programmée pour réduire sa luminosité durant une plage horaire à déterminer (22h/6h)

### 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)

L'activité des Carriers était initialement autorisée sur la commune du Fontanil-Cornillon, elle s'est étendue sur le territoire de Saint-Egrève sans faire l'objet d'une déclaration ; toutefois cette activité est répertoriée au plan départemental de prévention et de gestion des déchets du BTP.

Le propriétaire des parcelles d'exploitation, EDF, autorise par convention précaire et renouvelable depuis 1994 les carriers pour mener leur activité. A notre connaissance aucune échéance pour la cessation de cette activité n'est fixée par le propriétaire

Le tènement concerné par l'aménagement est situé hors zone humide répertoriée

Il est également intéressant de noter que le projet permet la restitution de 2 Ha (zone rouge) actuellement sous exploitation des carriers

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)

L'objet de l'enquête publique porte sur l'aménagement d'une aire de grand passage, projet d'intérêt public.

La relocalisation des Carriers est un tout autre projet qui ne peut pas s'inscrire dans la procédure de DUP engagée par la Métropole pour permettre l'aménagement d'une aire d'accueil

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)

Les matériaux stockés sur le site par GCIA sont voués à être redistribués vers différentes destinations (chantiers, décharges...); par ailleurs, la relocalisation qui s'inscrit sur plusieurs mois permet aux carriers d'anticiper sur les déplacements résiduels

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)

Les trames vertes et bleues existantes sont conservées à l'échelle du projet ; elles sont même consolidées par la restitution de la zone rouge du PPRi équivalent à 2 Ha qui ne supportera pas d'autre aménagement

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)

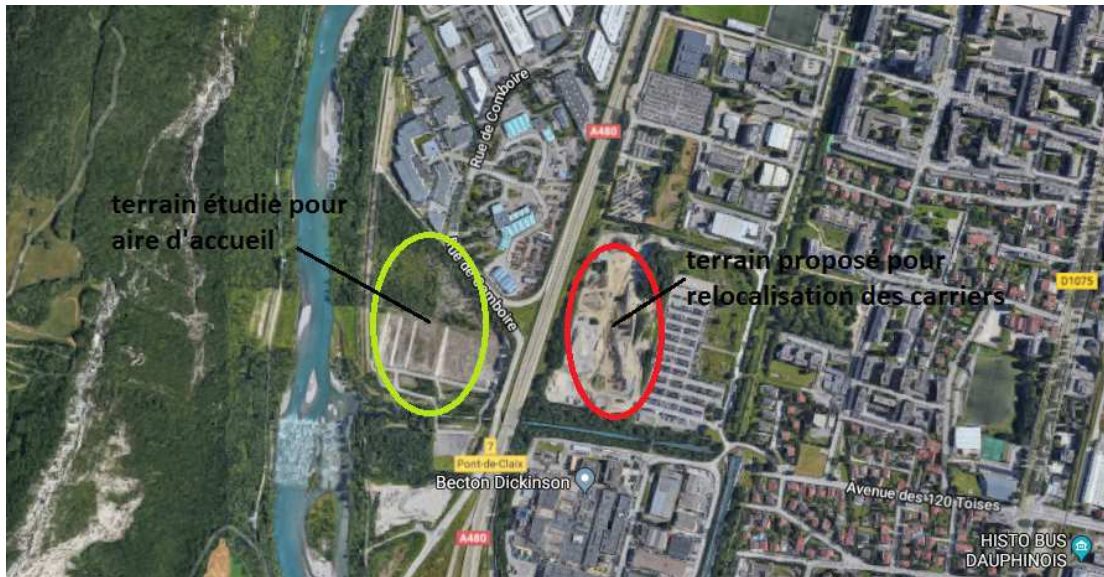
Le patrimoine foncier d'EDF doit permettre de mener des actions de compensation selon ses obligations.

Pour mémoire la parcelle n'est pas répertoriée en zone humide.

### 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'appête à accueillir les carriers ? (P)

Le terrain ayant fait l'objet d'une étude de faisabilité sur le site de Comboire n'est pas celui qui est identifié pour recevoir les Carriers



Son étude n'est pas succincte mais la poursuite de ce projet nécessitait un accord préalable du ministère de la défense, propriétaire de la parcelle, avec l'abandon de l'activité militaire (champ de tir) ; aucun accord n'a permis de poursuivre ce projet.

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 carrières, 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)

Il est rappelé que la décision prise par la Métro, de réaliser l'aire de grand passage sur le site actuel date de février 2015 et qu'elle fait suite à différents scénarios dont les contraintes réglementaires, techniques ou écologiques n'ont pas permis d'aboutir. Ce projet va enfin permettre de répondre à l'obligation d'accueil des grands groupes dans notre agglomération et éviter des stationnements non autorisés ; des contributions à l'enquête publique vont d'ailleurs dans ce sens.

Le tènement proposé pour la relocalisation des carrières s'inscrit sur une surface de 4.5 Ha ; seuls 3 Ha seront disponibles dans un premier temps pour leur activité ; le reste ayant vocation à recevoir la base vie du chantier de l'A480 pour une durée estimée à 2 ans. Cette seule contrainte empêche la réalisation d'une aire d'accueil de 4 Ha dans un délai convenable. Par ailleurs cet emplacement n'est pas situé à proximité d'habitation et la zone commerciale est suffisamment éloignée.

Enfin l'installation de l'activité des carrières sur un nouveau site est soumise à une autorisation qui doit justifier de sa compatibilité avec l'environnement.

### 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)

1. Dépenses de travaux	1 545 000.00 € HT
2. Diagnostics et relevés	55 000.00 € HT
3. Honoraires (maîtrise d'œuvre, aménageur, SPS, géomètre)	130 000.00 € HT
4. Maitrise foncière (acquisitions + indemnités)	149 000.00 €
<b>Total Général</b>	<b>1 879 000 € HT</b>

L'estimation des dépenses (élément du dossier) précise la répartition de la dépense globale ; le coût des travaux comprend les mesures décrites qui participent à la sécurité du site avec une marge d'aléas. Si des demandes nouvelles sont retenues elles peuvent être absorbées dans l'enveloppe affectée ou faire l'objet de crédits supplémentaires

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)

L'estimation foncière, établie par le service des Domaines, intègre une estimation d'indemnité compensatoire d'éviction.

### 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.

Le projet a fait l'objet d'une présentation aux principaux représentants des gens du voyage pour le grand passage. Ils ont donné un avis favorable au projet sous réserve que l'activité des carriers soit éloignée (nuisances sonore et poussières) et que la surface affectée soit de 4 Ha minimum

Les mesures acoustiques réalisées pendant l'instruction du dossier de DUP ramènent à 55 Db(A) le bruit de l'autoroute. Ce niveau sonore ne nécessite pas de protection particulière. La différence vient de la protection acoustique naturelle que forment les deux talus existants qui séparent l'autoroute du projet d'aménagement et qui ne sont pas pris en compte dans les mesures théorique.

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)

Aucun revêtement étanche ne sera réalisé, seule la voie d'accès déjà en enrobé sera conservée ; les revêtements de la plateforme seront composés essentiellement d'un mélange terre/pierre permettant un verdissement sur une structure solide pour la circulation des véhicules et en graves naturelles pour les dessertes internes

Les abords, fortement « végétalisés » seront conservés et préservés ; des plantations sont prévues dans l'aménagement



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)

La sédentarisation n'est pas conforme aux stationnements de grand passage ; Le schéma départemental d'accueil des gens du voyage fixe à deux ou trois semaines le stationnement sur ces aires ; le terrain sera protégé des intrusions avec un portail adapté ainsi que par la clôture de l'aire ; les talus existants qui ceinture la parcelle seront conservés ; les équipements seront mobiles (sanitaires, bornes électriques) pour éviter une attractivité du terrain hors occupation ; les groupes résidents seront autorisés par le gestionnaire ; le cas échéant des procédures d'expulsion seront mises en œuvre

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)

Ce n'est pas un critère qui est pris en compte pour accueillir 200 caravanes sur 4 Ha ; le parc de la Fourcade n'a pas la capacité et la vocation à recevoir un tel aménagement.

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)

Une aire d'accueil des gens du voyage est un équipement encadré et suivi par son gestionnaire ; Il n'est pas établi de lien entre les rassemblements des gens du voyage et des actes de vandalisme.

22. EDF indique que cette installation nécessitera un renforcement de la sécurité de leurs locaux qui jusque-là étaient en site isolé. (D)

L'isolation d'un site ne constitue pas une protection ; si EDF estime légitime et nécessaire de renforcer la protection de ses locaux c'est de leur responsabilité

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)

Les risques liés au barrage font l'objet d'une concertation avec EDF et les dispositions suivantes sont prévues :

- Formation du personnel gestionnaire de l'aire d'accueil par EDF sur les risques liés à l'activité du barrage
- Diffusion de l'information par écrit (en lien avec le règlement intérieur) et oralement lors de l'accueil des groupes
- Mise en place d'une signalétique spécifique le long de la digue pour signaler le danger

Il faut rappeler que l'aménagement reste éloigné des berges et séparé par : une clôture, la bande en zone RI, un talus, la voie d'accès à Aquapole, la piste cyclable, un corridor végétalisé dense et une berge peu accessible.



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)

L'Union des Pêcheurs nous fait l'exposé d'un état actuel des lieux sinistré par les dépôts sauvages, les pollutions diverses, des circulations interdites, du braconnage, des dégradations et autres incivilités...

Partant de ce constat ils craignent et font l'hypothèse pessimiste d'une aggravation de la situation ;

Il est pourtant réaliste d'envisager un autre scénario :

- L'aménagement va maintenir une présence humaine, pendant les périodes d'occupation, sur le site qui peut être dissuasive aux fréquentations nocturnes et actes d'incivilité
- L'aménagement va structurer la parcelle avec un suivi d'exploitation et apporter une vigilance quant à l'usage du site ; il faut d'ailleurs noter l'amélioration paysagère apportée par le projet
- Les résidents, gens du voyage, sont composés de familles formant un groupe structuré avec des règles de vie loin de l'image véhiculée par une méconnaissance de leur culture.

Le champ des responsabilités est vaste ; il doit s'établir selon le risque, la compétence, la propriété et les protagonistes ; La Métro ne peut pas s'engager à priori sur une responsabilité globale couvrant l'ensemble du secteur et les différentes activités du site

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)

La fréquentation de l'aire d'accueil sera très limitée en période d'hiver

De telles actions sont nécessairement règlementées et l'Union des pêcheurs doit se conformer aux conditions qui régissent ce type d'action (autorisation, information, balisage du site et autres dispositions préventives)

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)

La création d'une commission de gestion associant les différents acteurs du site (du Pont Barrage à Aquapole) est intéressante mais il faudra bien définir le rôle et la compétence de la commission ainsi que son champ d'action (aire d'accueil, barrage EDF, cheminements, étang de pêche, piste cyclable, parking relais, biodiversité, Aquapole...)

Pour information une commission départementale pilotée par la Préfecture existe déjà pour encadrer la mise en œuvre et la gestion du schéma départemental d'accueil des gens du voyage

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*



## ANNEXE 1

### Projet d'aire de grand passage sur les communes de Saint-Egrève et du Fontanil-Cornillon

Séparation des flux de circulation vélos/piétons et véhicules motorisés

**En rouge** : accès routier projet aire de grand passage

**En vert** : piste cyclable et chemin piéton



