



ZAC PORTES DU VERCORS sur les communes de Fontaine et Sassenage

AUTORISATION UNIQUE – ENQUÊTE PUBLIQUE

Observations d'Isère Aménagement en réponse au procès-verbal de synthèse du commissaire-enquêteur

Isère Aménagement a pris connaissance du procès-verbal de synthèse du commissaire-enquêteur, Monsieur ULLMANN.

Elle lui communique ses observations en retour
(en insertion en italique dans le texte du PV ci-dessous):

1) Observations ou demandes d'ordre général :

1.1 Procédure et concertations

- communication du plan sur le planning initial de réalisation, mentionné ci-joint, mais non communiqué, en fin de page 4 dans la délibération de la Métro du 20 décembre 2013 (délibération figurant dans le dossier d'enquête mais sans cette annexe)

Transmis au commissaire enquêteur en séance le 7 juin 2017.

- communication de la délibération de la Métro portant sur le périmètre actuel de la ZAC, soumis à la présente enquête

Transmise le 17 juillet 2017.

- communication de la délibération de la Métro accordant la concession à Isère Aménagement pour le périmètre actuel de la ZAC, soumis à la présente enquête

Transmis au commissaire enquêteur en séance le 7 juin 2017.

- où en est précisément la procédure de Zone d'intérêt stratégique (ZIS) au bénéfice de la ZAC ?

Ces informations n'ont pas été portées à notre connaissance par les services de l'état à ce jour.

- pourquoi avoir inversé l'ordre logique et usuel des procédures, en commençant par la procédure unique (eau et espèces protégées), avant la procédure de réalisation de ZAC et de DUP ?

Il n'y a pas d'ordre imposé réglementairement. Le contenu des études relatives à l'autorisation unique conduite en premier alimentent la bonne prise en compte des paramètres environnementaux dans la conception du projet urbain instruite en suivant au titre des autorisations code de l'urbanisme et permet ainsi une meilleure cohérence de l'ensemble.

- l'objet de la présente enquête vise-t-il exclusivement la procédure unique au titre de la « loi sur l'eau » et la dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées ?

L'étude d'impact actualisée sur la première phase de l'opération a également été à nouveau proposée à l'instruction.

- le fait d'avoir versé dans le dossier d'enquête une étude d'impact, alors que la procédure unique (loi sur l'eau et espèces protégées) ne le nécessite pas, et le fait d'avoir mentionné que cette étude qualifiée de « réglementaire » dans le dossier, se réfère à l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 39) : travaux, constructions et opérations constitués ou en création qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 40 000 m², ont-ils pour but de s'affranchir par la suite d'évaluation environnementale lors de la procédure de la réalisation de la ZAC ?¹

La procédure unique imposait une actualisation de l'étude d'impact au vu des évolutions du projet.

- est-il prévu à terme une autre procédure d'enquête publique portant, outre sur la DUP, sur la réalisation de la ZAC (en vertu de l'article L.123-2 du code de l'env., si la création de ZAC est exemptée d'enquête, ce n'est pas le cas de la réalisation de ZAC du moment qu'elle doit comporter une évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1) ?

Les autres procédures d'enquête publique obligatoires seront bien évidemment respectées.

- la délibération de la Métro du 20 décembre 2013 qui a complété le dossier d'enquête, au titre de l'obligation d'y présenter le bilan de concertation, ne présente en fait aucun bilan de la sorte mais un résumé des actions de concertation conduite lors de la création de la ZAC, nullement le bilan qui en a été tiré et ses résultats : qu'en est-il ?

Un document de retour d'information au public spécifique (journal Portes à Portes de novembre 2013) a été élaboré et a fait l'objet d'une diffusion boîte à lettres. Il est disponible sur les sites dédiés à la concertation Portes du Vercors.

- la Métro et Isère Aménagement ont conduit une démarche ample de concertation, est-il vrai pour autant qu'il n'y a pas eu de réunion publique depuis 2013 ?

Un forum ouvert au public avec des ateliers thématiques de réponses aux questions organisés en présence de divers experts a été organisé le 31 octobre 2015. De nombreux autres ateliers ont été organisés ensuite. Ils étaient ouverts à tous. Enfin, un site dédié a été mis en place. On y trouve toutes les informations relatives à ces temps d'échange ainsi que la synthèse du recueil de la parole des habitants.

- Pourquoi ne pas avoir avisé tous les participants à ces concertations, dont vous aviez l'adresse e-mail, de la présente enquête, même en absence de toute exigence légale ?

¹ En effet, ladite rubrique 39 précise que les composantes d'un projet donnant lieu à (...) une procédure de zone d'aménagement concerté ne sont pas concernées par la présente rubrique si le projet dont elles font partie fait l'objet d'une étude d'impact (comme c'est le cas lors de la présente enquête).

Nous nous sommes conformés aux exigences légales. Des informations complémentaires ont été organisées par les communes et la Métropole sur différents supports (journal, site internet...).

- Drac Ouest : cette partie a été intégrée à la ZAC, même si le PLU y autorise les constructions. De ce fait, les opérations immobilières et les aménagements dépendent de la fin des procédures de la ZAC (dont la réalisation de la ZAC et la DUP). Dans ces conditions, comment expliquer que des permis de construire sont instruits, voire déjà accordés selon certains ?

La ZAC n'est pas un frein au développement d'opérations de construction dès lors qu'elles sont conformes aux réglementations en vigueur et qu'elles ne sont pas un obstacle à la réalisation du projet d'ensemble. Le dossier de réalisation de ZAC porte uniquement sur les équipements publics à créer.

1.2 Eau

- données pour la zone 7 dans les tableaux des vitesses et hauteurs d'eau (pp. 117 et 119, fascicule 2)

Valeurs de hauteurs et vitesses sur la zone 7.

	<i>Hauteur d'eau moyenne (m)</i>	<i>Hauteur d'eau maximale (m)</i>	<i>Hauteur d'eau minimale (m)</i>
<i>Zone 7</i>	<i>0.40</i>	<i>0.70</i>	<i>0.19</i>

	<i>Vitesse moyenne (m/s)</i>	<i>Vitesse maximale (m/s)</i>	<i>Vitesse minimale (m/s)</i>
<i>Zone 7</i>	<i>1.03</i>	<i>1.88</i>	<i>0.20</i>

- quelle étude principale d'Artelia (ou autre BE) a servi pour déterminer les travaux et aménagements hydrauliques (noues, etc.) utiles à mobiliser en cas d'inondation ?

L'étude hydraulique du risque inondation et de gestion des eaux pluviales rapports 412-1633 R1 à R4, ARTELIA 2013 à 2015, est présentée en annexe 1 du fascicule 5.

Les rapports R1 et R2 analysent les événements pluvieux à reprendre et justifient des hypothèses d'entrée du modèle utilisé pour définir les ouvrages et évaluer leur efficacité. Les rapports R3 et R4 présentent le dimensionnement des ouvrages destinés à reprendre les ruissellements issus du projet sans aggravation des écoulements locaux. Ces études traitent du ruissellement pluvial qui a pour exutoire les cours d'eau de plaine et contribue à leur débordement en temps de fortes pluies.

Dans le cadre de l'analyse des risques vis-à-vis des écoulements liés à une crue du Drac en cas de rupture de digue, il a été analysé comment les ouvrages mis en œuvre pour la gestion du ruissellement pluvial pouvait être mobilisés pour compenser les remblais induits par l'aménagement. Étude : Portes du Vercors Étude de l'impact hydraulique du projet - Modélisation bidimensionnelle de la plaine du Drac en rive gauche ; rapport 841-1276, ARTELIA avril 2016, en annexe 2 du fascicule 5.

– quelles ont été les données importantes des études Artelia de 2013 à 2016 (fascicule 5) qui n'auraient pas été reprises dans le dossier actuel, vu les risques d'inondation pris en compte ultérieurement ?

Les inondations étudiées à travers les deux phases d'études, à savoir 2013-2015 puis 2016, sont différentes. Dans les études de 2013 à 2016, les inondations étudiées sont liées aux pluies locales intervenant sur l'ensemble de la plaine rive gauche du Drac. Dans l'étude hydraulique de 2016 il est analysé une inondation du secteur d'étude par une onde de crue liée à une rupture de digue du Drac. Les données d'entrées en termes de pluviométrie et d'hydrologie sont donc différentes entre les deux phases d'étude car les bassins versants participants aux écoulements sont différents en taille notamment et les périodes de retour des crues sur les différents cours d'eau également.

Dans la première phase d'études : inondations liées aux cours d'eau de la plaine rive gauche du Drac → cours d'eau de la plaine en Q_{100} et Isère (condition aval) en Q_{10} , le Furon en Q_{30} (condition aval impactante).

Dans la seconde phase d'études : inondations liées au Drac par rupture de digue, Drac en Q_{100} et cours d'eau de la plaine en Q_{20} (hypothèses identiques à celle des études du TRI Grenoble-Voirion comme demandé par la DDT 38).

- l'étude de l'état initial révèle que les événements pluvieux sont plus intenses, au droit du site, que les données de référence de la station météorologique de Saint-Martin d'Hères : quelles sources de données météo ont été utilisées dans le cadre du dossier ?

Les données météorologiques de base retenues pour dimensionner les ouvrages de gestion des eaux pluviales du projet sont basées sur l'analyse statistique comparative des données pluviométriques locales. L'objectif était la prise en compte de l'effet des versants qui supportent une pluviométrie plus importante que la plaine dans ce secteur de la cluse de l'Isère. Cette analyse des données pluviométriques est présentée en détails dans le rapport de R1 disponible en annexe 1 fascicule 5, paragraphe 3.2.2., 3.2.3., 3.2.4. et 3.2.5., pages 17 à 27.

L'hydrologie du Drac est tiré des études antérieures réalisées par ARTELIA pour la DDT, notamment dans le cadre des études TRI Grenoble-Voirion pour le cours d'eau Drac pour les événements fréquent et moyen : Rapport n° 8 41 0374 R1 de Septembre 2013 « Rapport – Analyse de la documentation et du fonctionnement du bassin – Modélisation de l'Aléa ». Lors de cette étude, une étude hydrologique complète a été réalisée et les hypothèses en découlant ont été validées comme hypothèse de base à prendre en compte dans les études par la DDT.

- justificatif de la localisation précise des brèches aval et médiane retenue dans les modélisations : pourquoi précisément à ces endroits et pas ailleurs ?

La localisation des brèches est issue de l'étude de danger de la digue de classe A du Drac réalisée en Novembre 2012 par ARTELIA pour le compte de l'Association Départementale Isère-Drac-Romanche (Référence n°1361045). Ce point a été validé par la DDT au démarrage de l'étude, pour des soucis de cohérence.

- pourriez-vous détailler l'événement de référence retenu pour la modélisation ?

L'évènement de référence est la crue centennale issue de l'étude TRI Grenoble-Voirion pour le cours d'eau Drac pour les événements fréquent et moyen : Rapport n° 8 41 0374 R1 de Septembre 2013 « Rapport – Analyse de la documentation et du fonctionnement du bassin – Modélisation de l'Aléa ». Cette hypothèse a été une exigence de la DDT pour avoir une cohérence entre les différentes études.

- la modélisation relative à une rupture de digue prend-elle en compte des pluies diluviennes de plusieurs jours qui se surajouteraient, après un certain décalage, à la masse d'eau en provenance du Drac ? Dans la négative, peut-on en estimer les conséquences ?

Les hypothèses prise en comptes sont tirées de l'étude TRI Grenoble-Voirion pour le cours d'eau Drac pour les événements fréquent et moyen : Rapport n° 8 41 0374 R1 de Septembre 2013 « Rapport – Analyse de la documentation et du fonctionnement du bassin – Modélisation de l'Aléa ».

L'hypothèse prise en compte correspond à une crue centennale, hypothèse validée par la DDT dès le démarrage de l'étude, dans le même temps que l'ensemble des données d'entrée considérées pour la modélisation.

- comme l'inondation en provenance du Drac va atteindre en premier les voiries et les constructions situées entre le Drac et la ZAC, la présence d'obstacles comme les véhicules en stationnement, d'éventuels embouteillages, etc. est de nature à modifier considérablement le régime, l'orientation et la vitesse des eaux qui se déverseront au niveau de la ZAC : comment cela est-il pris en compte ?

La présence d'obstacles de ce type n'a pas été prise en compte dans la modélisation. La doctrine fixée par l'état pour les modélisations ne demande pas la prise en compte ce type d'exigence.

- Compte tenu de la présence à terme de près de 6 000 habitants et de plusieurs centaines d'emplois sur place, la présence de voitures personnels pourrait atteindre plusieurs milliers de voitures à un moment donné, auxquels peuvent s'ajouter des poids-lourds, et constituer autant d'embâcles en cas d'inondation de nature à modifier considérablement le régime des eaux : les études de modélisation en tiennent-elles également compte ? Dans la négative, peut-on en estimer les conséquences ?

La présence d'obstacles de ce type n'a pas été prise en compte dans la modélisation. La doctrine fixée par l'état pour les modélisations ne demande pas la prise en compte ce type d'exigence.

- en sus des facteurs précédents, les modélisations ont-elles pris en compte tous les véhicules circulant sur les voiries (internes et aux pourtours de la ZAC), qui pourraient être bloqués par l'inondation et constituer autant d'obstacles aux écoulements ?

La présence d'obstacles de ce type n'a pas été prise en compte dans la modélisation. La doctrine fixée par l'état pour les modélisations ne demande pas la prise en compte ce type d'exigence.

- descriptions projetées détaillées des aménagements prévus le long de la Petite Saône (nature des travaux, largeur d'emprise, destination future, etc.)

En complément des éléments présentés au paragraphe 2.1.4. de la partie Mesures, du fascicule 2, pages 91 à 93, la Petite Saône sera aménagée sur une largeur variant de 20 à 40 m avec des berges en pente douce. Les travaux consisteront dans un retalutage des berges et dans la plantation de végétation hygrophile sur les secteurs les plus proches de l'eau. Le lit d'étiage sera réduit pour accélérer les écoulements et réduire le colmatage du substrat. L'objectif est également de diversifier les écoulements dans le lit mineur et de créer des caches pour la faune aquatique. La Petite Saône reprofilée sera intégrée à la trame verte mise en œuvre au droit du projet. Des chemins de promenade seront aménagés. La gestion de la végétation s'effectuera de manière différenciée.

Une présentation de la plus-value écologique apportée par ces aménagements est également disponible dans le fascicule 3, paragraphe 3.3.2. de la partie Mesures, pages 93 à 95.

- est-il exact que les eaux pluviales de Géant Casino se déversent dans la Petite Saône et qu'elles sont parfois affectées par de la pollution qui aurait nécessité des interventions des pompiers ? Dans l'affirmative, dans le cadre de la ZAC des mesures sont-elles prévues pour prévenir et faire cesser ce genre de situation ?

Les eaux pluviales de Casino sont effectivement raccordées (pour partie tout du moins) sur la Petite Saône lors de sa traversée busée du parking. Nous n'avons pas connaissance de ces déversements accidentels vers le cours d'eau ayant nécessité l'intervention des pompiers.

Dans la mesure où Casino ne fait pas l'objet de nouveaux aménagements pluviaux en lien avec les aménagements du projet aucune mesure particulière n'est prévue, à notre connaissance sur ce secteur.

Si les problèmes de pollutions sont récurrents ou persistent, les gestionnaires de réseau qui pourraient être en droit de demander une régularisation de la situation sont :

- l'association syndicale de Comboire à l'Echaillon sur la partie à l'air libre de la Petite Saône ;

- la métropole sur la partie busée si le rejet polluant impacte directement le réseau.

- Si la phase 1 (périmètre opérationnel actuel) correspond *grasso modo* aux tranches 1 et 2 de la délibération de la Métro du 20 décembre 2013, il convient d'ajouter le coût correspondant à ces deux tranches, tel qu'il était donné à cette époque : soit un besoin prévisionnel de financement public de 43 millions d'euros. Or, ce coût ne prenait pas en compte l'important surcoût généré par les risques d'inondation, révélés postérieurement, tels une mise hors eau des logements, des dispositions constructives pour résister à une forte masse et vitesse d'eau, des parkings souterrains entièrement cuvelés, etc. Tous ces coûts, qui relèvent de mesures environnementales et de protection de la santé des populations, manquent dans le dossier dans le volet concerné. Pourriez-vous donner à ce stade des estimations de ces coûts ?

Avant prise en considération du risque inondation par rupture de digue du Drac la moitié sud du périmètre opérationnel, sur la commune de Fontaine, était d'ores et déjà concernée par le risque inondation par remontée de nappe. La mise hors d'eau, le cuvelage en cas de sous-sol, la mise en

protection des installations, l'intégration de dispositions constructives concourant à la protection du bâti, ..., étaient donc déjà nécessaires et prévues. Concernant l'autre moitié du périmètre opérationnel sur Sassenage, la moitié nord de ce second secteur était d'ores et déjà concernée par un risque d'inondation par débordement du réseau hydrographique de la plaine. Les dispositions constructives et d'urbanismes nécessaires à la protection des biens et des personnes étaient donc d'ores et déjà envisagées. Seule la partie centrale du périmètre opérationnelle, lots 21 et 20, n'était pas concernée par des mesures de protection spécifique avant prise en compte du risque d'inondation par rupture de digue du Drac.

Ces coûts étant liés à la configuration et à l'aménagement des lots futurs, nous n'avons pas d'éléments chiffrés à ce jour.

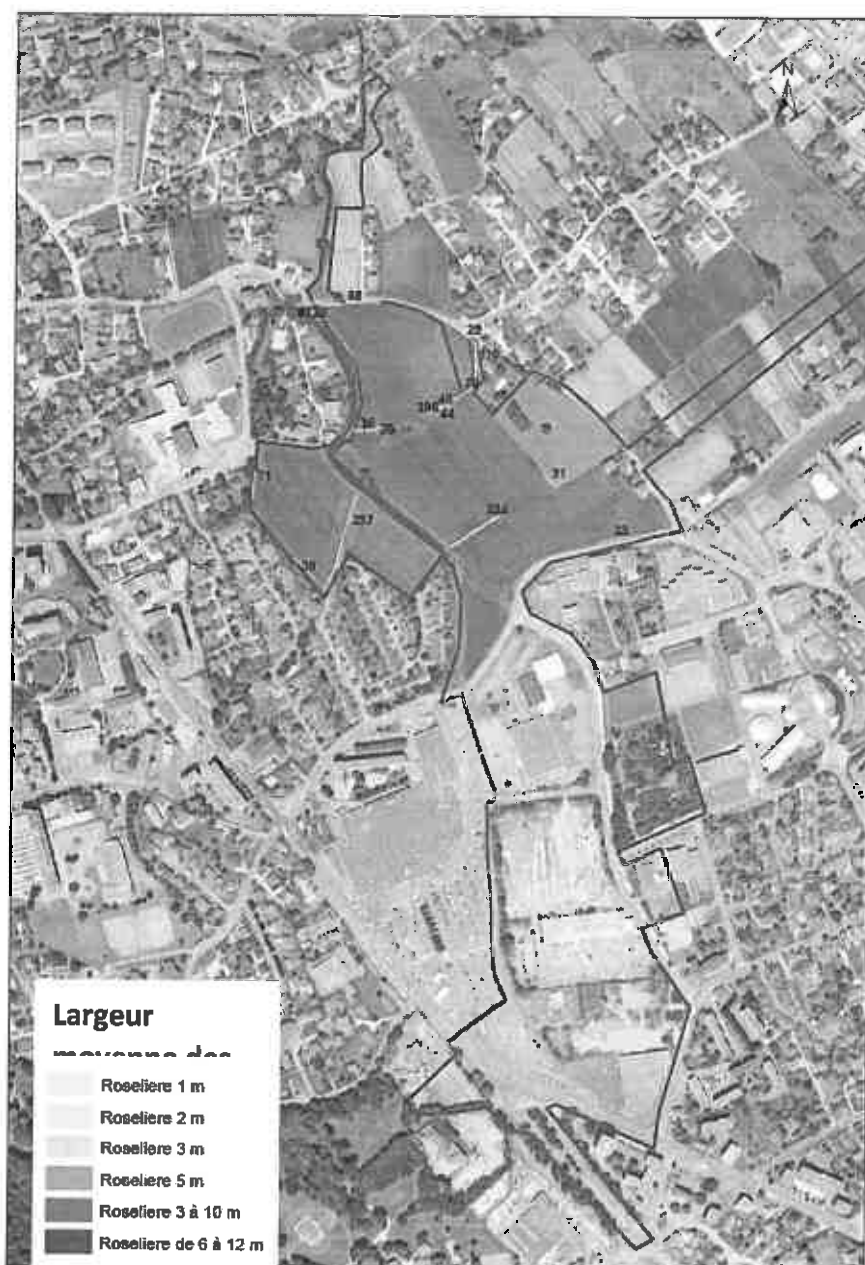
1.3 Ecologie et espèces protégées

- localisation et quantification actualisées des zones humides, suite à la visite en commun sur le terrain, sur l'ensemble du projet. Et, le cas échéant, quelles sont les mesures ERC correspondantes à prévoir ?

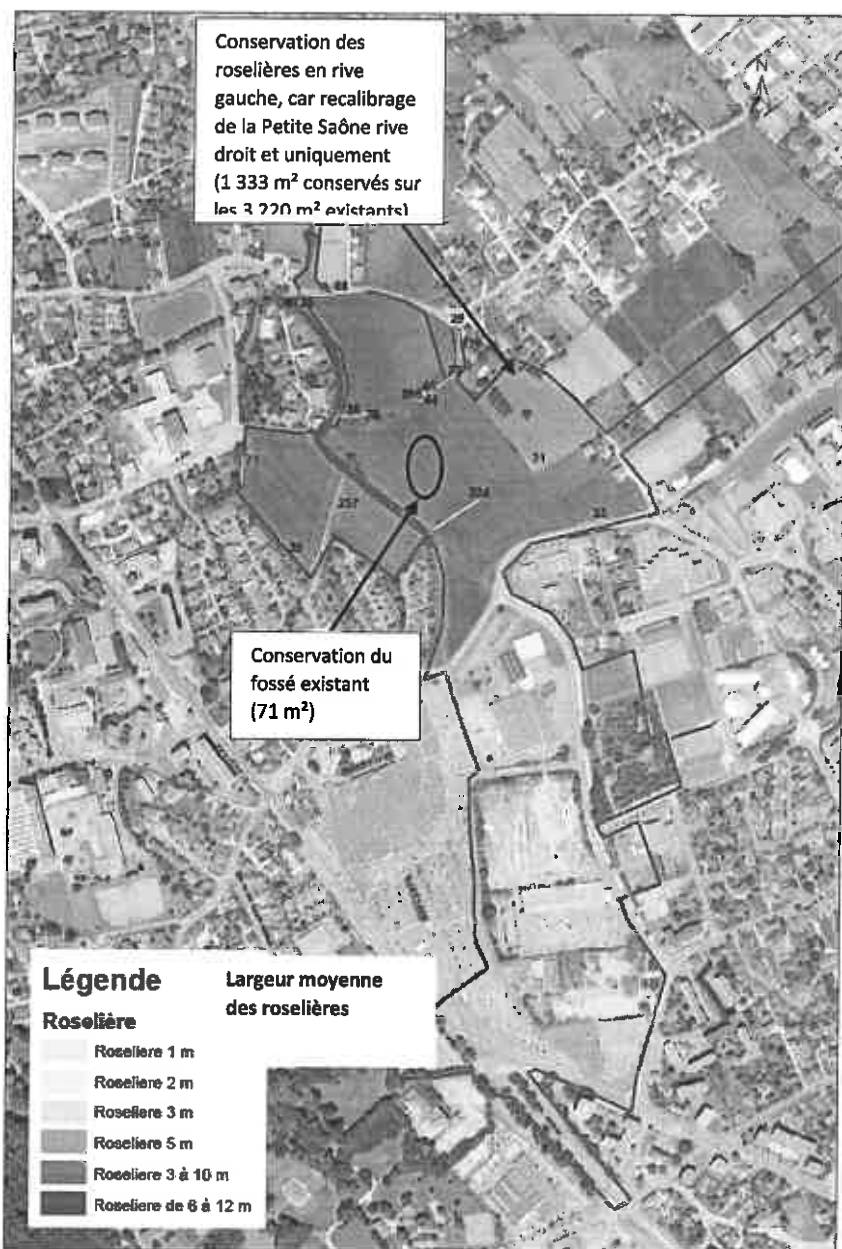
Une actualisation des zones humides a été réalisée par une écologue le 29 mai 2017, à l'aide d'un GPS. A été délimité l'ensemble des secteurs dont la végétation est caractéristique des zones humides, à savoir les roselières dominées par le roseau (environ 50% de recouvrement), espèce figurant sur la liste des indicatrices de zone humide et accompagnée par la prêle géante. A noter que ces milieux comportent aussi des espèces rudérales (environ 50% de recouvrement) comme ronces et orties. Ces formations végétales correspondent néanmoins au code Corine 53.112 et sont caractéristiques des zones humides.

Ainsi, le ruisseau de la Petite Saône est accompagné d'une roselière comprise entre 3 et 6 mètres sur chaque rive. En outre, quelques fossés temporaires sont bordés d'une mince roselière d'une largeur totale de 1 à 3 mètres en moyenne et allant jusqu'à 10 mètres par endroit.

La carte actualisée des roselières est présentée ci-dessous :



Le projet prévoit la conservation d'une zone humide en limite du projet, ainsi que de celles situées en rive gauche de la Petite Saône (cf. carte ci-dessous).



Carte des roselières et mesures d'évitement – mai 2017

L'impact sur les zones humides s'élève donc à 3 865 m², dont 1 887 m² dans le cadre du recalibrage de la petite Saône. La superficie des zones humides restituées au droit des espaces verts du projet étant a minima de 7 700 m², il n'est pas prévu de mesures compensatoires complémentaires à celles prévues au dossier.

- l'inventaire faune n'a pas pris en compte les papillons de nuit, qui représentent 90 % des papillons, les mollusques et les orthoptères (sauterelles, grillons, criquets), au moins en ce qui concerne les espèces protégées, menacées et/ou faisant l'objet de plans nationaux d'action. Est-il prévu de compléter cet inventaire ?

- **Hétérocères (papillons de nuit)**

Seules trois espèces d'hétérocères sont protégées en France : le sphinx de l'argousier, le sphinx de l'épilobe et la laineuse du prunellier.

Le Sphinx de l'argousier (Hippophae rhamnoides) est étroitement inféodé à son unique plante hôte, l'argousier, qui n'est pas présent sur les Portes du Vercors.

Le papillon sphinx de l'épilobe est principalement lié, pour son développement, à différentes espèces d'épilobes (surtout Epilobium angustifolium et E. hirsutum). Ses chenilles peuvent se trouver également sur des onagres (Oenothera spp.). Ainsi, au regard de l'écologie des épilobes, le papillon se reproduit préférentiellement au niveau de zones humides. Ses capacités à coloniser les onagres lui permettent néanmoins de se développer dans d'autres types de milieux (et notamment des terrains vagues et autres friches urbaines). La présence du sphinx de l'épilobe sur le site ne peut être exclue, en raison de la présence d'épilobes au bord des ruisseaux de la petite Saône et du ruisseau des Sables, même si il ne s'agit pas des espèces privilégiées par le papillon (Epilobium parviflorum Schreb. et Epilobium tetragonum L.). Cette espèce n'apparaît cependant pas comme menacée et au contraire, fait preuve d'une bonne plasticité écologique (capacité à s'adapter à des milieux différents). Par son corps robuste et son vol rapide, elle dispose d'une bonne capacité de dispersion pour établir de nouvelles colonies. La restitution de zones humides au double des superficies impactées dans le cadre de l'élargissement de la Petite Saône en lien avec une végétalisation intégrant l'épilobe pubescent (p. 94 du fascicule 3) induit l'amélioration, dans le cadre du projet, de l'habitat de cette espèce potentiellement présente. L'impact du projet sur cette espèce ainsi que les mesures mises en œuvre peuvent donc être assimilés à ceux du groupe des espèces des ruisseaux.

La laineuse du prunellier est une espèce liée au prunellier et aux aubépines, espèces non présentes sur la zone d'étude.

- **Mollusques**

Le seul mollusque protégé terrestre connu en Rhône Alpes (Abida secale ateni) fréquente les rochers, le plus souvent sur terrains calcaires. La zone d'étude est constituée de limons et sables argileux, non calcaires et ne présente aucun habitat favorable à cette espèce.

Parmi les mollusques aquatiques protégés et potentiellement présents en Isère (les données disponibles sont très rares sur ce groupe d'espèces), seul Anisus vorticulus, est susceptible de fréquenter la zone d'étude de Portes du Vercors. En effet l'espèce affectionne des eaux alcalines permanentes et stagnantes, bien oxygénées. Les milieux d'origine naturelle comprennent toutes les annexes des plaines alluviales (mares, ruisseaux, dépressions, etc.), les berges des lacs et des rivières, ainsi que les pannes dunaires. La nature du substrat de ses habitats va de substrat sableux à franchement organique (Terrier et al. 2006). La présence de massifs d'hydrophytes semble être importante, surtout les hydrophytes flottant à la surface de l'eau (Terrier et al. 2006). Cette espèce peut éventuellement se retrouver au sein du ruisseau des Sables dont le lit est largement recouvert de végétation aquatique (habitat similaire à celui de l'agrion de mercure). L'impact du projet sur le ruisseau des Sables est temporaire (5 ml de berge durant la phase travaux, cf. tableau p. 72 du

fascicule 3). L'impact sur les espèces se reproduisant dans ce cours d'eau est donc temporaire et ne remet pas en cause les populations locales (page 84 du fascicule 3).

Bythiospeum bressanum et *Moitessieria rolandiana* pourraient être présents en Isère mais ne vivent que dans les réseaux d'eau souterrains des sous-sols calcaires. Leur habitat n'est donc pas présent sur le site d'étude.

◦ **Orthoptères**

Aucune des 3 espèces protégées au niveau national ne sont présentes en Isère. Une liste rouge d'alerte, réalisée par l'association départementale de références pour les Orthoptères (Miramella) et soutenue par le conseil général de l'Isère, indique une vingtaine d'espèces à enjeux (statuts vulnérable, en danger, en danger critique). Parmi ces 20 espèces menacées, seulement une espèce pourrait potentiellement trouver un habitat qui lui serait favorable sur le site de Porte du Vercors : *Gryllotalpa gryllotalpa* la Courtilière commune (statut vulnérable). Cette espèce occupe les milieux ouverts humides, les bords d'étangs, fossés, cours d'eau, vasières, prairies humides peu végétalisées (végétation trop abondante en bordure des cours d'eau du site pour être favorable à cette espèce), mais occupe aussi les potagers, compost et vergers (Selon le « cahier d'identification des Orthoptères de France, Belgique, Luxembourg & Suisse » de E. Sardet, référence actuelle en Orthoptères). Sur portes du Vercors, ce type d'habitat n'est pas impacté durant la phase opérationnelle.

Étant donné les enjeux pour ces espèces sur site, il n'est pas prévu d'inventaires complémentaires.

- Les inventaires faune ont-ils bien été réalisés durant les périodes migration ou d'erratismo pour les oiseaux et les chiroptères ?

Oiseaux : les inventaires couvrent toutes les périodes de reproduction, hivernage et migration. Pour ces deux dernières périodes, les inventaires de terrains ont été complétés par les données issues de la base de données de la LPO (p. 14 du fascicule 3).

Chiroptères : les inventaires ont été réalisés durant la phase de parturition des chiroptères, mais également durant la phase de transit automnal (p. 23 du fascicule 3)

- Certaines espèces de papillons, notamment certains azurés, bénéficient d'un plan national d'action en vue d'« améliorer l'état de conservation des espèces et de leurs habitats en France ». Il était donc essentiel d'orienter les recherches de terrain sur ces espèces. Cela d'autant plus que leur répartition peut être plus large dans la zone d'étude que ce qu'elle est connue actuellement, du fait que la période de vol est limitée, pour certains, de la mi-juin à la fin du mois d'août, selon la latitude et l'altitude. Sur les sites, la durée de la période de vol peut varier de 15 à 36 jours. L'inventaire des lépidoptères a-t-il bien tenu compte des périodes, parfois très courtes, de vol ?

Les inventaires papillons de jour ont effectivement ciblé les espèces protégées. Les azurés sont des papillons qui dépendent à la fois des plantes hôtes, mais également de la présence de certaines espèces de fourmis qui participent à l'élevage des larves du papillon. Les azurés faisant l'objet d'un PNA sont les suivants :

Phengaris alcon écotype alcon (=M. alcon alcon), l'Azuré des mouillères : espèce des milieux herbacés hygrophiles à mésophiles, avec la plante hôte gentiane pneumonanthe. **Habitats non favorables et absence de la plante hôte sur site**

Phengaris alcon écotype rebeli (=M. alcon rebeli), l'Azuré de la croisette : milieux herbacés mésophiles à xérophiles avec la plante hôte gentiane croisette. **Absence de la plante hôte sur site**

Phengaris arion (=M. arion) (Linnaeus, 1758), l'Azuré du serpolet : milieux herbacés mésophiles à xérophiles, avec des plantes hôtes du genre *Thymus* (optimum de recouvrement du thym : supérieur à 5 %). **Absence des plantes hôtes sur site**

Phengaris nausithous (=M. nausithous) (Bergsträsser, 1779), l'Azuré des paluds : milieux herbacés hygrophiles à mésophiles, avec la plante hôte sanguisorbe officinale. **Habitats non favorables et absence de la plante hôte sur site**

Phengaris teleius (=M. teleius) (Bergsträsser, 1779), l'Azuré de la sanguisorbe : milieux herbacés hygrophiles à mésophiles, avec la plante hôte sanguisorbe officinale. **Habitats non favorables et absence de la plante hôte sur site**

Les prospections réalisées par TERE0 ont bien ciblé les espèces protégées potentiellement présentes sur le site des Portes du Vercors. Les espèces d'azurés faisant l'objet d'un projet de PNA ne sont pas potentiellement présentes, de par l'absence d'habitats favorables et/ou des plantes hôtes de ces espèces.

- Les impacts, notamment des travaux, sur la petite Saône et des Sables amont, sont peu détaillés pour des espèces emblématiques comme l'Agrion de Mercure ou bien le Caloptéryx hémorroïdal. Aussi bien en ce qui concerne l'évitement, la réduction que les mesures compensatoires.

Agrion de mercure : l'impact sur cette espèce, y compris en phase travaux, est négligeable. En effet, son habitat va être impacté en phase travaux sur 5 ml environ (sur 330 ml favorables) par l'installation d'un ouvrage hydraulique de raccordement qui va temporairement détruire la végétation de bordure du ruisseau. L'habitat de cette espèce protégée n'est donc impacté que durant la phase travaux, sur 1,5% de son habitat : le projet ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations d'agrion de mercure dans son aire de répartition naturelle.

Caloptéryx hémorroïdal : cet odonate non protégé est présent au droit de la Petite Saône. Cette espèce sera donc impactée temporairement en phase travaux, dans le cadre du recalibrage de la Petite Saône. Les individus passant un à deux hivers au stade larvaire, leur destruction sera inévitable. Néanmoins, le reprofilage de la Petite Saône est prévu entre février et mars et entre juillet et octobre (cf. p 82 du dossier). Les travaux sont donc prévus préférentiellement en dehors de la période de vol de l'espèce, qui s'étend de mi-mai à fin août. Même si les travaux risquent de porter atteinte aux larves, le phasage de ces derniers ainsi que la période de travaux permettent le maintien de la population. Le recalibrage de ce cours d'eau participera de plus à améliorer les habitats naturels pour cette espèce.

- Le projet ne compromet-il pas la possibilité de corridor biologique entre la Chartreuse et le Vercors ?

La zone d'étude n'est concernée par aucun corridor à enjeu. Il a néanmoins été relevé que le site possède un enjeu de connexion Vercors-Presqu'île-Chartreuse via les berges de l'Isère et du Drac. A

terme, la trame verte et bleue intégrée au projet restituera les possibilités de déplacement de la faune le long des espaces naturels, et notamment les perméabilités est/ouest au droit des espaces verts de la noue métropolitaine.

Il est de plus à noter que le projet concourt à l'amélioration des déplacements faunistiques nord-sud via la Petite Saône.

- En vertu de l'article R. 122-14 du C. env. la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet mentionne les précisions concernant ces différentes analyses sont en cours et seront communiquées dans les meilleurs délais :

1° Les mesures à la charge du pétitionnaire ou du maître d'ouvrage, destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, lorsque cela est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits ;

2° Les modalités du suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine ;

3° Les modalités du suivi de la réalisation des mesures prévues au 1° ainsi que du suivi de leurs effets sur l'environnement, qui font l'objet d'un ou plusieurs bilans réalisés selon un calendrier que l'autorité compétente pour autoriser ou approuver détermine.

Les tableaux de synthèse (pages 131 et suiv., fasc. 2) ne mentionnent pas ou peu le suivi des effets des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts prescrites et ne contiennent aucun bilan avec échéancier à proposer à l'autorité décisionnaire. Qu'en est-il ?

Suivi de l'effet des mesures :

Mesures	Suivi	Effet du suivi
Évitement		
Conservation de l'infiltration naturelle par une part importante d'espace vert en limitant l'imperméabilisation	Lors des autorisations d'urbanisme contrôle la part d'espace vert en conformité avec les prescriptions du CPAUPE	Contrôler l'imperméabilisation des sols
Réduction		
Contrôle et entretien des ouvrages de gestion des eaux pluviales	Assuré par le gestionnaire d'ouvrage à une fréquence définie dans le présent dossier.	Vérification de l'intégrité des ouvrages et de leur qualité Maintien du bon état de fonctionnement Mise en évidence de tout dysfonctionnement Réhabilitation en cas de dysfonctionnement ou de pollution accidentelle
Contrôle et entretien des espaces et aménagements dédiés à la gestion des écoulements de crue	Assuré par le gestionnaire d'ouvrage à une fréquence définie dans le présent dossier.	Vérification de l'intégrité des ouvrages Contrôle du développement de la végétation et de la qualité des milieux recréés
Compensation		
Zone humide recréées au droit des aménagements destinés à la gestion hydraulique et des espaces paysagers	Réalisé dans le cadre du suivi des espèces et de la fonctionnalité des habitats recréés	Valider le bon développement des milieux et de la biodiversité Adapter au besoin les mesures proposées pour satisfaire à l'obligation de résultats

Le suivi est à poursuivre pendant toute la durée d'exploitation des ouvrages.

Les cahiers d'entretien des ouvrages sont tenus à disposition de la Police de l'eau et des gestionnaires de réseaux. La gestion visant à assurer la pérennité de fonctionnement des ouvrages aucun bilan n'est envisagé.

1.4 Déplacements, transports

- dispositions prises pour le stationnement des véhicules des habitants et des employés de la ZAC (nombre d'emplacements et nature –en surface ou en souterrain)

Le stationnement des véhicules des futurs habitants est organisé sur parcelle privée à hauteur de 1 place par logement en moyenne, situés sous les constructions d'habitations.

Le stationnement des véhicules des employés :

- *est organisé sur parcelle privée sous constructions à hauteur de 1 place pour 50m² de surface de plancher d'activités, bureaux et services*
- *est organisé sur parcelle privée sous constructions à hauteur de 1 place pour 100 m² de surface de vente de commerces*

- est-il ou non prévu un parking relais ou de stationnement, autre que celui de Casino, à proximité immédiate de la ZAC compte tenu des activités projetées (cinéma, commerces, voire transport par câble) ?

Oui, une offre de stationnement complémentaire de 350 places est prévue compte tenu des activités projetées.

- des données importantes de déplacements ne semblent pas cohérentes. Merci de les expliquer et/ou corriger (fascicule 4) :

* il est précisé que 5000 déplacements générés sont internes au périmètre, « compte tenu de la complémentarité des programmes, la présence d'équipements commerciaux et de proximité » (p 141), et ce pour un maximum de 6000 habitants de tous âges. Trouvez-vous performant ce ratio en termes de déplacements internes, particulièrement accès sur la voiture ?

Nous estimons en effet un volume de déplacements internes à la ZAC, tous modes confondus, de l'ordre de 5'000 déplacements/jour. Cependant, la dimension de la ZAC et les motifs de déplacements internes justifient la prise en compte d'une part modale de la voiture particulière très largement en deçà de celle considérée pour les flux en échange, à savoir 25%. Considérant ces hypothèses, les flux VP internes à la ZAC seraient inférieurs à 1'000 veh./jour.

* le fait de prendre préférentiellement la voiture pour les déplacements internes ne conduirait-il pas inéluctablement à poursuivre le déplacement en dehors de ce périmètre pour compléter ses achats ?

Par hypothèse, il a été considéré que 25% des déplacements internes seraient effectués en voiture particulière. Il s'agit notamment de déplacements associés à une chaîne de déplacement plus longue et sortant in fine du périmètre de la ZAC (dépose des enfants à l'école avant d'aller au travail par exemple).

* Si d'un côté il est donné 5000 déplacements induits en interne, de l'autre il résulte des diagrammes de la page suivante (p. 142), que le trafic interne n'est plus que de 6300 veh/j (échange + interne) - 5500 veh/j (échange uniquement) : soit 1100 véhicules. N'y a-t-il pas incohérence ?

Voir réponse à la première question.

* il est souligné que la part modale des déplacements en voiture en échange (hors internes) est de 50 % (p 141), mais au sein de la ZAC les diagrammes en page suivante donnent : 5500 veh/j (échange uniquement) pour un total de 18900 (tous modes), soit moins de 30 % de véhicules. Ce qui est proprement unique.

***Les 18'900 déplacements évoqués englobent les flux internes. En ôtant les flux internes évoqués précédemment, il en reste en échange environ 14'100. Considérant un taux de remplissage moyen des véhicules conforme à la moyenne sur la Métropole, et une part modale objectivée d'environ 50%, ces 14'100 déplacements induisent un trafic de :
14'100 * 0.5 / 1.3 = 5'400 veh./jour***

* il est précisé qu'il faut attendre un trafic automobile supplémentaire de 5500 véhicules/j (p. 142), mais cela ne correspond que pour les échanges vers l'extérieur de la ZAC. Ce chiffre grimpe à 6 300 véhicules pour la ZAC (diagramme à la même page). En fait, il résulte de ces chiffres et d'autres données, qu'il est fait de peu des déplacements dans et aux alentours de la ZAC, alors que certaines voiries sont déjà très encombrées. On le voit très sur la partie « bilan des impacts sur le trafic » (p 145 et suiv.) : rien ne concerne les voiries de la ZAC (mais seulement certains carrefours). Quelles en sont les explications ?

Les éléments capacitaires dimensionnants du réseau viaire sont les carrefours et non les sections courantes. Leur analyse en situation future a été réalisée pour les principaux carrefours existants, à l'exception du carrefour Langevin/Romans/Croizat et du carrefour Argentièrre/Allée Métropolitaine, qui doivent faire l'objet d'une analyse approfondie dans le cadre des études d'avant-projet, sur la base de comptages actualisés.

* qu'est-il prévu en termes de réaménagement et fluidification éventuels de voiries comme la rue d'Argentièrre, la rue du Drac ou bien rue de Taillefer ?

Dans le cadre des études d'avant-projet seront définis en détails les principes d'aménagement et de fonctionnement des carrefours, impactant sur la fluidité de ces axes. L'objectif sera bien évidemment de maîtriser les temps d'attente et longueurs de file, mais également de maîtriser les vitesses pratiquées, de sécuriser les modes actifs. La fluidification n'est pas un objectif en soi.

* aucune donnée de flux supplémentaires de poids-lourds, mais aussi de camionnettes, n'est indiquée au motif qu'il n'est pas permis de les quantifier, et que, de toutes les façons, « la proportion de trafic poids-lourds est déjà significative ». Il est inféré qu'on peut en quelque sorte en rajouter, sans dommage, vu que ce ratio déjà est important (p 143) : cette démarche vous paraît-elle responsable ?

La programmation commerciale du site n'est pas suffisamment détaillée pour quantifier ces flux complémentaires, déjà importants du fait de la présence de zones d'activités alimentées par la rue de l'Argentièrre et l'avenue de Romans (itinéraire de convois exceptionnels). en tout état de cause, le développement urbain et commercial ne contribue pas à diminuer le trafic de poids lourds, tout comme l'absence de projet.

* merci de détailler et de chiffrer les données d'entrée (trafic notamment) pour les modélisations entreprises pour : pollution air, bruit et énergie. En effet, soit ces données ne sont pas explicites, soit elles apparaissent peu cohérentes en soi. Une réponse antérieure du maître d'ouvrage, se reportant aux pages suivantes (Trafic : p 139 à 142 (fasc 4) ; Pollution air : p 187 et 196 (fasc 4) ; Bruit : p 229, 230 et p 237 (fasc 4) ; Énergie : p193 et 194 (fasc 4)), n'apporte aucune réponse chiffrée précise, après un nouvel examen de ces pages de notre part

Les données de trafic considérées sont celles présentées dans les projections 2030 internes et externes de la ZAC

* la perte de plusieurs lignes de bus, en septembre 2014, au détriment de Sassenage est-elle compatible avec les objectifs de desserte et de report modal de la ZAC en faveur des transports en commun ?

Le périmètre du projet, et notamment sa partie la plus dense aux abords de Fontaine La Poya, est desservi par la ligne A du réseau tramway de la SEMITAG. Il est par ailleurs desservi par les lignes C6, 19, 20, 50, 53 et 54. Sa desserte est donc compatible avec des ambitions de répartition modale élevées en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle. Le périmètre de la ZAC est par ailleurs concerné par le projet de liaison par câble Fontaine – Presqu'île – Saint-Martin le Vinoux, qui viendrait compléter qualitativement cette desserte.

* si le maillage des pistes cyclables est donné jusqu'au pont sur le Drac, aucune donnée n'est présentée sur la continuité de la cyclabilité en site propre du côté de la presqu'île, alors qu'un des points forts mis en avant de la ZAC est sa relation étroite avec la presqu'île : qu'en est-il ?

Le maillage cyclable de la Presqu'île est présenté dans l'étude d'impact du projet Presqu'île.

1.5 Agriculture

- l'implantation de la ZAC se situe dans l'un des derniers espaces agricoles de la vallée de l'Isère dans ce secteur de l'agglomération grenobloise

- l'impact du projet sur les terres agricoles ne devait pas être examiné selon une étude préalable, avec des mesures de compensation prévues à l'article L.112-1-3 du code rural et de la pêche maritime ? Dans l'affirmative, pourquoi cela n'a-t-il pas été entrepris ?

Une étude d'impact agricole a bien été réalisée en décembre 2012.

- la coupure des terres agricoles, rendant leur exploitation plus malaisée et moins productive, a-t-elle été prise en compte dans les impacts sur l'agriculture et la consommation d'espaces agricoles ?

Toutes les dispositions seront prises pour faciliter le franchissement du fossé exutoire hydraulique en étroite collaboration avec les exploitants.

1.6 Protection des biens, bruit

- en vertu des dispositions du R. 122-5 du code env. 2° une analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet, portant notamment sur (...) les biens matériels.

Conformément à la jurisprudence européenne, l'évaluation environnementale doit notamment décrire et évaluer les effets directs et indirects du bruit sur l'homme dans le cas d'une utilisation d'un bien immobilier affecté par un projet (CJUE, 14 mars 2013, *Jutta Leth contre Republik*, C-420/11, EU:C:2013:166). Il en va de même pour tout ce qui concerne les commodités de voisinage (perte de vue, gêne de voisinage, dépréciation des biens, etc.). Aucune donnée en ce sens n'est présentée pour les riverains du périmètre de la ZAC, pour l'ensemble de leurs biens (habitations comme jouissance de leur jardin par exemple). Qu'en est-il ?

L'étude d'impact décrit les effets directs et indirects du bruit sur l'homme dans les chapitres acoustique (237 à 248) et volet sanitaire (p300) du fascicule 4. Les simulations acoustiques sont calculées au droit des biens immobiliers existants et futurs et présentent les niveaux sonores dans les jardins des habitations.

Les commodités de voisinage (vue et gêne) sont également étudiée dans le chapitre paysage (Fascicule 4 p266, 267).

L'étude d'impact s'attache à décrire et quantifier les impacts du projet sur l'environnement et n'a pas vocation à évaluer la dépréciation des biens en terme financier (étude économique).

- détailler la hauteur des constructions prévues pour chacun des lots

A hauteur des constructions de chaque lot n'est pas arrêtée en détail à ce stade, elle sera au maximum équivalente à R+7.

- il est fait également mention de R + 7 sur la voie métropolitaine. Est-ce le cas d'ores et déjà pour cette phase opérationnelle ou bien cela visait-il les constructions en phase 2 et 3?

C'est d'ores et déjà le cas pour cette phase opérationnelle.

- deux campagnes de bruit ont été apparemment conduites : en mai 2014 (fascicule 1, p. 58) et en mars 2015 (fascicule 4, p. 226). Il semblerait cependant que seuls les résultats de 2015 ont été présentés dans le dossier. Qu'en est-il ?

Une seule campagne de mesures a été réalisée dans le cadre du présent dossier. Les mesures acoustiques ont été réalisées par Acouplus en mai 2014 et l'étude a été rendue en mars 2015.

- si, en réponse à des questions précédentes, il nous a été donné, par courriel du 22 mai 2017, les conditions météo de mesurage pour mai 2014, quelles ont été ces conditions lors des mesurages de 2015 ?

Il n'y a pas eu de mesures effectuées en mars 2015.

- l'on peut s'interroger sur la représentativité des mesurages de 2014, avec des niveaux de nébulosité très élevés dans l'ensemble allant même jusqu'à 9 octats, correspondant à du brouillard (voir le courriel du 22 mai). Qu'en est-il selon vous ?

D'après la norme NF S 31-085 la nébulosité n'a pas d'effet sur les mesures de bruit.

- des bâtiments donnant directement sur la rue Taillefer sont exposés à des niveaux moyens déjà élevés de 65 à 70 dB(A) le jour et même à plus de 70 dB(A) pour la rue de l'Argentière. Des riverains de cette rue, venus à l'enquête, se sont d'ailleurs plaints du bruit important actuel. La circulation induite par la ZAC ne pourra qu'augmenter encore le trafic sur ces voiries et accroître cette gêne et ce risque sanitaire. Quels sont les résultats de la simulation, une fois la ZAC opérationnelle, et les mesures envisagées ?

Les résultats de la simulation acoustique après mise en œuvre des mesures de réduction sont détaillées dans le fascicule 5 p247, p248.

2) Observations personnelles du public

Merci de bien vouloir répondre à chacune des observations suivantes (dont les contributions écrites vous été communiquées) :

Préambule aux réponses : *Les questions relatives au projet de transport par câble se situent en dehors du champ de la présente enquête publique. Le projet de transport par câble, s'il est réalisé, sera porté par une maîtrise d'ouvrage distincte et fera l'objet de procédures et enquête publiques qui lui seront propres. Le dossier de demande d'autorisation unique du projet des Portes du Vercors (phase 1) y fait référence pour la bonne information du public et sera en capacité d'accueillir un transport en commun performant (câble ou BHNS) quel que soit le projet de transport adopté par la suite.*

- Observations écrites Mme Joëlle BATIFOULIER
- Mme Joëlle BATIFOULIER, propriétaire de la parcelle située tout au nord du périmètre opérationnel de la ZAC, elle demande des précisions sur les travaux d'élargissement au droit de la Petite Saône.
Les travaux consisteront en un élargissement sur 20 à 40 m, aménagement des berges en pente douce et plantation d'espèces végétales inféodées aux milieux humides.
- Mme Joëlle BATIFOULIER est revenue déposée sur un registre d'enquête, au sujet de la parcelle AZ 173 qui serait affectée par le recalibrage de la Petite Saône. Aménagement permettant de recueillir des eaux pluviales en provenance de l'îlot n° 27. Or, cet îlot, selon elle, n'est prévu qu'en phase 3. En conséquence, elle demande pourquoi au stade actuel du projet il est prévu un tel aménagement et une telle emprise.
Cet aménagement nécessite d'être mis en place dès la première phase car il contribue à la gestion des écoulements de crues du Drac en compensation des aménagements de cette première phase.
- De plus, elle demande quel chemin vont emprunter les engins de chantier pour ces travaux, sachant qu'ils seront sur des propriétés privées et s'interroge sur les impacts pouvant en résulter sur les sols lors de toutes ces manœuvres.
Un parcours spécifique sera mis en place pour les dessertes chantier afin de minimiser l'impact sur les sols cultivés.
- Observations orales et écrites de M. et Mme MULLER
- Mme Monique MULLER est propriétaire, en indivision, de la parcelle BA62, concernée par le périmètre projeté de la ZAC. Elle est favorable au projet, ainsi que son mari, et souhaite connaître les modalités et la durée de la procédure pour que l'achat des terrains soit effectif.
La vente des terrains peut être souscrite dès aujourd'hui auprès d'Isère Aménagement.
- M. et Mme MULLER critiquent l'insuffisance d'information et de concertation, compte tenu notamment du fait de l'ancienneté et des évolutions successives du projet. Ils contestent les risques d'inondation compte tenu de tous les permis de construire accordés, encore récemment, dans le même secteur. Propriétaires d'une parcelle (BA 62), qui jouxte la Petite Saône, éloignée du Drac, ils demandent qu'elles soient rendues constructibles.
Il appartient aux services de l'Etat d'établir la connaissance du risque d'inondation et de définir les règles de restriction des constructibilités des terrains concernés.
- Riverains de la petite Saône, s'ils sont favorables aux aménagements qui y sont prévus, ils souhaitent connaître la largeur d'emprise de ces derniers au droit du cours d'eau.

Largeur variable entre 20 et 40 m pour la gestion hydraulique.

- Compte tenu de l'aménagement prévu le long de ce cours d'eau en vue d'en faire une « foulée verte », ils demandent que le prix du m² du terrain soit le même que celui des parties constructibles au nom du principe de « l'égalité des citoyens devant les charges publiques ».

Ce principe est respecté.

- Ils considèrent également que la Petite Saône est parfois polluée par les eaux pluviales rejetées par Géant Casino et ne comprennent pas que cette situation puisse perdurer, notamment dans le cadre du projet de ZAC (observation partagée par Mme LIGOT, de Sassenage).

Il convient de se rapprocher des gestionnaires des milieux, le projet Portes du Vercors ne mettant en œuvre des mesures qu'en regard des impacts qu'il génère. Les pollutions existantes qui seraient issues du tènement Casino ne sont pas de son ressort dans la mesure où ce tènement ne fait pas l'objet de mutation dans le cadre du projet.

Observations orales de Mmes Annie SUAU-BOURDIS et Evelyne BOURDIS

- Elles critiquent le manque d'information et craignent que la ZAC ne conduise à un accroissement sensible de trafics routiers (VL comme PL) sur la rue d'Argentière, alors qu'elle est déjà saturée par moment. Elles considèrent que l'étude d'impact n'est pas claire sur certains points, comme sur celui-là.

Cf. §1.4 Déplacements, transports ci-dessus pour clarification.

Observations écrites et orales de M. Daniel GERBE

M. GERBE, habitant à la Cerisaie (Sassenage) a tenu à qualifier les réunions de concertation de « mascarade », en considérant qu'en réalité selon lui « on ne sait rien, on ne nous dit rien ». Outre ses observations orales lors de la permanence du 19 mai, il a remis sur l'instant un courrier, suivi d'un complément par voie électronique (accompagnés de plans). L'ensemble de ses remarques et de ses demandes concernent essentiellement trois questions :

* la distance de recul des futures constructions au droit des pipelines ;

Elles ont conformes à la réglementation en vigueur, étant précisé ici que des travaux de couverture des conduites seront organisés préalablement au démarrage des constructions.

* les risques que les aménagements et constructions dans le cadre de la ZAC conduisent à une remontée de la nappe phréatique dans les vides sanitaires des lotissements voisins (La Saulée et la Cerisaie), à une modification néfaste du régime des eaux pluviales, ainsi qu'à une altération de la protection périphérique jouée actuellement par le fossé qui longe ces lotissements. M. GERBE demande que les résultats, conclusions et recommandations du PGRI (plan de gestion des risques d'inondation) du Drac aval s'imposent au projet et qu'en conséquence le projet ne se fasse pas tant que ces dispositions ne sont pas rendues opposables. Il rappelle que la commune accorde de plus en plus difficilement les permis de construire (voir également les observations plus loin de M. SERRAILLIER en ce sens), y compris pour de simples murettes de 60 cm, alors que les constructions seront de tout autre ampleur dans la ZAC.

Les aménagements hydrauliques de la ZAC ont pour objet de répondre à la gestion des écoulements interceptés dans l'emprise de la ZAC et de redonner des espaces d'écoulements préférentiels permettant de ne pas aggraver voire localement de diminuer les dysfonctionnements actuels. Le dimensionnement des ouvrages mis en œuvre dans le cadre du projet étant réalisé pour une période de retour de 30 à 100 ans selon le type d'aménagement, une amélioration de

fonctionnement pourra être observée localement par rapport à la situation actuelle et a minima pour les pluies inférieures à ces périodes de retour.

* les difficultés de circulation et de stationnements pouvant être générés aussi bien pour les futurs occupants de la ZAC que pour les riverains actuels. Ce serait notamment le cas de la parcelle autour de la Saulée qui n'aurait aucun accès par ce lotissement, du fait qu'il est clôturé et que la rue de la Saulée est sans issue, de même que celle des Tilleuls.

Cette parcelle sera desservie par les rues Mozart et Beethoven et ne générera par conséquent pas de difficultés particulières pour les habitants des secteurs de la Saulaie et de la Cerisaie.

- Observations orales de M. Jean-Pierre SERRAILLIER
- M. SERRAILLIER, habitant et conseiller municipal de Sassenage, considère que le projet « *met les charrues avant les bœufs* », car il semblerait bien selon lui que le projet prend subitement un coup d'accélération avant de devoir être confronté à de fortes contraintes dans le cadre du PGRI à venir. Il relève que des permis de construire sont refusés dans la zone d'activités d'Argentière mais qu'on va en accorder de multiples dans la ZAC, et critique une « *distorsion entre les situations hors ZAC et dans la ZAC* ».
La ZAC a été créée en 2013. L'instruction d'une demande d'autorisation au titre du code de l'environnement en 2016-2017 (soit 3 à 4 ans plus tard...) ne peut donc pas raisonnablement être qualifiée d'accélérée...
Pour mémoire le PGRI approuvé en décembre 2015 et ses orientations ont été prises en compte dans le cadre des aménagements proposés ainsi que le risque inondation par rupture de digue du Drac en prévision de la réglementation à venir. Le projet de ZAC fait par ailleurs l'objet d'une réflexion transversale complète et anticipée en collaboration avec les services de l'Etat et l'ensemble des acteurs impliqués pour s'adapter aux contraintes futures.
- M. SERRAILLIER attire également l'attention des problèmes de circulation que la ZAC risque de générer. Et particulièrement durant la phase de travaux, avec de nombreux passages de camionnettes et de poids-lourds supplémentaires.
Les flux générés par les travaux feront l'objet d'une attention particulière. Des solutions alternatives seront proposées parallèlement à la définition du phasage détaillé de construction de l'opération.
- Il est favorable au projet « *mais pas n'importe quoi, ni n'importe comment* ». A cet égard, il ne comprend pas le tracé projeté de la liaison par câble, qui selon lui n'intéresse aucunement Sassenage. La commune serait favorable à un tel équipement mais avec un départ/arrivée au nord, pour les flux de voitures qui descendent du Vercors.
Cette question est en dehors du champ de la présente enquête publique. Le projet de transport par câble, s'il est réalisé, sera porté par une maîtrise d'ouvrage distincte et fera l'objet de procédures et enquête publiques qui lui seront propres.
- Observations orales de M. et Mme BATIFOULIER et de M. MURE-RAVAUD
- Mme Joëlle BATIFOULIER, MM. Bernard BATIFOULIER et Gilbert MURE-RAVAUD, de l'ASAAPSS (Association des sables à la Petite Saône de Sassenage), commencent à perdre espoir que le projet se fasse un jour et se plaignent du manque d'information tant sur le projet et ses incidences que sur les prix et conditions d'achat. Notamment pour les parcelles dont une partie seulement serait comprise dans la ZAC. Ils relèvent le manque d'interlocuteur unique et considèrent que la concertation conduite jusqu'alors n'a été que « *pure formalité* ».

- Ils sont favorables et intéressés par le recalibrage de la Petite Saône mais souhaitent en connaître les détails, l'emprise, etc. et se montrent préoccupés par les risques de dégradation par les engins de chantier lors de ces travaux.
La limitation des impacts environnementaux est intégrée en phase chantier et une sensibilisation des entreprises est prévue.
- Au nom de l'association ASAPSS, M. MURE-RAVAUD, dont il est le président, relève l'inversion de la procédure habituelle avec une procédure « loi sur l'eau » avant toute chose.
Il n'y a pas d'ordre imposé des procédures. Les autorisations réglementaires et administratives doivent simplement précéder la réalisation du projet.
- Il rappelle que les concertations conduites par la Métro étaient « purement formelles » et s'étonne des multiples modifications de zonages et phasages, pour aboutir à un prix, jugé trop bas, de 50 euros le m².
Les modifications de phasage sont notamment issues de l'intégration de la bonne prise en compte du risque inondation dans le déroulement de la fabrication de l'opération.
Ensuite, selon lui la Métro et Isère Aménagement avaient tenus à préciser que les problèmes d'inondation pouvaient être réglés par l'aménagement des 3 phases.
C'était effectivement le cas avant la demande de prise en compte des risques d'inondation par rupture de digue du Drac par les services de l'Etat.
- Maintenant qu'il ne s'agit plus que de la phase 1, que deviennent les terrains concernés par les phases 2 et 3 : vont-ils être gelés comme ils le sont depuis des décennies ?
Le devenir des phases 2 et 3 sera réévalué lorsque la nouvelle réglementation de prise en compte du risque d'inondation sera arrêtée.
Enfin, la voie transversale avait été présentée comme un élément majeur pour résoudre les problèmes d'inondation de l'ensemble de la ZAC. Alors, si les phases 2 et 3 sont reportées sine die cela signifierait, soit que cette voie satisfait à cet objectif, « auquel cas les terrains concernés par les phases 2 et 3 pourraient désormais facilement devenir constructibles », soit qu'elle ne résout que les problèmes d'inondation de la phase 1, ce qui serait alors contraire à tout ce qui a été dit lors des concertations.
La largeur finale de la noue située sur la « voie transversale » ou allée métropolitaine a pour vocation la gestion du risque d'inondation par fortes pluies des ilots qui en dépendent. Le transfert d'une partie des écoulements de crue vers la Grande Saône ne nécessite pas cette largeur finale pour être opérationnel en phase 1, un fossé plus étroit est suffisant. Si le risque d'inondation par fortes pluies est géré par le système proposé sur l'allée Métropolitaine en phase 2 et 3 (préfiguré en phase 1 par le fossé exutoire). Il ne garantit pas la constructibilité des terrains au regard de la prise en compte du risque inondation par rupture de digue du Drac. La constructibilité des terrains des phases 2 et 3 devra être confirmée par la réglementation à venir.
- Observations orales de M. et Mme Christelle et Yann GREGOLIN
- Le couple, propriétaire d'une maison et d'un chemin privé (qui donne sur la rue du Drac à Sassenage), est venu se renseigner sur l'évolution de la ZAC compte tenu qu'ils habitent en dehors du périmètre actuellement projeté. Ils sont particulièrement intéressés de savoir ce que deviendrait leur voie d'accès privée.
En dehors données plus précises sur la localisation de la propriété en question, étant donné qu'elle se situe en dehors du périmètre projeté, elle ne doit pas être impactée.
- Observations orales de MM. François BRIAN, Claude et Rolland PATRAS

Habitants rue de l'Argentière hors du présent périmètre opérationnel de la ZAC, MM. BRIAN et PATRAS se déclarent défavorables à ce projet, pour les principales raisons suivantes :

- la ZAC va conduire à des flux supplémentaires de circulation rue d'Argentière alors qu'elle est déjà saturée et que les riverains endurent déjà des gênes de voisinage et de jouissance de leurs biens. Ils ne comprennent donc pas pourquoi le projet ne prévoit pas d'aménager cette voirie, d'autant plus qu'en bordure sud une grande longueur appartiendrait à la commune de Fontaine.

Des études complémentaires seront menées au stade avant-projet pour quantifier plus précisément les flux sur la rue de l'Argentière et définir les solutions et les aménagements nécessaires.

- Ils ne comprennent pas davantage, et s'y opposent, la création de la voie « métropolitaine », en plein champ, qui ne serait d'ailleurs ouverte à la circulation que si les phases 2 et 3 se réalisent. Cette nouvelle voie va fortement gêner les exploitations agricoles situées de part et d'autre de cette voie et risque de créer des gênes de voisinage (vue, bruit, etc.).

Toutes les dispositions seront prises pour faciliter le franchissement du fossé exutoire hydraulique en étroite collaboration avec les exploitants.

- Ils ne sont pas davantage favorables au tracé de la liaison par câble qui ne résoudra aucun des problèmes de circulation dont souffre Sassenage en premier lieu : déplacements des pendulaires en provenance du plateau du Vercors (avec une saturation des voiries le matin et le soir).

Cette question est en dehors du champ de la présente enquête publique. Le projet de transport par câble, s'il est réalisé, sera porté par une maîtrise d'ouvrage distincte et fera l'objet de procédures et enquête publiques qui lui seront propres.

- Enfin, une procédure « loi sur l'eau » leur semble prématurée à ce jour, tant que toutes les données ne sont pas suffisamment validées. Les différentes dispositions constructives proposées ne sont pas facilement accessibles et clairement justifiées entre une mise hors eau et/ou simple résistance mécanique à la montée des eaux.

Les données d'entrée du projet sont suffisamment maîtrisées pour démontrer le respect de la Loi sur l'eau. La mise hors d'eau des habitations sera imposée et elles devront par ailleurs résister à l'immersion.

Observations orales et écrites de Mme Catherine MORIVAL

Mme MORIVAL, membre du CA d'ENS (Environnement et Nature à Sassenage), a adressé un courrier, après sa venue à une permanence. Elle considère que si le besoin de construire de nouveaux logements est bien une nécessité, alors le projet Portes du Vercors peut avoir sa raison d'être. Cependant, l'ensemble du périmètre choisi pour sa réalisation n'est pas forcément judicieux, tout comme les modalités d'accès. Si maints facteurs ont été évoqués et étudiés dans les documents fournis pour l'enquête, elle ajoute que pour attirer les habitants, un certain nombre de services doivent être disponibles tout comme la qualité du cadre de vie.

- Compte tenu du réchauffement climatique, il est important de conserver des zones vertes permettant de "rafraichir" l'atmosphère lors de saisons chaudes ; il ne faudrait pas créer un nouveau point de chauffe sur l'agglomération.

Le projet intègre bien une conception visant à limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain.

- Depuis 2012, un couple de Chouettes chevêches niche sur la zone impactée par le projet. Les études signalent également la présence de l'Agrion de mercure, une autre espèce protégée. Elle juge regrettable qu'aucune sortie terrain n'ait été réalisée en juillet/août pour les oiseaux. En effet, les communes de Sassenage et Fontaine se situent dans un corridor de

migration. Elle cite le cas de la présence de nombreux Gobemouches noirs², espèce en danger d'extinction³, a été observée en août 2014. Les berges le long du Furon et de la Grande Saône restent un point de passage intéressant pour la faune sauvage en transit. Il est donc important de ne pas trop enclaver les petits coins "Nature".

Le projet propose de restituer plusieurs hectares exploités aujourd'hui en agriculture extensive (maïs) en parc semi-naturel « trame verte et bleue » en gestion favorable à l'enrichissement de la biodiversité du site par rapport à son état actuel. Des relevés ornithologiques complémentaires pourront être effectués si nécessaire à la bonne prise compte des migrations.

- En ce qui concerne les constructions, les études auraient montré que la composition du sol sur le périmètre des Portes du Vercors est très hétérogène. Construire des bâtiments hauts et donc lourds poseraient des problèmes. On peut penser que plus on se rapproche du Drac, plus l'hétérogénéité du sol doit être importante en raison des variations de la position du lit mineur de ce torrent au cours du temps. Il serait donc judicieux de ne pas construire haut et trop à l'Est, près de ce cours d'eau.

Les études géotechniques fines définissent les prescriptions de fondations adaptées sur chaque îlot construit.

- De même, selon les études les sols du secteur ont une faible capacité d'absorption. En cas de rupture de la digue rive gauche du Drac, il est important que l'eau puisse s'étaler et non pas filer vers l'aval à toute vitesse, risquant d'emporter tout sur son passage et de provoquer des embâcles ici et là. La zone agricole peut jouer un rôle tampon essentiel pour cela. Aussi, selon Mme MORIVAL, des constructions dans le secteur pourraient provoquer des accélérations de l'écoulement des eaux entre les bâtiments et miner les bases des constructions. Et cela d'autant que l'Allée métropolitaine ferait un obstacle propice à ce genre de situation puisqu'elle barre la pente sur toute sa longueur.

La noue métropolitaine a pour vocation de redistribuer les eaux vers la Grande Saône pour éviter les transferts massifs vers l'aval.

- Pour attirer de nouveaux habitants, la facilité d'accès et les transports en commun sont importants. Actuellement, il est difficile d'imaginer qu'une famille ne dispose que d'un seul véhicule. Le trafic routier devrait donc augmenter notamment sur le pont des Martyrs.
- Pour ne pas construire inutilement mais attirer les habitants, il est donc important de prévoir et mettre en place les infrastructures nécessaires aux déplacements des personnes : voiries, transports en commun. A ce jour, la commune de Sassenage est déjà surchargée de véhicules aux heures de pointe. Sachant que les véhicules qui viennent du Vercors transitent par Sassenage, il est indispensable de construire une route qui désengorgerait le pont des Martyrs.
- Elle propose donc d'aménager la rue Clémencière le long de L'Air Liquide et de la prolonger par un pont qui enjamberait l'Isère pour rejoindre directement l'A48. En effet, pour les personnes désirant se rendre à Grenoble et au-delà ou plus au sud, le trajet le plus évident à ce jour est de traverser Sassenage sans passer par le pont barrage de Saint Egrève. Si on

² Mme MORIVAL produit la photographie d'un Gobemouche noir photographié le 13 août 2014 derrière l'entreprise Saunier-Plumaz à Sassenage (Grande Saône).

³ En fait classé en « préoccupation mineure » sur la liste rouge de l'Union internationale de conservation de la nature (IUCN).

rajoute 1700 logements dans le secteur Portes du Vercors, la zone sera vite asphyxiée, n'apportant aucun intérêt pour personne.

- D'après les plans de l'étude, le terminus du tram A serait reculé à Fontaine de plusieurs centaines de mètres. Mais, ne serait-il pas plus judicieux de prolonger la ligne A du tram jusqu'au Collège Fleming en passant par le Parc des convergences le long de la Petite Saône ?
- Dans ce projet, il est prévu de mettre en place le câble. Il ne paraît pas judicieux que celui-ci aille au Parc de la Poya, puisque le projet de câble pour relier le Vercors à Fontaine a été abandonné. De plus, quel intérêt apporterait-il aux usagers d'avoir son terminus à La Poya ? Cela surchargerait davantage Sassenage ou pis le câble ne serait pas utilisé. Il vaudrait donc mieux prévoir un grand parking relai au pied de la descente du Vercors c'est-à-dire dans le secteur de L'Air Liquide avec une gare câble toute proche. Son tracé est donc à revoir dans tout Sassenage.

Cette question est en dehors du champ de la présente enquête publique. Le projet de transport par câble, s'il est réalisé, sera porté par une maîtrise d'ouvrage distincte et fera l'objet de procédures et enquête publiques qui lui seront propres.

- Il ne faut pas oublier, non plus, qu'actuellement une partie des terrains agricoles font vivre plusieurs familles. A l'Est, l'Allée métropolitaine couperait des terrains appartenant aux mêmes propriétaires en deux. Les tracteurs ne pouvant accéder à ces parcelles que par le Nord, la partie Sud ne serait plus exploitable. Les agriculteurs ne resteront probablement pas là avec cette nouvelle contrainte.

Toutes les dispositions seront prises pour faciliter le franchissement du fossé exutoire hydraulique en étroite collaboration avec les exploitants.

De plus, l'Allée métropolitaine prévue pour une activité économique importante (commerces aux pieds des immeubles) ne semble pas adaptée à cela. En effet, qui va venir là, au milieu de nulle part, pour faire ses courses ?

- En conclusion, il lui apparaît certain que le projet tend à améliorer la qualité de l'environnement notamment sur le secteur de Fontaine. Effectivement, il est bien plus valorisant d'avoir un habitat avec noues et paysage ouvert qu'une zone industrielle toute bétonnée comme c'est le cas actuellement dans le secteur Sud du périmètre des Portes du Vercors. Remettre à ciel ouvert des cours d'eau busés est aussi très sympathique. Prévoir des cheminements piétons cycles arborés est aussi valorisant pour les habitants du secteur.
- Cependant, elle considère qu'il est important de ne pas trop densifier les habitations, de savoir garder des espaces verts pour éviter la surchauffe en saison chaude, éviter les immeubles trop hauts qui dégradent le paysage et engendrent des nuisances sonores. Cela semble pris en compte dans le dossier. Mais a-t-on pensé à préserver la qualité de vie des habitants actuels ? Ne va-t-on pas dégrader leur environnement pour certains d'entre eux ? Il est important de rencontrer ces riverains et de tenir compte de leur désidérata.

Le projet urbain est effectivement conçu dans le souci de son acceptabilité vis-à-vis des habitants actuels et de l'amélioration du cadre de vie du secteur par l'insertion de constructions qualitatives dans un cadre paysager développé jusqu'au sein des parcelles privées.

- Elle confirme donc son avis favorable au projet, mais non pas pour la création de l'Allée métropolitaine dans sa partie Est, c'est-à-dire au-delà de la rue du Taillefer.

Le fossé exutoire qui assure le lien avec la Grande Saône est nécessaire à la gestion hydraulique du projet dès la phase 1. L'Allée Métropolitaine au-delà de la rue du Taillefer

ne sera réalisée qu'ultérieurement et concomitamment à la réalisation éventuelle de la phase 2 du projet.

- Pour Mme MORIVAL, il vaut mieux garder cette zone en secteur agricole pour apporter de la fraîcheur sur l'agglomération et préserver une zone tampon en cas de rupture de la digue rive gauche du Drac. En effet, les contraintes techniques pour la construction de bâtiments sont trop importantes et coûteuses. Avoir un bloc rez-de-chaussée équivalent à une hauteur de deux étages n'aura pas un aspect esthétique sympathique. Et qui viendra faire ses courses au milieu de nulle part, le câble n'apportant pas grand-chose puisque son accès ne sera pas direct.

Le positionnement de quelques commerces de proximité peut être envisagé en phase 1 sur l'allée Métropolitaine de Sassenage pour satisfaire les besoins des habitants alentours. L'essentiel de l'offre commerciale reste concentré sur le secteur Poya à Fontaine.

- Observations orales écrites de M. Pierre-Olivier DOVIS (groupe Casino)

M. DOVIS représente le groupe Casino, en tant que directeur régional du Développement de la zone Centre est. Il est favorable au projet qui conduira à une centralité urbaine et à une modernisation bienvenue de la rive gauche du Drac. L'établissement est par ailleurs peu affecté par les risques inondation selon les études d'Artelia.

- Toutefois, selon lui le projet avance « sans avoir résolu les problèmes de circulation et de stationnements » et se montre en l'état pénalisant pour l'établissement de Fontaine, par la suppression de 220 places de parking de l'hypermarché, de plusieurs accès directs et des difficultés de déplacements pour y accéder et en repartir. Tout cela, sans que des mesures alternatives soient présentées dans le projet et malgré de nombreuses réunions préparatoires « sans grand résultat ».

L'apport par le projet (dès sa première phase) de 1 600 logements en hyper-proximité de l'appareil commercial de Casino représente un potentiel de chalandise dont l'aspect « pénalisant » reste discutable.

- Dans un courrier d'une page, daté du 29 mai, accompagné d'un argumentaire dense de 5 pages, M. DOVIS rappelle l'importance de l'implantation du Groupe dans l'agglomération, et notamment à Fontaine. S'il confirme tout son intérêt pour le projet de ZAC, il tient à faire part de son « inquiétude et de ses plus grandes réserves quant aux accès projetés et aux capacités de stationnements proposés in fine par l'aménageur ».
- Compte tenu du volume et de l'intérêt des observations détaillées, il ne convient pas de les reprendre ici. Seule une synthèse est donnée. Merci de se reporter à l'intégralité du document pour y répondre, si possible, point par point. Son argumentaire critique du projet, sur le fondement de nombreux manques ou incohérences du dossier d'enquête qu'il relève, porte sur les principaux points suivants :

- les comptages et données des différents trafics et flux de circulation sont pour partie erronés ou obsolètes (argument présenté, avec de nombreux passages du dossier, sur 3 pages) ;
Les données hors périmètre ZAC datent de 2005 à 2009. Les comptages internes au périmètre ont été réalisés de 2011 à 2013.

Les comptages seront actualisés dans le cadre du lancement de l'AVP. Les données faisant état d'une diminution du trafic de l'ordre de 30% présentées par Casino gagneraient à être valorisées par ailleurs, mais ne concordent pas avec des données récoltées par l'aménageur

à un horizon plus récent. Les réponses point par point sur le volet déplacements sont reportées en annexe du présent document.

plusieurs incohérences sont relevées, selon M. DOVIS, dans plusieurs domaines environnementaux : eau, inventaire faune/flore, consommation des terres agricoles, contradictions et manques de données sur les espèces protégées et leurs habitats. Les mesures compensatoires sont insuffisantes, en dehors du cas de la Chouette chevêche ;

Les incohérences relevées par M. DAVIS sur le volet environnemental semblent, en synthèse, relever pour la plupart d'une analyse « survolée » du contenu du dossier. Pour ce qui concerne le volet environnemental, on trouve dans les productions du groupe Casino une liste de 2 pages d'éléments prélevés dans le dossier sous forme de liste didactique dans laquelle nous relevons plus de formules d'appréciations exclamatives arbitraires que de questions précises et sensées auxquelles nous pourrions répondre (l'Agrion de Mercure y est cité comme espèce nicheuse alors qu'il s'agit d'une libellule...)...ou qui pourrait utilement être prise en compte dans la suite du déroulement du projet.

L'absence de référencement dans les volumineux documents du dossier des pages desquelles ces citations sont extraites ne nous permet pas, par ailleurs, d'y répondre point par point.

- l'avis de l'autorité environnementale est trop ancien, la méthodologie employée est parfois incorrecte. Enfin le résumé non technique n'est pas cohérent avec certaines données du dossier.

L'étude d'impact actualisée a été soumise en 2016 à l'autorité environnementale qui n'a pas souhaité la réinstruire, ce qui lui appartient.

Nous ne trouvons rien de tangible sur d'éventuelles erreurs méthodologiques. Il a une coquille de report de surface dans le tableau de synthèse des mesures compensatoires...

Compendieusement, il s'agit là d'un véritable argumentaire réquisitoire à l'encontre de la qualité du projet et, particulièrement, du dossier d'enquête.

En synthèse, l'analyse du document transmis :

- confirme l'intérêt de poursuivre un débat contradictoire constructif avec le groupe Casino concernant les déplacements, et ce bien que l'approche du groupe sur cette thématique soit de près ou de loin toujours ramenée aux problématiques de desserte de son appareil commercial. Le bon fonctionnement du projet nécessite une vision plus large comme l'on souligné nombre de participants à l'enquête. On note la contradiction de fond de l'argumentaire qui consiste à alerter sur des estimations de génération de trafic qui sous-estimeraient l'état de saturation du site et la demande de produire des stationnements supplémentaires en quantité à destination des commerces (générant autant de trafic supplémentaire sur des estimation revendiquées trop basses)

- révèle un intérêt soudain du groupe pour la concertation, la protection des espèces et la protection contre les inondations et ce alors même que la récente rénovation du site commercial et de son parking a été conduite sans prise en compte des évolutions à venir portées à la connaissance du groupe, en pérennisant un système d'aménagement imperméabilisant complètement 3 ha de surface sans aucun système de rétention des eaux pluviales (qui se déversent très rapidement en aval et contribuent inévitablement aux désordres existants), aucun corridor possible pour la faune et quelques plantations résiduelles.

- Observations orales de M. Yves BERNARD

M. BERNARD est propriétaire d'une maison et d'un terrain situés rue du Drac à Sassenage. Avec ses parents, il détient environ 1 ha. Il est membre de l'association ASAAPSS et cherche à s'informer sur l'évolution du projet par rapport à son bien. Lequel se situe dans le projet actuel en dehors du périmètre opérationnel de la ZAC.

- Il regrette la segmentation du projet, sans qu'on ait une vision globale et souhaite savoir, dans le cas où il serait vendeur, si la Métro était intéressée par des terrains qui correspondent aux phases 2 ou 3 de la ZAC.

Les questions foncières particulières peuvent faire l'objet d'une prise de rendez-vous avec Isère Aménagement

- Il aimerait également connaître dans le détail les travaux et aménagements qui concerneront la Petite Saône.

Les aménagements prévus sur la petite Saône sont détaillés pages 87 à 93 du Fascicule 2 du dossier d'autorisation unique.

- Observations écrites de M. Eric FOUREST

M. FOUREST trouve que c'est une bonne idée de réaménager la petite Saône et de créer une noue métropolitaine pour prendre en compte des enjeux de réduction de risques d'inondation et de préservation de la biodiversité (trame verte et bleue). Toutefois, il note certaines incohérences.

- Ainsi, la diminution de 50% du périmètre opérationnel pour la première phase du projet par rapport au projet initial semble liée à la prise en compte du risque d'aléa inondation (hypothèse de brèche dans la digue du Drac), cependant, certaines zones situées sur le périmètre projet restent en aléa fort (Fascicule 5 p. 89). Ces zones ne devraient donc pas être constructibles selon lui.

L'objectif de création d'une ZIS (Zone d'Intérêt Stratégique) à terme sur le secteur est de pouvoir construire en Zone Inondable en adaptant les constructions aux risques et en créant des aménagements destinés à ne pas les aggraver.

- De plus, la prise en compte des nouveaux aléas inondation liés à des brèches de la digue du Drac devraient rendre non constructible, voire inhabitable une grande partie des communes de Sassenage et Fontaine. Bien que le projet Porte du Vercors ait un faible impact sur cet aléa, M. FOUREST demande s'il ne faudrait pas investir en priorité sur la réduction des risques pour les zones urbanisées existantes plutôt que d'accroître la densité urbaine.

C'est effectivement le sens des réflexions menées actuellement par l'ensemble des acteurs publics pour l'établissement d'un PGRI.

- La noue métropolitaine devrait être réservée aux modes de déplacement doux (vélo + piétons + téléphérique) et exclure la circulation automobile, en améliorant les conditions de circulation sur la rue de l'Argentière (virages et carrefours dangereux). Il se demande pourquoi la piste cyclable longeant la noue est-elle signalée provisoire (p. 26 du fascicule 1). *L'aménagement est provisoire, la fonction est définitive. La piste cyclable sera intégrée au profil de l'allée Métropolitaine dans l'éventualité du développement de la phase 2 du projet.*

- De même, pourquoi est-il précisé un faible intérêt écologique (p. 18), malgré la présence de 106 espèces animales dont 51 protégées ?

Un grand nombre d'espèces sont protégées mais ne présentent pas toutes la même sensibilité. Nombre d'entre elles restent relativement communes et sont présentes dans des habitats peu diversifiés (pas identifiés comme prioritaires au sens Natura 2000).

- Il pose enfin des questions en matière de déplacements concernant :
 - la jonction entre la rue de l'Argentière, l'avenue métropolitaine et l'avenue J. Curie ;
Ces carrefours seront étudiés plus en détail dans les études à venir (cf § 1.4 sur les déplacements).
 - l'absence de réflexions sur le désengorgement de l'avenue de Roman à Sassenage, avec la possibilité de prolonger la ligne de tram, et sur l'accès à l'A48 direction Lyon au niveau du pont des Martyrs.
Cette question sort du champ de la présente enquête publique et des prérogatives de réponse au seul impact du projet Portes du Vercors. Des réflexions à plus grande échelle sont en cours sur l'ensemble de la polarité Nord-Ouest.

- Observations écrites de M. et Mme Fabienne et Bruno LEFEBVRE

M. et Mme LEFEBVRE sont propriétaires à Sassenage des parcelles BA65, 66, 63 en rive gauche de la petite Saône, parcelles riveraines de l'opération. S'ils se déclarent favorables l'opération, c'est « sous réserve de la prise en compte des observations suivantes. ». Ils souhaitent avoir des précisions sur :

- le devenir du pont existant permettant le franchissement de la Petite-Saône entre les parcelles BA62 (rive droite) et les parcelles BA 63-65 et 66 (rive gauche), localisé en p.23 (fascicule 1). Ce pont serait ainsi en mauvais état et sans garde-corps ;
- l'aboutissement du chemin qui est matérialisé en blanc au milieu du plan ci-dessous.



- Ils demandent que ce chemin, qui semble aboutir devant leur propriété, soit supprimé et qu'en aucun nouveau pont ne soit aménagé sur la Petite-Saône. Par contre, ils entendent faire valoir leur droit de passage depuis les parcelles BA65-66 et 63 vers la parcelle BA62 qui fait partie de la ZAC et demandent quel est le devenir de ce droit de passage.
- En ce qui concerne le projet d'élargissement de la Petite Saône aval, ils y sont favorables mais regrettent l'absence de plan plus précis. Ils souhaitent que le tracé de la petite Saône le long des parcelles BA63 soit décalé vers sa rive droite, afin d'éloigner le ruisseau qui longe les bâtiments et faciliter ainsi l'entretien de la berge.

Les remarques ci-dessus seront, dans la mesure du possible, prises en comptes dans les études à venir.

- Ils souhaitent également que le déplacement du lit de la petite Saône permette de faire sortir les bâtiments sur la parcelle BA63 de la zone rouge du PPRI (Ri' A4 n°3 marge de recul par rapport à l'axe du lit des cours d'eau de 7 m, pour la Petite Saône et la Fontaine de la Roche) même si ce n'est pas l'objet de cette opération. En effet, selon eux ce bâtiment agricole (BA63) est composé d'un four à pain et d'une grange qui, si cela ne devient pas constructible, vont rapidement tomber en ruine (le toit du four à pain doit être reconstruit).

Le projet prévoit le reprofilage du lit de la petite Saône et non son déplacement.

- Sur les plans, ils considèrent que le lit de la Petite Saône est décalé vers sa rive droite en amont et aval de ce secteur mais pas au niveau de ce secteur où la berge rive gauche est très raide et dont le sommet de berge est au pied des bâtiments. Si le lit est modifié en amont et en aval mais pas au droit de ces bâtiments, cela va accentuer le méandre et les érosions potentielles sur ce secteur.

Le reprofilage permettra un calibrage du lit destiné à restituer l'équilibre du cours d'eau.

- Sur un autre plan (fascicule 2 p. 105 et suivantes), en zoomant sur leurs parcelles les cartes d'aléas d'inondation ils se montrent étonnés et inquiets de voir une augmentation des hauteurs d'eau pour un épisode 30 ans. Ils regrettent l'absence de listing des résultats (ou même de profils en long) de la modélisation numérique, afin de pouvoir connaître précisément les niveaux d'eau.

Les niveaux d'eau à considérer seront ceux définis par les services de l'Etat dans leurs cartes d'aléas.

- Sur les secteurs, qu'ils ont entourés en rose dans leur texte, il semble bien que le projet ait un impact négatif significatif sur les inondations et cela malgré les mesures compensatoires. Cela leur semble étonnant, car l'impact est par contre plutôt positif pour les crues décennale et centennale.

Ce point sera vérifié dans les études ultérieures.

- Concernant la gestion des eaux pluviales (fascicule 2 p. 125), il est prévu une occurrence de dimensionnement de 30 ans et la gestion à la parcelle sous la forme d'ouvrage de rétention aérien pour l'aménagement urbain le long de la petite Saône aval. Il est indiqué que les espaces de rétention ne seront pas imperméabilisés. Ils demandent de savoir si les dispositifs de rétention à la parcelle resteront efficaces en cas de nappe haute ou bien seront remplis par la nappe compte tenu de leur non-imperméabilisation.

Le dimensionnement des ouvrages intégrera les niveaux de nappe hauts.

- En page 75, il est indiqué qu'il n'y avait pas de concomitance entre les crues par submersion et les crues par remontée de nappe. Les éléments de justification doivent être apportés au paragraphe 5.2.3.1. de la partie État initial, mais il n'y a pas d'indication sur ce point à ce chapitre. Que se passe-t-il pour les occurrences supérieures (100 ans) ?

Il s'agit d'une demande des services de l'Etat: crue de référence = crue centennale

- Pour ce qui est de la mesure d'évitement n°2 (fascicule 3 p. 68), ils citent : « *Certaines haies, situées en limite de la future trame verte et bleue du projet seront conservées. Il en est de même des arbres à cavité présents dans ce même secteur. Cette mesure permet le maintien des habitats de reproduction des espèces des haies et lisières forestières, mais également des espèces cavicoles (oiseaux, chiroptères et insectes). Ainsi, 180 ml de haies seront conservés par le projet et quatre arbres à cavité seront maintenus sur le site.* ».

- Ils tiennent à rappeler que les haies en question sont situées en rive gauche de la petite Saône, en dehors de l'emprise de la ZAC. Aussi, s'étonnent-ils d'une telle mesure pour laquelle le maître d'ouvrage ne dispose pas de la maîtrise foncière et posent la question de savoir comment il

compte assurer la pérennité et l'entretien de la haie sur des terrains dont il ne maîtrise pas le foncier.

Ce secteur est bien situé dans la ZAC et sa maîtrise foncière est accessible.

Enfin, il leur semble que la Petite Saône est un cours d'eau non domanial. En conséquence, ils sont propriétaires jusqu'au milieu du lit et demandent qui entretiendra la berge rive gauche après réalisation des travaux (haie = MEV2 et fauche régulière de la renouée). Est-ce qu'une Déclaration d'Intérêt général est prévue pour réaliser des travaux sur des terrains dont le maître d'ouvrage n'a pas la maîtrise foncière (élargissement de la Petite Saône) ?

Une déclaration d'utilité Publique est effectivement prévue.

- Observations écrites de M. Jean ESCARON

M. ESCARON, habitant à Sassenage, rappelle que ce projet a fait l'objet d'une importante consultation au cours de laquelle un grand nombre de personnes se sont investies. Il en déduit que le principe de la consultation préalable est à maintenir. Cependant selon lui des principes posés lors des différents ateliers n'ont pas du tout été retenus. A savoir notamment sur le fait que le projet reste bloqué sur l'ancien projet du câble vers le Vercors. Or, le projet ayant été abandonné, il n'est plus justifié la position d'un transport par câble dont la gare serait au terminus du tram de la Poya.

- Par ailleurs, il constate qu'une fois de plus la présence d'espèces protégées d'animaux, comme la Chouette Chevêche ou l'Agriion de mercure, ou en voie de disparition mais présent dans la zone du projet comme le Gobemouche noir, fait l'objet de demande de dérogation pour pouvoir passer outre leur protection. Si des mesures compensatoires sont prévues, il se demande si elles seront suffisantes et les prescriptions réellement appliquées.

Les services instructeurs compétents ont donné un avis favorable et imposeront leur application par arrêté.

- En ce qui concerne l'allée Métropolitaine, la créer dans une première phase est selon lui « *une incongruité qui malmène les zones agricoles locales, sans autre but que de meubler le passage du câble* ». Les transports en commun doivent être confortés pour l'usage des habitants actuels, mais pensés pour que les extérieurs ne viennent pas aggraver une situation de blocage sur Sassenage aux heures de pointes. Il ne voit pas dans ce projet d'idée d'avenir pour fluidifier ou limiter la circulation future à travers Sassenage. Il propose quant à lui de prévoir entre Sassenage et Noyarey, un grand parking relais et un arrêt du câble lequel pourrait se prolonger jusqu'à Veurey.

Le fossé exutoire qui assure le lien avec la Grande Saône est nécessaire à la gestion hydraulique du projet dès la phase 1. Toutes les dispositions seront prises pour faciliter le franchissement du fossé exutoire hydraulique en étroite collaboration avec les exploitants.

La question relative aux difficultés de déplacements rencontrées par les habitants à l'échelle de l'ensemble de la commune de Sassenage sort du champ de la présente enquête publique et des prérogatives de réponse au seul impact du projet Portes du Vercors. Des réflexions à plus grande échelle sont en cours sur l'ensemble de la polarité Nord-Ouest de l'agglomération.

- En conclusion, puisque ce projet prévoit de se mettre en place sur une période de temps importante de 2017 à 2040, il faut tenir compte de nombreux éléments et il se déclare conscient de toutes les difficultés qui en découlent. Mais, partir sur des bases concrètes et sur une vue plus élargie que le seul projet Portes du Vercors, semble un impératif qui est négligé selon lui dans le projet présenté.

Bien entendu l'ensemble des éléments à considérer à plus grande échelle ont été intégrés à la réflexion et seront actualisés le cas échéant au fur et à mesure de l'avancement du projet et de la connaissance des éléments périphériques incidents.

- Observations écrites de Mme Christine RICHARD, présidente de l'AQAM

Mme RICHARD, présidente de l'association de quartier de l'ancienne mairie (de Fontaine), a déposé un courrier portant sur quatre points :

- Elle exprime sa totale incompréhension sur la suppression de 23 ha de terres agricoles, alors que le discours est à la densification et à la préservation de ces terres.

Au-delà de leur fonction d'ouvrage de prise en compte du risque hydraulique pour les habitants actuels et futurs, les 23 ha du parc de la petite Saone sont dédiés dans le projet à la renaturation d'un site actuellement exploité en agriculture extensive monospécifique et à sa mise à disposition du public.

- Elle considère que la « population est en danger », du fait que le projet est en zone inondable, avec une vitesse de l'eau élevée. De plus, les aléas climatiques sont de plus en plus violents, surtout en zone de montagne. Elle en déduit qu'il « est suicidaire de prendre de tels risques ».

Le projet permettrait, par des principes constructifs adaptés (habitations hors d'eau notamment) de créer une zone « refuge » en cas de rupture de digue du Drac pour les habitants actuels dont les habitations n'ont pas été construites en tenant compte d'un risque qui n'était jusque-là pas considéré.

- Seul point positif selon elle : la trame verte et bleue, mais le permis de construire déjà déposé pour le site de l'ancien Drac Ouest sacrifierait la mise en valeur du ruisseau du Vivier. La concertation en aurait pourtant fait une exigence.

Le projet du Drac Ouest n'a pas d'incidence sur la remise à l'aire libre du ruisseau du Vivier qui est actuellement busé sous le Parking de Géant Casino. Seule une mutation du secteur dédié à l'hypermarché permettrait sa mise en valeur.

- Elle formule un espoir, qui comprend plusieurs points, en vue d'un projet plus raisonnable :
 - Limiter les constructions aux friches actuelles (sans préciser où se trouvent ces friches et les surfaces ainsi concernées) ;
 - Utiliser les 23 ha agricoles pour expérimenter une production maraîchère et fruitière de proximité, comme à Noyarey ;
 - Réaliser avant toute chose la liaison entre les parcs de la Poya et de l'Ovalie, telle que la concertation l'a défini et souhaité.

Sur ce point le projet semble avoir évolué dans le bon sens puisque la continuité verte au départ du parc de la Poya (avec une nouvelle entrée au parc rendue possible le long de l'opération Drac Ouest) jusqu'au nord de l'opération (parc de la petite saone) est désormais intégrée à la phase 1 de réalisation alors qu'elle était prévue initialement en dernière phase.

- Observations orales de Mmes Monique BARD et Nathalie JAILLIER

- Mmes BARD et JAILLIER, qui se sont présentées tout d'abord comme membres de l'association ENS de Sassenage, se sont essentiellement montrées préoccupées par les inconvénients de voisinage (perte de vue, ombre, vis-à-vis) que risquerait de leur générer les constructions de la ZAC en face de leurs pavillons, situées au lotissement Les Argentières, rue de la Cerisaie.

- Elles souhaitent connaître avec précision la hauteur de ces constructions.

La hauteur des constructions n'est pas encore arrêtée dans le détail mais prendra bien en compte l'acceptabilité du projet par les riverains proches.

- Observations écrites de M. Christophe PERCIN

- M. PERCIN a participé aux concertations et trouve anormal que la Métro n'ait pas prévenu les participants comme lui de l'enquête publique. De plus, il trouve l'information sur Fontaine très réduite et demande s'il n'est pas possible de proroger l'enquête.
- Selon lui le dossier est trop volumineux et technique et le résumé se trouve à la fin du dossier, de sorte qu'on ne le voit qu'après coup, et reste quand même technique. Il regrette l'absence d'alternatives sérieuses au projet qui va conduire à de nouvelles consommations d'espaces agricoles et à la destruction d'espèces protégées. Il juge ce projet digne « *des années 1970* » et se propose d'adresser un courrier électronique. Son courriel détaille nombre de ses réflexions, propositions et critiques.
- Publicité sur l'enquête publique limitée au minimum légal : il note son absence sur le site participatif de la METRO qui porte le projet, son absence dans le bulletin mensuel municipal de FONTAINE, bien que cette commune supporte l'essentiel de la densification une fois de plus. A cela s'ajoute l'absence de méls aux habitants présents lors des étapes de concertation.
- Il en conclut qu'un prolongement ou une nouvelle enquête serait la bienvenue pour recueillir plus de remarques. Il relève des points positifs et négatifs au projet.
- Pour les points positifs : la gestion des eaux pluviales sans « tuyaux », l'aménagement des friches industrielles de FONTAINE, la concertation des habitants de FONTAINE et SASSENAGE. Toutefois, selon lui il manque un retour précis des remarques et propositions alternatives proposées lors des nombreuses réunions.

Les points négatifs sont bien plus nombreux :

- Une fois de plus la tentation de bétonner les terres agricoles prime sur une réflexion plus approfondie pour densifier la ville, et ce malgré l'engagement de la METRO de préserver et valoriser le potentiel agricole sur son territoire (signature à MILAN du Pacte pour une politique alimentaire urbaine). De plus, un dossier alimentation dans magazine de la METRO traite amplement le sujet en février 2016.
- La possibilité de créer un véritable corridor biologique reliant les 2 massifs du Vercors et de la Chartreuse disparaît avec ce projet. Lequel manque d'ambition pour effectuer le raccordement indispensable pour la survie de nombreuses espèces animales et ce avant la cluse de VOREPPE.
- Malgré une pression citoyenne forte pour une nature en ville, la trame verte et bleue semble bien mince sur la commune de FONTAINE pour ce projet.
La trame verte sur Fontaine aura une emprise minimum de 15 mètres. Son développement en épaisseur serait rendu possible par la mutation de la parcelle actuellement dédiée à l'hypermarché Géant Casino. Le maintien de cette activité contraint dans l'immédiat le développement de l'emprise foncière dédiée aux espaces publics qui viendrait en déduction de la capacité de stationnement restante.
- De plus, M. PERCIN relève la poursuite du projet de manière précipitée malgré les importants risques d'inondation qui menacent ce secteur. Le réchauffement climatique est susceptible de créer des événements météo des plus en plus violents. De même, les modifications importantes sur le périmètre du projet liées au PPRI, augmentent le coût pour la collectivité qui recherche pourtant à limiter ces dépenses.
- Il regrette l'absence de propositions alternatives pour aménager cette zone. De même que l'absence d'équipements publics dans cette nouvelle version (écoles, crèches...)
Le programme des équipements publics sera arrêté au stade dossier de réalisation de ZAC.

- Il regrette également l'absence d'espaces réservés pour la nidification, le renouvellement de la faune et de la flore, ainsi que l'absence de réflexion pour relier les territoires agricoles périurbains (Noyarey, Veurey) et urbains (FONTAINE). La trame marron est absente du projet.

23 ha sont réservés à un corridor naturel propice à la nidification et au renouvellement de la flore.

- M. PERCIN propose en conclusion des alternatives au projet en faisant remarquer que le mardi 6 juin une réunion est prévue à la mairie de FONTAINE pour installer un marché de producteurs sur la commune, ce qui va dans le sens de retournement des priorités des habitants de la METRO contrairement au projet qui ne répond que très partiellement aux attentes de la population (PLUI, PADD).
- Il propose de créer des espaces de travail, nourriciers et productifs mais aussi récréatifs et de loisirs, d'agrément et de plaisirs, la création de jardins collectifs, familiaux pour assurer des fonctions diverses : sociales, festives, éducatives, culturelles (événement sportifs artistiques...), la sensibilisation des citadins aux saisons et assurer un complément de ressources alimentaires pour les populations le plus fragilisées.
- De même, il recommande la transformation des espaces agricoles gérés en intensif par des cultures maraîchères de petite taille et respectant l'environnement, en se rapprochant de la chambre d'agriculture et de l'association Terres de liens qui recherchent des terres pour installer des jeunes agriculteurs non issus de la filière. Selon lui, l'agriurbanisme est une spécialité à construire...
- Il propose la création de vergers conservatoires et plantations d'arbres fruitiers dans le corridor biologique Vercors-Chartreuse, de jardins d'insertion type Jardins de Cocagne. L'accès par des transports en commun est un vrai plus pour ce type d'activités.
- L'acceptabilité de la densité par les citoyens passe par la préservation ou la réintroduction de la nature dans la ville et la généralisation d'espaces favorisant le « vivre ensemble ». La création de jardins botaniques, d'espaces d'éducation pour nos enfants, de formations pour les jardiniers, est importante pour améliorer le sort des urbains de la ville de FONTAINE.
- En conclusion, pour M. PERCIN ce projet devrait retourner à la concertation des habitants compte-tenu des nouveaux éléments du PPRI et des modifications du périmètre. Cela permettrait également de rediscuter des problèmes de déplacement, de bruit, de qualité de l'air qui ne sont pas traités dans ce projet censé améliorer notre quotidien et non le dégrader.
- La création de surfaces artisanales et commerciales pourrait s'effectuer en requalifiant les nombreux locaux existants qui ne trouvent pas preneurs. Il en est de même pour les zones industrielles existantes qui sont sous exploitées en hauteur, en partage de parkings...
Le projet dans sa conception actuelle ne s'oppose pas à l'accueil de bon nombre de certaines propositions programmatiques qui ne sont à ce stade d'avancement pas encore arrêtées.

- Observations orales et écrites de M. Philippe BARBERET

M. BARBERET, propriétaire de parcelles rue du Drac et rue Taillefer à Sassenage, souhaite essentiellement connaître les aménagements prévus sur ces deux voies et sur certains carrefours, suite au flux supplémentaire de véhicules attendu. Il se montre préoccupé à cet égard et regrette le manque d'informations précises dans le dossier. Il se propose également d'adresser un courrier électronique. Dans ce courriel, il expose ses préoccupations par rapport à la circulation induite par le projet.

* Rue du Drac : rien de prévu. La situation de la rue du Drac est déjà compliquée, trop roulante, dangereuse. Déjà trois chicanes pour tenter de ralentir les véhicules, plus un indicateur de vitesse, circulation de camions pourtant interdits, etc. La ZAC ajoutera de nombreux véhicules en direction de l'autoroute. En conséquence, ne rien faire dans la rue du Drac semble totalement déraisonnable...D'autant plus qu'il manque cruellement un trottoir... Or, c'est une question prioritaire de sécurité. Certains se posent la question d'un sens unique. En conclusion, reprendre la rue permettrait aussi d'amener le Gaz et la fibre (absents, en ville, dans la Métro...).

* Rue du Taillefer : rien de prévu non plus. A nouveau la situation actuelle est déjà complexe et extrêmement dangereuse, sans trottoir bien que roulante... La ZAC ajoutera de nombreux véhicules en direction de Fontaine ou de l'autoroute, mais aussi des piétons allant vers le transport par câble. Les accès privés (dont le sien) sur la rue du Taillefer sont très dangereux (sortie en courbe, véhicules roulant très vite). Certains terrains sont enclavés (dont celui de son voisin, M. Lopez qui passe par chez lui) : ne rien faire serait « *quasiment criminel* » selon M. BARBERET. Il manque à nouveau un trottoir et des accès sécurisés. Comme pour la rue du Drac, refaire la rue permettrait aussi d'amener le Gaz et la fibre. Il faudrait en profiter pour désenclaver M. Lopez et libérer le droit de passage.

* Intersection Rue du Drac / Rue du Taillefer : tourner à droite quand on arrive de Taillefer est très dangereux, le mur de M. Lopez est marqué d'impacts d'accident, qu'il ne le répare plus car cela arrive trop fréquemment. Traverser est très dangereux. De plus, un chemin (lotissement Polican) serait transformé en route et une route ajoutée après l'intersection (en direction de la falaise), cela semble complexifier une intersection déjà problématique... Ce qui ne serait pas raisonnable. Un giratoire s'imposerait, cela ralentirait le flux et permettrait des accès plus sûrs.

Le stade d'avancement des études présentées à l'enquête publique n'a pas pour objet de décrire le détail des aménagements. Les aménagements nécessaires au bon fonctionnement de l'ensemble seront intégrés aux travaux de l'opération avec notamment prioritairement l'installation d'une continuité piétonne le long de la rue du Taillefer. Les études de dimensionnement des carrefours seront conduites au stade avant-projet. Les remarques ci-dessus seront utilement analysées.

- Observations orales de M. et Mme Audrey et Frédéric MURE-RAVAUD

Les époux MURE-RAVAUD, propriétaires de plusieurs parcelles comprises dans les 3 phases initialement prévues de la ZAC, sont venus s'informer. Ils ne sont pas opposés à la ZAC mais manquent d'information, notamment en termes d'évolution de la circulation. Ils se proposent de même d'adresser un courrier électronique (pas reçu).

- Observations écrites de Mme Michèle LIGOT

Elle souhaite compléter ses observations orales. A la lecture du projet qui a depuis la première présentation en 2015 évolué, elle a pu constater qu'une zone de logements serait réalisée sur une zone agricole, qui deviendrait alors constructible, à la limite longitudinale de l'impasse Mozart sur la commune de Sassenage et le lotissement de la saulée où se coule en souterrain actuellement la Saône.

- Elle souhaiterait savoir si ce cours d'eau va être de nouveau détourné de son cours initial pour permettre l'édification de ce nouveau lotissement et reporté à la limite restée agricole le long d'une "frange verte", et pose la question de savoir si ce cours d'eau présent le long de la rue Beethoven sera conservé avec sa faune et flore actuelle. Enfin, l'impact du trafic a-t-il été pris en compte ?

La petite Saone ne sera pas détournée.

Le cours d'eau présent le long de la rue Beethoven sera maintenu en l'état. L'impact du trafic a bien été pris en compte.

- Par ailleurs, est-il prévu dans ce projet une attention ou des dispositions relatives à un contrôle de qualité des eaux de la Sône sur son trajet depuis la commune de Fontaine et la commune de Sassenage, en tenant compte des zones aériennes, souterraines busées pour raisons de voiries ou zones de stationnement commercial, zone agricole. Selon elle, cela permettrait de lever tout questionnement ou ambiguïté de nuisances possibles par vétusté du réseau existant par porosité sur les zones de voiries (trafic quantifié important) ou de stationnement.

Un tel dispositif n'est pas prévu actuellement.

- Pour mémoire, toute la zone de stationnement située entre la rue du colonel Mahnès et le boulevard Paul Langevin a récemment fait l'objet d'une restructuration (configuration des emplacements) et d'un nouveau revêtement. L'évaluation de l'impact environnemental de la ZAC a-t-elle pris en compte cette restructuration ?
Cette restructuration a bien été intégrée.

- Observations écrites de Mmes Renée et Evelyne BOURDIS, de Mme Annie SUAUBOURDIS et de M. Bruno BOURDIS

Ces personnes, habitant à proximité de la ZAC projetée, bien qu'informées par nos soins que l'enquête portait sur la « loi sur l'eau » et les espèces protégées, entendent faire valoir leurs préoccupations en premier lieu sur la hauteur et densité des constructions par rapport au voisinage en termes de commodité de voisinage.

La hauteur des constructions n'est pas encore arrêtée dans le détail mais prendra bien en compte l'acceptabilité du projet par les riverains proches.

- Elles s'insurgent sur le fait que la présente enquête ait lieu avant le PPRI Drac. Pour elles, le fait d'user de la procédure Zone d'intérêt stratégique, c'est de passer en force malgré les risques importants. Tout n'a pas été suffisamment étudié et la ZAC pourrait accentuer les risques d'inondation en cas d'occurrence.
La présente enquête ne permettra en aucun cas de déroger à l'application du PPRI.
- Elles s'interrogent sur l'objet et le devenir de la voie métropolitaine et demandent qu'elle soit ouverte au plus tôt à la circulation motorisée pour désengorger la rue de l'Argentière qui est saturée et source d'accidents. Elles demandent aussi que des parkings soient prévus, notamment pour le transport par câble.
Il n'est pas prévu d'ouverture à la circulation de l'axe du fossé exutoire hydraulique à ce stade, une piste cyclable sera cependant aménagée sur ce parcours.
- En conclusion, elles s'étonnent sur l'opportunité de cette enquête et s'interrogent sur les motivations de sa précipitation.
La demande d'autorisation unique intervient 3 à 4 ans après la création de la ZAC. Cette enquête permettra d'assurer la bonne cohérence des procédures à venir au vu de la matière recueillie.

Observations écrites de Mme Mireille BURNAZ

Mme BURNAZ, habitante à Sassenage, souhaite qu'une coupure verte sépare la ZAC des villas riveraines. Si elle juge très positive la valorisation de la Petite Saône, elle s'interroge sur les risques d'inondation encourus par la population et sur la coupure des parcelles agricoles par la voie métropolitaine.

Une zone tampon plantée pourra être intégrée en limite de propriété riveraine.

Toutes les dispositions seront prises pour faciliter le franchissement du fossé exutoire hydraulique en étroite collaboration avec les exploitants.

- Observations écrites de Mme Gisèle et de M. Max COING-BOYAT

Ils sont propriétaires (consort Rochas) de la parcelle BA 62, située au cœur de la ZAC et sont étonnés de l'importance des espaces verts prévus sur notre parcelle. Bien que favorables au projet, ils tiennent à préciser que les aménagements le long de la petite Saône serviront à l'ensemble du projet. Ces aménagements sont rendus nécessaires en partie à cause des erreurs de l'urbanisation passée. En effet d'après les études « *les crues de la petite Saône sont déclenchées principalement par de forts épisodes pluvieux locaux qui induisent un ruissellement des surfaces imperméables* » (parking de géant, etc.).

- Par ailleurs, la sortie (des constructions prévues dans le projet) sur la rue Mozart leur semble problématique, étant déjà très encombrée lors des sorties du CES. Ils demandent donc pourquoi ne pas envisager de déplacer la zone verte en partie sur la parcelle rive gauche de la petite Saône, cela limiterait le nombre de voiture rue Mozart et rue Beethoven ?

Les solutions adaptées de gestion de flux de desserte de nouvelles constructions sur ce secteur sont à l'étude. Cependant, la restitution de l'espace naturel du parc de la petite Saone laisse peu de possibilités de connecter ce secteur à d'autres voiries que les rue Mozart et Beethoven dont une adaptation pourra être envisagée.

ANNEXE 1 : Réponse à chaque remarque concernant le volet déplacements du courrier transmis par le groupe Casino le 29 mai 2017 au commissaire enquêteur.

- page 79 : les trafics journaliers de l'état des lieux présentés sont anciens (données de 2005 à 2009) et ont fortement diminué depuis. Nous relevons environ 30% de trafic en moins sur les voies structurantes. Par contre, le trafic est comparable en entrée / sortie du magasin Casino (5 000 véh/h contre 5 400 véh/h à l'époque). Les flux de transit critiqués dans le texte ont donc en réalité déjà disparu en 2017. Au contraire de ce qui est écrit en bas de page, l'essentiel des capacités routières est désormais consommé par des flux d'échanges, notamment avec le centre commercial.

- page 80 : les données utilisées ne sont pas datées, ce qui les rend difficiles à interpréter, surtout après la présentation des trafics journaliers de 2005 à 2009. C'est pourtant sur ces seules données que tout l'argumentaire du « mauvais » trafic de transit et du « bon » trafic d'échanges repose.

- page 81 : l'analyse du carrefour C3 (Romans / Langevin) est incomplète car elle ne tient pas compte du carrefour plus au Nord sur l'Avenue de Romans qui bride la capacité de la Rue de l'Arpenteuse. A noter que, de façon générale, il y a un grand flou sur les données utilisées (sources et dates d'obtention des données ne sont jamais spécifiées). Les comptages en HPS sont toutefois compatibles avec nos comptages de 2017.

- Certaines données hors périmètre de la ZAC datant en effet de 2005 à 2009. Tous les comptages sur le périmètre ont été réalisés entre 2011 et 2013.

- Les comptages seront actualisés dans le cadre du lancement de l'AVP. Les données faisant état d'une diminution du trafic de l'ordre de 30% gagneraient à être valorisées par ailleurs, mais ne concordent pas avec des données récoltées à un horizon plus récent.

- page 131 : dernier paragraphe « Enfin, afin de maîtriser les parts modales en accès à la zone et en réponse à une pratique actuelle importante en semaine, mais informelle, le parking du centre commercial Casino devra être clôturé afin de ne pas constituer une offre complémentaire potentielle pour les résidents et actifs du projet ». Il n'existe aucun outil juridique permettant de garantir à la collectivité cette situation. Autrement dit, la mesure compensatoire indiquée ici est purement virtuelle et ne doit pas être prise en compte, ce qui affaiblit considérablement l'argumentaire.

- Il s'agit d'une recommandation évidente et visant notamment à sécuriser les capacités de stationnement du centre commercial. Le sens du commentaire n'est pas très clair. Il n'y a, à notre connaissance, pas de centres commerciaux dont les parkings peuvent rester ouverts en milieu urbain dense et mixte...

- page 138 : nos comptages en 2017 ont permis d'établir clairement la génération de trafic liée au centre commercial. Elle est de 1 090 véh/h à l'HPS et 7 700 véhicules / jour. Rien à voir avec 1 500 véh/h et 15 000 véhicules / jour.

- Page 80 est présentée la structure du trafic actuel. Casino n'est pas le seul générateur de déplacements existants sur le site. Les 1500 correspondent à l'ensemble de la zone et non à Casino uniquement. Sur la partie Sud, 1300 veh/h en échange étaient estimés, dont Casino. La valeur de 1'090 en lien avec casino semble cohérente.

- Nous ne disposons pas de comptages aux entrées/sorties du parking et sommes partis sur des hypothèses au regard des surfaces de vente. Les comptages seront actualisés dans le cadre du lancement de l'AVP et l'analyse du carrefour Romans / Langevin / Croisat affinée.

. page 139 : le ratio de génération de déplacements indiqué pour les surfaces commerciales (20 déplacements / jour pour 100 m² de surface commerciale) est inférieur au ratio pour les surfaces de loisirs. Étonnant . En s'appuyant simplement sur le centre commercial existant (24 900 m² SHON), nous obtenons avec les chiffres indiqués dans l'étude d'impact 15 000 / 24 900 x 100 = 60 véhicules / jour. Rien à voir avec le ratio de 20 déplacements par jour indiqué. En prenant nos comptages, nous sommes encore à 31 véhicules / jour. Nous ne

comptons pas les piétons, les cyclistes et les usagers des TC, ce qui ne peut qu'augmenter encore le ratio. Il y a donc de façon évidente une sous-estimation du trafic généré par les commerces projetés.

- Les ratios diffèrent logiquement selon la typologie des enseignes. Les commerces ici visés ne sont pas un hypermarché, et visent une clientèle de proximité. Sans stationnement, vous noterez qu'il est a priori difficile de générer du trafic.

. pages 141 et 142 : le texte et les diagrammes se contredisent. « Au global, la part modale des déplacements en voiture particulière pour les flux de déplacements en échange avec l'opération est estimée à 50%. » alors que les diagrammes indiquent une part modale de 6 300 / 18 900 = 33% !! Une part modale de 33% pour les automobiles n'existe pas en France !

- Un déplacement n'est pas égal à 1 véhicule. Le taux de remplissage moyen des véhicules sur la Métro est de l'ordre de 1,3, d'où cet écart

Bref, le canal des ratios de génération des déplacements trop bas et des hypothèses de part modale bien trop orientées vers les mobilités alternatives se traduit par des projections de trafic minimalistes qui minimisent l'impact du projet sur les conditions de circulation. Remons dans les ordres de grandeur : 110 000 m² de logements se traduiraient par environ 110 000 / 70 = 1 570 logements, occupés par des ménages de 2,5 personnes, soit 1 570 x 2,5 = environ 4 000 nouveaux habitants dans le quartier. La prévision de trafic fournie dans l'étude d'impact revient à considérer qu'en moyenne un nouvel habitant génère seulement 5 500 / 4 000 = 1,37 véhicule / jour sur la voirie. On est très loin des résultats de l'Équipe Ménages Déplacements (3 déplacements / jour / habitant dont 75% en automobile, soit 2,25 véhicules / jour sur la voirie) !! Le biais d'un facteur 2 dans une étude de trafic lui est toute crédibilité.

- Un projet fil de l'eau à 75% de déplacements VP n'est pas envisageable et complètement déconnecté des réalités métropolitaines et contraintes du site. Par ailleurs 3 depl./jour/habitant avec 75% de PIM VP ne génèrent pas 2,25 veh/jour mais 1,75 (le taux de remplissage des véhicules est de 1,3). Par ailleurs, la taille des ménages n'est pas de 2,5 en moyenne ici mais de 2,1

. pages 148 à 151 : le carrefour Romans / Argenteuil est bien présenté dans l'état des lieux mais n'est plus étudié dans les impacts sur le fonctionnement du réseau viaire. C'est bien malheureux car passer sous silence ce carrefour écite de s'intéresser à des nuisances potentielles et à des problèmes de fonctionnement du carrefour (congestions en heure de pointe du soir). Par ailleurs, l'autre carrefour à enjeu (Romans / Langevin / Croizat) est traité très laconiquement en page 151 « Ce carrefour sera à réajuster dans le cadre du projet autour d'une place publique ». Là encore, il n'est pas possible dans le cadre d'une étude d'impact digne de ce nom, de ne pas traiter ce carrefour et de passer sous silence les éventuelles mesures compensatoires nécessaires. Par cette phrase laconique, l'étude n'apporte aucune garantie du bon fonctionnement du carrefour à terme et reporte la responsabilité au futur gestionnaire de voirie.

- Des comptages seront réalisés dans le cadre du lancement de l'AVP et l'analyse des 2 carrefours affinée.

. page 163 : la carte de principes de gestion du stationnement privé indique clairement que le parking Casino se situe dans l'aire d'impact du projet (pas du projet de câble, mais bien du projet des Portes du Vercors). C'est donc au porteur de projet de proposer et financer une mesure de compensation. Elle serait plutôt de l'ordre de l'augmentation des places de stationnement plutôt que de la privatisation par clôture, qui, soit dit en passant, se révèle contradictoire avec les mesures de mutualisation à l'Etat pourtant plébiscitées juste dans la page précédente (des de page 162) !

- Une mutualisation maîtrisée ne passe pas par la politique de l'open access. L'augmentation des capacités de stationnement induit seulement du trafic en plus, que le réseau viaire et la collectivité ne peuvent/souhaitent pas induire/gérer.

. page 166 : préconisation d'interdictions de mouvements de tourne à droite / gauche dans le carrefour Argentiéro / Taillefer. A noter car cela nous semble affecter en partie l'accès à Casino depuis le Nord. La mesure compensatoire proposée devra faire l'objet d'un jalonnement peu explicite et certainement peu compréhensible pour les usagers.

- Le chemin le plus court sera l'amorce de l'allée métropolitaine. On crée un by-pass, ce qui ne pose pas de difficulté particulière.

. page 167 : carrefour Romans / Croizat / Langevin. Une page entière est consacrée à ce carrefour mais rien n'est fourni en termes d'analyse de réserves de capacité au contraire des autres carrefours du secteur d'étude. On reste donc largement sur sa fin.

- Des comptages seront réalisés dans le cadre du lancement de l'AVP et l'analyse des 2 carrefours de Romans affinée.

Quelques aménagements de carrefour nous semblent particulièrement incongrus voire inexistants pour la circulation à l'échelle des communes de Sausage et Fontaine. Citons par exemple :

- Croisement Taillefer / Argentiéro suppression d'un tourne à droite, renvoi du flux de transit dans le quartier engendrant des problèmes pour les riverains !
- Suppression du tourne à gauche vers le pont des martyrs et prise d'hypothèse d'un report du flux sur le pont barragé en aval (à 4km...)
- Passage de 3 à 2 voies en venant du sud au croisement rde de Romans / Argentiéro (congestion assurée)

- Point 1 : on renvoie sur l'allée métropolitaine qui supportera in fine 15'000 veh/jour, pas de difficulté particulière

- Point 2 : le TAG n'est pas supprimé, mais une partie des flux devront se réorienter, ou "attendre" sur la rue Maladière

- Point 3 : l'allée métropolitaine va reprendre tout le trafic en lien avec l'A480 (échangeur des Martyrs), une diminution de capacité de l'avenue de Romans à l'approche de la rue de l'Argentiéro peut être envisagée. Des comptages seront réalisés dans le cadre du lancement de l'AVP et l'analyse des 2 carrefours de Romans affinée.