

**dossier n° : E21000110 / 38**

**Projet d'aménagement de la RD 519  
entre le carrefour de Rival et Marcilloles-est (Isère)**

Maître de l'ouvrage : Département de l'Isère - autorité organisatrice : DDT de l'isère

procédure de mise à l'enquête publique **unique**  
du 1<sup>er</sup> septembre 2021 au 1<sup>er</sup> octobre 2021

**rapport  
conclusions – deux avis**



**traversée du secteur de la  
Magdeleine**

**RD 519 : entre  
Marcilloles et le  
croisement du  
gros chêne**



**débouché de la rue de la Gerla  
sur la rue du moulin**

## S O M M A I R E

liste des annexes au rapport et des abréviations	3
<b>introduction générale :</b>	<b>4</b>
<b>PARTIE 1 : généralités</b>	<b>6</b>
sous partie 1 : cadre juridique de la participation	6
11 – périmètre de l'enquête unique	6
12 – nature du projet	6
sous-partie 2 : présentation du rapport, calendrier détaillé	8
21 - rappel des références réglementaires de l'enquête	8
22 - Composition des dossiers soumis à l'enquête	9
23 - Rappel des délais de l'enquête	10
<b>PARTIE 2 - organisation et déroulement de l'enquête</b>	<b>11</b>
sous partie 2.1 : organisation de l'enquête	11
21.1 – Le matériel de l'enquête	11
21.2 - Les mesures de communication et d'information de l'enquête	11
21.3 - Une réunion préparatoire a été tenue par l'autorité organisatrice	11
21.4 – bilan de la concertation préalable	12
21.5 – avis des personnes publiques associées	12
21.6 - Calendrier et dates clés de l'enquête publique	14
21.7 – Analyse de terrain	14
sous partie 2.2 : déroulement de l'enquête	15
22.1 – quantification des observations et des contributions	15
22.2 - Entretien avec le Maître d'ouvrage à mi chemin	15
22.3 – relevé statistique des opinions émises en entretiens	16
22.4 – relevé statistique des opinions émises par d'autres modes	17
<b>PARTIE 3 - Les enseignements de l'enquête</b>	<b>19</b>
Préambule : synthèse générale des observations	19
chapitre 3.1 - impacts environnementaux	20
31.1 – témoignages sur les préoccupations environnementales	20
31.2 – analyse des observations concernant les voiries secondaires	24
31.3 – Gestion des impacts pendant le chantier	28
chapitre 3.2 - discussions sur l'utilité publique et le parcellaire	29
32.1 – utilité publique et cohérence globale du projet	29
32.2 – approche parcellaire	31
32.3 – demande particulière du commissaire enquêteur et gouvernance territoriale	35

## **PARTIE 4 - Conclusions et avis motivés - document séparé**

### **Liste des annexes**

annexe 1 : procès verbal de synthèse remis le 7 octobre

annexe 2 : recueil des informations et entretiens en permanences daté du 5 oct

annexe 3 : recueil des lettres, documents, observations sur registres  
et courriels reçus en mairie (tableau et fac-similés)

annexe 4 : mémoire en réponse du Maître d'ouvrage reçu le vendredi 22 octobre

annexe 5 : publications dans la presse, certificats et constats d'affichages

annexe 6 : Arrêté d'ouverture et avis d'enquête publique

annexe 7 : Avis de la Commission Locale de l'Eau, avis de la Chambre d'agriculture et convention, courrier et avis de la communauté de communes B.I.C.

### **abréviations ou sigles apparaissant parfois :**

VC : voirie communale

CA : chambre d'agriculture

F : avis plutôt favorable

QP : questionnement avec des propositions

Q : demande de renseignement simple

Px : contribution en entretien et permanence

Rx : document inséré dans les registres

Lx : lettre déposée en mairie ou envoyée

Cx : courriel reçu sur le portail de l'autorité organisatrice

D1 : un document remis au Commissaire enquêteur

LCSA : La Côte Saint André

SSB : Saint Siméon de Bressieux

D : avis plutôt défavorable

QR : questionnement avec des réserves

div : divers ou sans objet pour l'EP

**EP 1 : enquête relative aux impacts environnementaux**

**EP 2 : enquête d'utilité publique du projet**

**EP 2 bis : enquête parcellaire sur les achats de terrain**

***En italiques*** : références à des passages du dossier, copie des réponses du maître d'ouvrage ou de contributions complémentaires.

# R A P P O R T

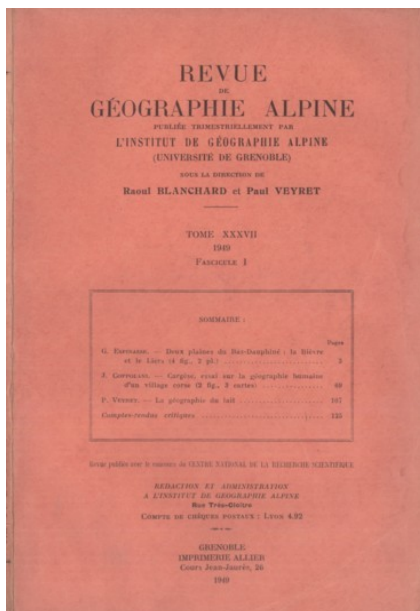
## Introduction générale

Cette enquête a été sollicitée par le Département de l'Isère, maître de l'ouvrage projeté, qui consiste en un aménagement, une mise en sécurité et une amélioration de l'offre de services sur une partie de la route départementale n° 519, entre le rond point du Rival et la zone d'activités de Marcilloles.

Le tronçon routier est marqué par des enjeux de sécurité (une forte accidentologie), des conflits d'usage : voitures en transit et circulation locale, flux important de camions de fort tonnage et engins agricoles dans la plaine de la Bièvre. Il se caractérise également par un gabarit de circulation ancien, non adapté à l'évolution forte des trafics (largeur de la voie, absence de bas côtés, nombreux croisements non protégés, fossés d'évacuation des eaux pluviales discontinus et non adaptés, etc.).

Le maître de l'ouvrage a conduit des études et une concertation depuis plusieurs années. Après avoir réalisé les études réglementaires, proposé des options d'aménagements et les avoir ajustées, suite à la phase de concertation, il a proposé en juin 2021, l'organisation de l'enquête publique. La phase active de réalisation (achèvement des acquisitions foncières, programmation des travaux) est prévue à partir du second semestre 2022, une fois l'ensemble des procédures d'autorisation achevé. Les possibles impacts ont été étudiés et soumis à l'avis des personnes publiques associées. Des mesures complémentaires ont été prévues et détaillées dans le dossier. Elles concernent la création d'un réseau de chemins d'exploitation agricole, quelques aménagements sur des voiries communales, la végétalisation de délaissés routiers et l'augmentation des dispositifs de parcours de la faune.

C'est cet ensemble de travaux qui a donc fait l'objet de l'enquête publique unique (impact environnemental – utilité publique - parcellaire) dont le présent rapport rend compte.



**Avant d'aborder le rapport détaillé et pour comprendre la géographie, la morphologie et l'évolution de la plaine de la Bièvre**, dont le projet d'aménagement de la RD519 en est le centre et en constitue la colonne vertébrale, il n'est pas inutile de revisiter le tome 37 de la revue de géographie alpine daté de 1949 et le long article du géographe Gérard Espinasse. Quelques extraits sont ici reproduits :

*En s'opposant aux plateaux qui les encadrent et aux sombres bastions forestiers qui les enserrant, la Bièvre et le Liers font figure de bas pays. L'encaissement des deux cellules excède quelquefois 300 m., il oscille d'ordinaire autour de 190 m. Les deux vallées se trouvent en outre dans une situation remarquable. **Installées en plein centre du Bas-Dauphiné, elles commandent la plupart des accès d'une très vaste construction, celle de l'avant-pays dauphinois...**Mais ce sont véritablement des physionomies de vallées qui l'emportent à l'Ouest. Plusieurs groupes de terrasses se partagent le secteur occidental de la Bièvre et celui du Liers, .../... se dressant comme autant d'escaliers monumentaux à l'entrée de la Valloire.*

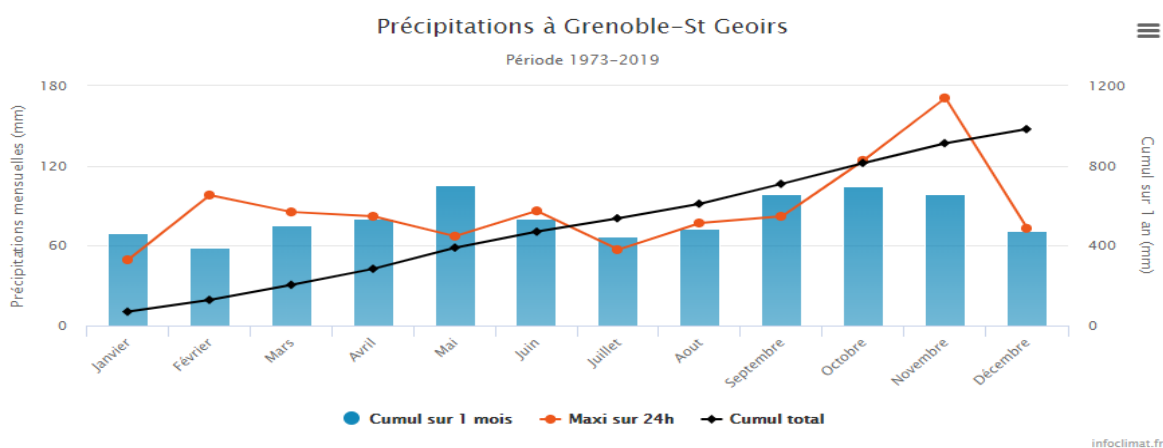
*Ces deux vallées participent à un système qui est nettement inscrit dans la masse de l'avant-pays ; mais elles constituent deux talwegs morts, en dépit de la fraîcheur et de la majesté de leurs formes.../... Du point de vue de la géographie physique et de la géographie économique, les expressions : plaine de Bièvre, plaine du Liers ont fini par s'imposer.*

Ces dénominations populaires qui traduisent avec force l'ampleur et l'aspect des deux dépressions ne sauraient cependant faire oublier que **le caractère fondamental de la Bièvre et du Liers réside avant tout dans leur nature de vallées**. Aucun fleuve, aucune rivière n'arrose aujourd'hui les deux dépressions ; elles ne reçoivent plus que de maigres ruisseaux qui dévalent des versants pour venir se perdre dans des alluvions caillouteuses. C'est donc un problème plein d'intérêt mais aussi plein d'embûches que pose la morphologie de la Bièvre. Par son histoire et son accoutrement glaciaire la dépression appartient donc encore à la communauté alpine.../...

**Le climat de la Bièvre résulte d'influences variées.** Tendances océaniques ou affinités continentales dessinent les principaux traits de son tempérament et ce sont les compromis de ce climat de transition qui donnent à l'atmosphère de la dépression son humeur et ses caprices. La bise du Nord-Ouest, parfois glacée et toujours sans pluie, c'est, pour le paysan, la bise noire. L'adversaire de la bise, c'est le vent du Midi ou plus précisément le vent du Sud-Ouest. Il apporte dès le début du printemps sa provision d'orages et de pluies. Le printemps représente vraiment la saison critique : des coups de froid se produisent fréquemment en mars et en avril, avec des amplitudes diurnes qui atteignent aisément plus de 20°. C'est grâce à ses étés suffisamment chauds, que la Bièvre occidentale se prête si bien à la culture des céréales. Les deux vallées sont assez copieusement arrosées, recevant une tranche d'eau qui atteint environ 1 m. Le climat de la Bièvre.../...a ses incartades ou ses dérèglements, les traits mêmes d'un climat de transition. Le régime des eaux leur doit en partie sa complexité et ses dévergondages. Le village de Brezins a plus d'une fois souffert des débordements du Rival. Et, pour se prémunir contre ses attaques, les habitants de Marcilloles organisèrent leur défense en édifiant une digue, à l'Est de la bourgade. Le Rival les renversa de nouveau le 30 mai 1856, en détruisant de surcroît plusieurs maisons. Les deux dépressions ne sont donc pas totalement à l'abri des violences des eaux.

Nos vallées opposent le gigantesque damier de leurs champs cultivés aux pelouses et aux vignes de leurs versants, aux segments de leur ceinture boisée. Mais de l'un à l'autre de ces secteurs si nettement tranchés dans le paysage, des coteaux à la plaine, il y a continuité.../...**S'y étend un paysage profondément humanisé avec l'effort séculaire des hommes, c'est le domaine qu'ils ont lentement et durement conquis sur la forêt.**

**Références :** [https://www.persee.fr/doc/rga\\_0035-1121\\_1949\\_num\\_37\\_1\\_5456](https://www.persee.fr/doc/rga_0035-1121_1949_num_37_1_5456)  
Gérard Espinasse - Revue de Géographie Alpine Année 1949 37-1 pp. 5-70



Aujourd'hui, pour reprendre l'expression de G. Espinasse, « l'effort séculaire des hommes » se poursuit avec l'objectif d'utiliser les atouts géographiques de cette vallée pour y continuer l'implantation d'un axe de communication et de mobilité adapté aux usages et au développement des échanges entre les vallées alpines et le sillon rhodanien, en croissance continue.

Le projet soumis à l'enquête en constitue un témoignage. Il vient à la suite des importants chantiers de re-profilage de la RD519 déjà réalisés : de Rives jusqu'à la desserte aéroportuaire de saint Étienne de saint Geoirs. Il serait alors le premier maillon des trois chantiers à venir, suivi des deuxième et troisième secteurs d'aménagement, prévus pour rejoindre la vallée du Rhône, au droit de Chanas.

# PARTIE 1 : généralités

## sous partie 1 : cadre juridique de la participation

### 11 – Périmètre de l'enquête unique

L'enquête publique unique concerne trois champs réglementaires différents :

- ✓ demande d'autorisation environnementale aux titres de la loi sur l'eau et des milieux aquatiques, R181-1 et suivants, L 214-1 et suivants et R 214-1 et suivants
- ✓ demande de déclaration d'utilité publique, article L 342-7 à L 342-26
- ✓ parcellaire et cessibilité relative à l'opération

Ces trois champs, justifiant trois dossiers distincts dans les documents de présentation du projet, ont été regroupés en deux enquêtes qui seront donc distinguées dans les conclusions et avis :

- ✓ celle relative à l'impact environnemental
- ✓ celle relative à l'utilité publique et à l'enquête parcellaire

Le périmètre géographique concerne six communes : Marcilloles, Viriville, Sardieu, Saint Siméon de Bressieux (indiqué « SSB » et commune siège de l'enquête), Châtenay et La Côte saint André (indiqué LCSA).

### 12 – Nature du projet

Le Département de l'Isère souhaite améliorer la sécurité et le niveau de service offert aux usagers sur la RD 519 entre les communes de Brézins et de Chanas. Ce projet stratégique d'aménagement a été découpé en trois secteurs. Le secteur 1 concerne 5 kilomètres entre le second carrefour giratoire du Rival et la ZA des Alpes à l'est de Marcilloles. Il est considéré comme prioritaire, compte tenu des conflits d'usage, de l'accidentologie élevée et de la densité du trafic.



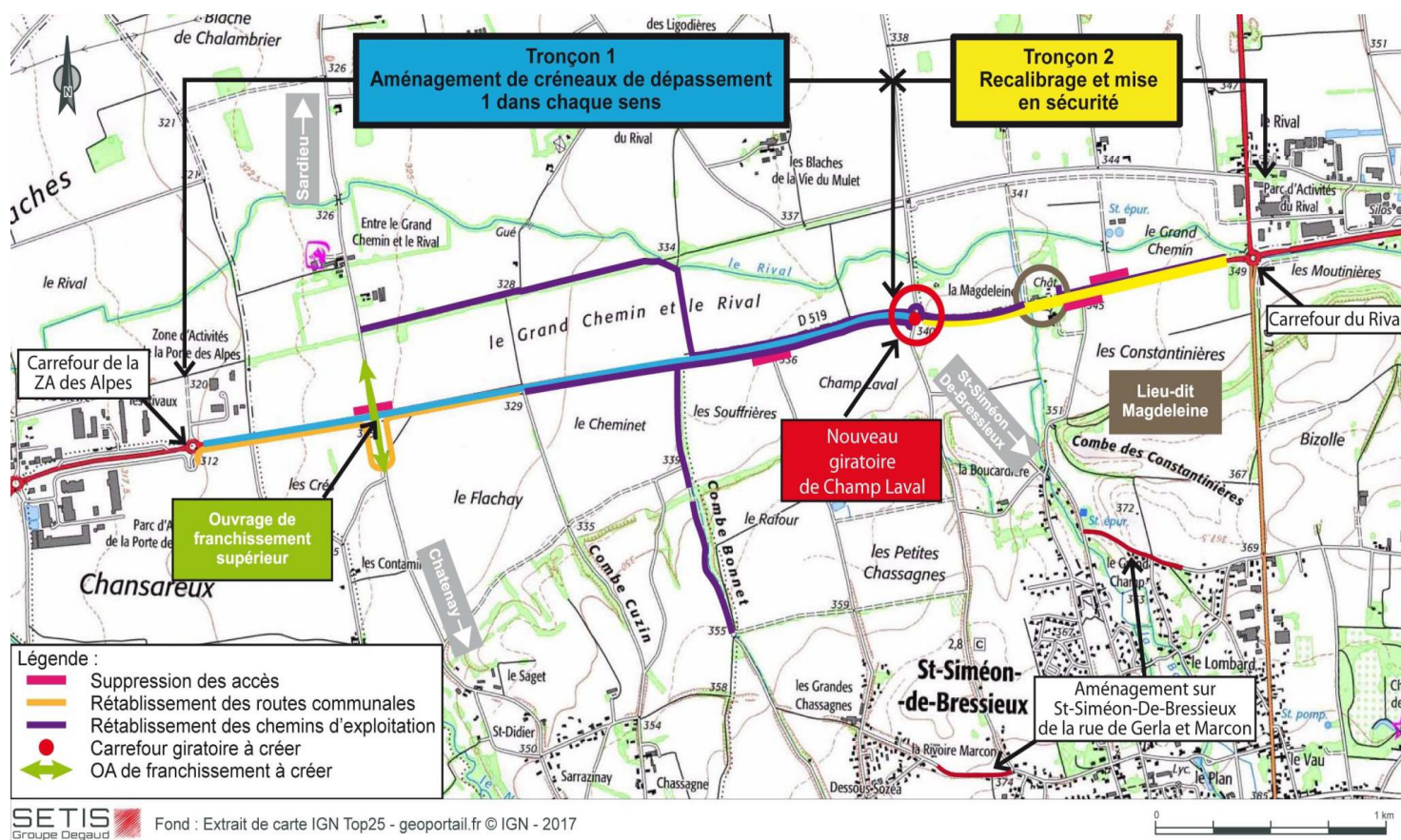
Ce secteur 1 est divisé en deux tronçons, situés avant et après le carrefour du lieu-dit Champ Laval.

Le tronçon 1 : entre le giratoire d'accès à la zone d'activités de Marcilloles et le carrefour du lieu-dit Champ Laval, il sera remanié en une voirie de 2+1 voies, alternées ouest puis est.

Le tronçon 2 : entre le carrefour de Champ Laval et le carrefour giratoire du Rival, il restera en 2 X 1 voie élargie et sécurisée sur les bas côtés.

Sur ces tronçons les aménagements ont pour objectif d'assurer une continuité avec les profils de circulation déjà en place à l'est, avant que le projet ne se déploie à l'ouest, après Marcilloles, dans les années à venir.

Le rétablissement de corridors écologiques est prévu, avec la mise en place sous la chaussée d'ouvrages de franchissements pour la petite faune et des espaces dédiés sur l'ouvrage de franchissement supérieur (à l'image de ce qui a déjà été fait dans le tronçon à 2 X 2 voies, avant l'aéroport).

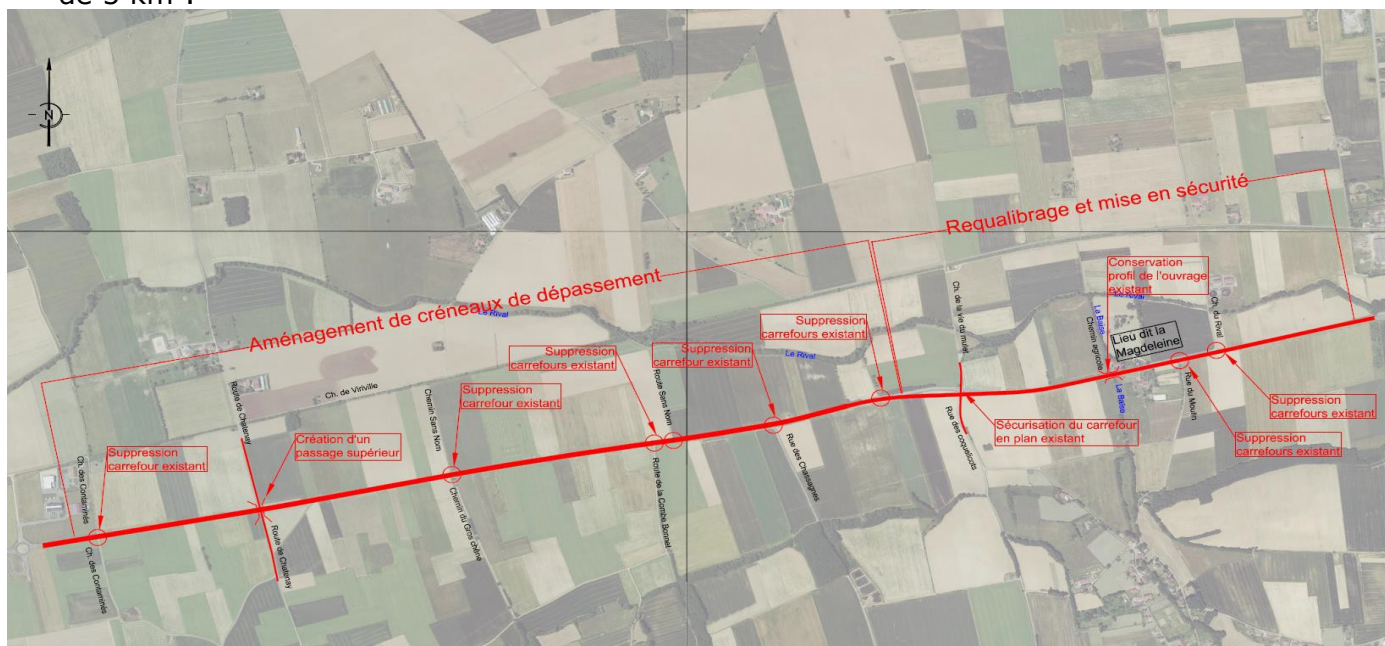


Le projet proposé repose sur différentes actions que la carte ci-dessus symbolise (voir légende) :

Au titre des équipements et ouvrages : la réalisation de deux équipements de circulation : un ouvrage de franchissement supérieur multifonctionnel au carrefour dit de Châtenay-Sardieu et un nouveau giratoire au lieu dit « champ Laval ». Ce dernier équipement n'était pas prévu à l'origine, il est apparu nécessaire, suite à la concertation avec la population. Ainsi que la reprise complète et le redimensionnement de la RD 519, pour atteindre une largeur de voie comprise entre 9 et 14 m, selon les secteurs (7,5 m actuellement).

Au titre des voiries secondaires et des obligations de préservation : La mise en place d'importantes mesures compensatoires est proposée : un maillage de chemins d'exploitation pour les activités agricoles ; la reprise de portions de voiries communales, dont le trafic pourrait être impacté par les aménagements sur la RD 519 ; la reprise de l'ensemble des fossés pour les eaux pluviales et la végétalisation de quelques délaissés. L'un des objectifs à atteindre est une certaine « transparence » des aménagements aux événements climatiques, comme au peuplement faunistique.

La carte ci-dessous laisse deviner les enjeux agricoles, de communication intercommunale et le « déroulé » des équipements ou aménagements prévus sur cette portion de l'ordre de 5 km :



Les conflits d'usage actuellement subis, sont alors évidents entre véhicules de transit, quelque soit leur nature et les circulations locales : engins agricoles et trajets quotidiens. L'environnement est également sensible, mais dans une moindre mesure. Dans le contexte d'évènements climatiques en constante évolution : les risques naturels liés aux précipitations ont été décrits et traités. L'impact sur la faune et la flore est par contre très limité (voir à ce propos la suite du rapport et les études d'impact présentes dans le dossier). Cet aménagement restera « transparent », non contenu dans un périmètre grillagé, pourvu de dispositifs de circulation de la faune et des eaux pluviales.

## **sous-partie 2 : présentation du dossier soumis à l'enquête, calendrier détaillé**

### 21 - Rappel des références et réglementations à la base de l'enquête

code de l'environnement : articles L 181-1 et suivants, R181-1 et suivants,, L 214-1 et suivants, R 214-1 et suivants

code de l'environnement : article L 123-1 et suivants ; R 122-1 à R 123-1 et suivants (évaluation environnementale), sous les rubriques 2.1.5.0 et 3.2.2.0 de la nomenclature, code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, articles R.131-1 à R.131-14

loi n° 2002-276 du 27/02/2002 relative la démocratie de proximité,

décret n°55-22 du 04/01/2002, art 5 et 6 portant réforme de la publicité foncière

Délibération du Conseil Départemental de l'Isère du 12 avril 2019 sollicitant notamment les services de l'État pour l'ouverture d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et d'une enquête parcellaire dans le cadre du projet de sécurisation de la RD 519 entre le carrefour du Rival et Marcilloles Est,

Demande du Département de l'Isère déposée le 23 mars 2020 complétée les 3 juin 2020, 5 novembre 2020, 8 février 2021 et le dossier l'accompagnant comportant les



informations environnementales par laquelle il sollicite l'autorisation de réaliser l'aménagement de la RD 519

Dossier d'enquête parcellaire transmis par le Département de l'Isère le 25 février 2021,

Décision du 09/06/2021 du Tribunal Administratif de Grenoble portant désignation du commissaire enquêteur,

Arrêté n° 38-2021-07-09-00010 du Préfet de l'Isère, portant ouverture d'une enquête publique unique relative à l'aménagement de la RD 519 entre le carrefour du Rival et Marcilloles portant sur une demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau, sur la déclaration d'utilité publique du projet et sur la cessibilité relative à l'opération.

## 22 – Composition du dossier soumis à l'enquête

Quatre pièces constituaient le dossier, déroulant globalement les deux enquêtes sous-jacentes :

**Pièce A** : Notice d'enquête publique constituant une description sommaire avec une table des matières des dossiers suivants, un rappel du déroulement de l'enquête et des textes la régissant, ainsi qu'un schéma de procédure indiquant la construction générale du dossier. L'ensemble faisant 7 pages

**Pièce B** - le dossier de demande d'autorisation environnementale, constitué de 10 documents :

- 1 – Demande - CERFA
- 2 – Situation
- 3 – Propriété du terrain
- 4 – Description du projet
- 5 – Étude d'incidence loi sur l'eau
- 6 – Décision de l'Autorité Environnementale – procédure d'examen au cas par cas
- 7 – Éléments graphiques
- 8 – Présentation non technique : document majoritairement consulté par le public
- 9 – Volet Biodiversité
- 10 – Bilan de la concertation

Ce sont les documents 4, 5 et 9 qui réunissent les études techniques d'impact environnemental.

L'avis de l'autorité environnementale daté du 9 mai 2018, est repris dans le document 6 et fera l'objet d'un commentaire.

Par contre l'avis de la commission locale de l'eau assez récent : 4 mai 2021 n'a pas été rattaché au document 5, comme on aurait pu s'y attendre. Il a cependant été joint au dossier d'enquête.

### **Pièce C : le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique**

Cet ensemble regroupe les documents relatifs à l'utilité publique : estimation financière, avis de l'administration des domaines, économie générale et travaux. Il se distribue de la façon suivante :

- 1 – note de présentation en l'absence d'EE
- 2 – informations juridiques et administratives
- 3 – notice explicative justifiant l'utilité publique

- 4 – plan de situation
- 5 – caractéristiques principales des ouvrages
- 6 – appréciation sommaire des dépenses
- 7 – plan général des travaux
- 8 – annexes : renvoyant au dossier précédent (impact environnemental, annexes 1 et 2) ainsi que le bilan de la concertation préalable réalisé en nov et déc 2018 et la délibération du Conseil départemental de l'Isère décidant du projet

On notera que les caractéristiques principales des ouvrages, le document sur la concertation et l'appréciation des dépenses, ont fait l'objet de l'attention particulière du public.

### **Pièce D : documents d'enquête parcellaire**

- 1 – notice de présentation du projet
- 2 – état parcellaire (sous la forme de tableaux avec les références détaillées des parcelles concernées et de leur propriétaires)
- 3 – plan parcellaire, comprenant sept planches pour formaliser le linéaire

les documents 2 et 3 ont été abondamment utilisés lors des discussions avec le public, plus habitué à ce type de représentation où chacun pouvait « se situer » par rapport à l'ensemble.

Notons qu'un certain nombre de personnes sont venues exposer leurs observations avec en main le courrier reçu du Département, relatif à l'identification des parcelles concernées et au prix proposé à la vente ; ce document comprenant un formulaire à remplir et à retourner au service foncier du Département. Conseil leur a été donné de faire comme cela était indiqué en ajoutant, si cela était souhaité, le commentaire approprié.

### 23 - Rappel des délais de l'enquête

Après la tenue de la phase de participation du 1<sup>er</sup> septembre au 1<sup>er</sup> octobre 2021, soit 31 jours, le P.V. de synthèse a été remis en main propre aux représentants du Département, maître d'ouvrage du projet : MM. Roux chef de service et Ribeaud, Chargé d'opération, le jeudi 7 octobre à 14h, soit dans le délai imparti de huit jours après la clôture de l'enquête.

Il sera joint en annexe 4 du présent rapport et remis en copie Monsieur le Préfet de l'Isère (DDT) et à Monsieur le vice-Président du Tribunal administratif, pour leur information.

Monsieur le Président du Conseil Départemental de l'Isère disposait d'un délai maximum de 15 jours à compter de la remise du procès verbal de synthèse, pour produire ses observations et sa contribution, soit jusqu'au vendredi 22 octobre maximum. Ce mémoire en réponse a été transmis par courriel et lettre recommandée le 21 octobre 2021.

A la suite de quoi, le Commissaire enquêteur disposait du reste des trente jours suivant la clôture de l'enquête pour déposer son rapport final et formuler ses conclusions et avis. Soit au plus tard le lundi 1<sup>er</sup> novembre 2021 à 12h.

Le rapport, les conclusions et avis et les annexes sont remis jeudi 28 octobre 2021, en documents séparés et en cinq exemplaires. Deux originaux et deux copies à l'attention du Département et de la Préfecture. Une copie à l'attention du Tribunal administratif.

L'autorité organisatrice ou le Président du TA ont quinze jours pour solliciter auprès du Commissaire enquêteur des compléments relatifs à ses conclusions. Passé ce délai, le rapport, les conclusions et l'avis sont réputés définitifs. Ils sont alors mis à la disposition du public pendant un an par tous moyens.

## **PARTIE 2 - organisation et déroulement de l'enquête**

### **sous partie 2.1 : organisation de l'enquête**

#### 21.1 - Le matériel de l'enquête

En préambule, il convient de noter que le dossier était complet, construit en quatre parties, renvoyant à l'un des trois domaines réglementaires justifiant l'enquête unique. Il comportait inévitablement des redites d'un dossier à l'autre, puisque l'évaluation environnementale est commune aux deux procédures d'enquêtes et doit figurer à ce titre dans chaque dossier. Ces redites se sont révélées au final utiles, pour les personnes ne souhaitant consulter qu'un des aspects de l'enquête. Une partie de la cartographie, détaillée et multiple, ainsi que certaines présentations du projet (notamment les deux équipements structurants : le giratoire et l'ouvrage de franchissement supérieur), ainsi que les plans linéaires des parcelles concernées par les acquisitions foncières, ont été discutées lors des permanences, facilitant la prise de conscience du projet par les personnes, lors de leurs venues.

Les registres ouverts dans les six mairies n'ont pas eu le succès escompté : deux inscriptions ont seulement été portées. Le public a privilégié l'entretien en permanence sur toute autre forme d'expression, comme l'indiquent les tableaux de présentation statistique.

#### 21.2 - Les mesures de communication et d'information propres à l'enquête

Elles ont été réalisées à la date de l'ouverture de l'enquête, avec deux avis dans la presse renouvelés deux fois. Il faut noter le caractère complet de l'affichage dans le secteur considéré, dans les panneaux officiels en mairies, ainsi qu'aux abords et sur le parcours soumis à l'enquête de la RD 519. L'affichage a aussi concerné les écarts faisant l'objet de mesures complémentaires d'intervention sur les voiries communales. En tout seize lieux d'affichage ont été prévus et entretenus au cours de l'enquête. Un PV d'huissier a été établi en date du 31 août 2021. Les communes ont établi chacune un certificat d'affichage de l'avis d'enquête. J'ai pu constater que ces affichages ont perduré tout au long de l'enquête. Certaines communes ont, de leur propre initiative, évoqué le déroulement de l'enquête dans leurs publications. Ces supports de communication et les attestations sont regroupés en annexe 5 du présent rapport.

#### 21.3 - Réunion préparatoire organisée par l'autorité organisatrice (DDT) : 28 06 2021

Les services de l'État ont détaillé l'actualité du dossier : bouclage des diverses procédures d'instruction, recueil des avis des personnes publiques associées, organisation matérielle de l'enquête.

Le Maître d'ouvrage a présenté l'historique du projet, sa progression, sa nature et ses objectifs de façon détaillée : nécessité, implantation, types d'équipements, caractéristique et finalité, objectifs de sécurité et environnementaux.

Les démarches d'information du public, la dématérialisation, la production des registres et du dossier, ainsi que le calendrier des permanences ont été discutés et arrêtés.

Le Maître d'ouvrage a enfin détaillé l'organisation des dossiers soumis à l'enquête unique pour garantir une bonne participation, en sollicitant mon accord.

L'architecture proposée qui s'ordonnait en une notice d'enquête publique (pièce A consistant en une table des matières) et trois dossiers, déclinant les trois problématiques soumises à enquête, a été retenue.

Les mesures préliminaires d'information, de rédaction des documents et de respect des délais étaient réunies, l'autorité organisatrice était en situation de tenir sa mission, **j'ai donc donné mon accord le 12 juillet, par note officielle, pour l'ouverture de l'enquête publique unique le 1<sup>er</sup> septembre 2021.**

#### 21.4 - Information et Participation du public antérieures à l'enquête - bilan de la concertation préalable

Avant l'enquête, comme le prévoit la réglementation, une démarche de concertation a été conduite par le maître d'ouvrage. Elle est attestée et décrite dans le document B10 (bilan de la concertation, on peut la résumer ainsi :

- > elle s'est tenue à l'automne 2018, des personnes présentes en permanences au cours de l'enquête, s'en sont fait l'écho.
- > la diffusion auprès du public de supports d'information sur les outils digitaux des collectivités concernées et différentes insertions dans la presse locale depuis septembre 2018,
- > la tenue de six permanences et de deux réunions publiques ayant mobilisé 144 contributeurs et associant élus, société civile et associations,

Ce partage d'informations, sous différentes formes et de façon continue, a contribué à la bonne information du public et à la formulation d'observations approfondies au cours de l'enquête.

#### 21.5 - Les avis des personnes publiques associées

Deux avis des personnes publiques associées ont été requis et obtenus lors des réunions avec les autorités publiques en charge des instructions d'autorisation, ils sont inclus dans le dossier et rappelés ici :

- Autorité environnementale, avis formulé le 9 mai 2018, avant la phase de concertation publique (nov 2018), rappel du dispositif :

##### Article 1

Sur la base des informations fournies par le pétitionnaire, le projet d'aménagement de sécurité sur la RD 519, n°2018-ARA-DP-01182 présenté par le conseil départemental de l'Isère, concernant les communes de Virville, Saint-Siméon-de-Bressieux, La Côte-Saint-André, Chatenay et Marcilloles (38), n'est pas soumis à évaluation environnementale en application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement.

##### Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas du respect des réglementations en vigueur, ni des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis par ailleurs.  
Elle ne préjuge pas des décisions qui seront prises à l'issue de ces procédures.

Cet avis conclut que le projet n'est pas soumis à évaluation environnementale au sens où l'entend l'autorité environnementale indépendante.

- Commission Locale de l'Eau (CLE), avis formulé le 4 mai 2021 et dont il convient de rappeler le contenu qui lie le Maître de l'ouvrage : **l'avis est favorable sous les réserves suivantes :**

1 - une analyse détaillée de l'impact de l'augmentation de la charge polluante dans les eaux pluviales infiltrées sur l'état chimique initial de la nappe des alluvions de Bièvre Liers Valloire (valeurs seuils et normes de qualité environnementale) doit être réalisée afin de s'assurer de la conformité du projet avec la règle n°8 du SAGE qui implique le respect des objectifs qualitatifs de la ressource souterraine ;

2 - les moyens pour éviter l'introduction d'espèces invasives issues d'autres secteurs par les engins de chantier soient mis en œuvre.

3 - le rappel que toutes les mesures de préservation de la qualité de la nappe des alluvions de Bièvre Liers Valloire doivent être prises en cas d'infiltration directe des eaux pluviales via des puits durant la phase de travaux.

Ces réserves s'imposent au Maître d'ouvrage qui les a pris en compte. Les études produites dans le dossier « loi sur l'eau » référencé B5, y concourent.

De plus, la relation a été établie avec le projet plus global relatif aux dispositions de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations (GEMAPI) en cours pour le bassin amont du Rival et de la Baïse et conduit sous la maîtrise d'ouvrage du SIRRA. La coordination entre les mesures environnementales du syndicat et les projets d'aménagement du Département est effective ; elle apporte une réponse aux réserves formulées par la C.L.I. Le syndicat a donné son avis sur le présent projet, comme l'attestent les compte-rendus de réunion inter-services qui m'ont été fournis (janv, fév et mai 2019).

- D'autres personnes publiques ont été simplement consultées pendant la période d'élaboration du projet :
  - o Réseau de transport de l'Électricité (RTE-ENEDIS),
  - o Réseau Ferré de France (RFF),
  - o Communauté des Communes de Bièvre - Isère,
  - o Les Maires des communes concernées,
  - o La Chambre d'agriculture de l'Isère,

sans qu'une trace écrite de leur position respective soit rapportée formellement dans le dossier d'enquête. On peut le regretter pour ce qui concerne la Chambre d'agriculture et la communauté de communes. Ces deux personnes publiques n'ont pas saisi le moment de l'enquête pour rappeler leur position, à la différence de quatre Maires des communes traversées.

Cependant, le Maître d'ouvrage a fourni en annexe à sa réponse, une lettre de la communauté de communes datée du 13 octobre, hors délai de l'enquête, qu'il convient de prendre en compte.

➔ Le contenu de cette lettre sera analysé aux points 31.2 et 32.3 ci-dessous.

Enfin, l'absence de participation de la chambre d'agriculture est compensée par l'avis favorable qu'elle a formulé le 18 juin 2020, joint au rapport en annexe 7, elle a également conclu une convention ancienne avec le Département remontant au 17 oct 2017 et dont l'objet est :

***Par la présente convention, la Chambre d'agriculture de l'Isère s'engage à mettre en œuvre une évaluation des impacts du projet d'aménagement de sécurité de la RD 519 sur l'agriculture pour le secteur 1 et un diagnostic agricole du périmètre de la zone d'aménagement pour les secteurs 2 et 3***

Convention qui est également jointe en annexe 7. On peut considérer que ces éléments, fournis par le Maître d'ouvrage, constituent la contribution de cette personne publique, non pas à l'enquête, mais à l'élaboration du projet.

On renverra cependant aux appréciations des agriculteurs rencontrés (voir le détail annexe 2), qui regrettent un soutien trop modeste de leur chambre consulaire dans le dialogue avec le Maître d'ouvrage.

→ On rapportera plus longuement sur cet avis dans les points 32.2 et 32.3 ci-dessous.

Pour ce qui concerne ENEDIS. Cette entreprise doit, de façon concomitante au projet, conduire différentes opérations ponctuelles de déplacement, d'enfouissement ou de suppression de lignes moyenne et basse tension, afin de tenir compte de l'évolution des tracés routiers. Deux participants ont évoqués les démarches engagées par ENEDIS. On en trouvera la relation dans le procès verbal de synthèse (contributions P21 de Christian Tardy et P39 de Bruno Clerc-Picot).

La Préfecture de l'Isère, pour l'enquête d'utilité publique et l'enquête parcellaire et la Direction Départementale des Territoires (DDT), services environnement, ont vérifié la complétude du dossier en juin 2021, suite à la demande déposée le 19 février 2020.

### 21.6 - Calendrier et dates clés de l'enquête publique

Ouverture de l'Enquête Publique : le mercredi 1<sup>er</sup> septembre à 8h30,

Sept permanences ont été tenues :

St Siméon-de-Bressieux : le samedi 04 septembre 2021, de 9h00 à 12h00 - salle de la Poste, 95 rue du Lombard,

La Côte-St-André : mercredi 08 septembre 2021, de 9h00 à 12h00, en mairie,

Sardieu : mercredi 08 septembre 2021, de 13h30 à 16h30, en mairie,

Viriville : lundi 13 septembre 2021, de 10h00 à 13h00, en mairie,

Marcilloles : lundi 13 septembre 2021, de 14h00 à 17h00, en mairie,

Châtenay : le vendredi 24 septembre 2021, de 14h00 à 17h00, en mairie,

St Siméon-de-Bressieux : le vendredi 1<sup>er</sup> octobre 2021, de 9h00 à 12h00 en mairie.

Ces permanences se sont déroulées dans le respect des mesures sanitaires mises en place par les mairies. J'ai demandé la présentation du passe sanitaire aux participants. En cas de non présentation, j'avais prévu de recevoir les personnes à l'extérieur de la salle de permanence, avec les gestes barrières. La situation sanitaire n'a, semble-t-il, pas eu d'influence sur la fréquentation.

La date de clôture de l'enquête publique a été fixée au vendredi 1<sup>er</sup> octobre à 12 h.

### 21.7 - Analyse de terrain

J'ai procédé à plusieurs visites de terrain, à des jours et heures différents pour mesurer l'impact du projet et à quelques parcours à l'issue de chaque permanence sur les communes pour évaluer les témoignages recueillis :

- parcours sur l'ensemble du réseau routier concerné : RD, VC et CE le 23 août, avec le représentant du M.O.
- parcours avec variantes et arrêts sur les secteurs évoqués par des personnes, lors des permanences à Viriville et Saint Siméon de Bressieux et cheminement sur les rives du Rival et de la Baïse, pour prendre la mesure des impacts du projet sur le réseau hydrographique. Un dernier parcours réalisé le 24 septembre en matinée avant la permanence de Chatenay, sur les voiries communales souvent évoquées : chemin du gros chêne, chemins des contaminés, de la plaine et du Nivelon.

## sous partie 2.2 : déroulement de l'enquête

### 22.1 – Quantification des observations et des contributions

Aux sept permanences : 64 personnes se sont exprimées, au cours de 44 entretiens, dont la répartition par commune est la suivante :

Saint Siméon de Bressieux :	19 + 13 = 32 personnes pour 2 permanences
La Cote saint André :	5 personnes pour une permanence
Sardieu :	5 personnes pour une permanence
Marcilloles :	3 personnes pour une permanence
Viriville :	6 personnes pour une permanence
Châtenay :	13 personnes pour une permanence
total du public reçu :	64 personnes

Les observations sont retranscrites dans le document annexé, cotées de P1 à P 41.

- ✓ Seulement deux personnes ont formulé des observations écrites sur les registres et trois par courriels, certaines avaient été reçues en permanence avant cela. Ces observations sont cotées R 01 et R 02 ; C 01 à C 03.
- ✓ Deux personnes ont complété leur témoignage en permanence, par deux lettres venant renforcer leur déclaration : Christian Tardy, coté L 02. Cette personne ayant été reçue auparavant en permanence (cote P 21), Mme Sempé Buffet, Maire de Viriville, coté L01, ayant été reçue auparavant en permanence (cote P24).
- ✓ Trois délégations se sont présentées et ont pu être reçues sans difficulté en permanence : habitants de SSB pour le secteur Gerla-Lombard, cote P3, agriculteurs de Châtenay, sur le principe même du projet, cote P 32 et habitants de SSB pour le secteur coquelicots-Chassagne, cote P38, ont remis des documents détaillant leurs positions.
- ✓ Sur les six collectivités territoriales concernées, quatre se sont manifesté par courrier et à l'occasion d'entretiens avec leur Maire : Sardieu / Marcilloles / Viriville / Châtenay. Les entretiens sont synthétisés aux cotes :  
P 16 : J.P. Perroud, Maire de Sardieu,  
P 24 : Françoise Sempé-Buffet, Maire de Viriville, déjà citée,  
P 26 : Dominique Privat, Maire de Marcilloles. Pour cette commune une délibération a été produite en date du 24/09/2021, cotée D1,  
P 36 : Christian Chevalier, Maire de Châtenay

Sur les formes d'expression, il faut noter une particularité forte de cette enquête : très peu de prise de position écrite dans les registres ouverts, par lettres, courriels ou documents remis ou envoyés (8 en tout) en général redondants avec des entretiens. La quasi totalité des contributions (44 sur 52) est donc passée par l'échange avec le commissaire enquêteur au cours des sept permanences. La majorité des contributions (49 sur 52) n'a pas été sur un mode binaire basique : « pour ou contre ». En plus d'un avis, il s'est agi très souvent d'une demande d'information ou d'une discussion, avec proposition ou réserve, évoquant en général plusieurs aspects du projet et donc parfois les deux enquêtes.

### 22.2 - Entretien avec le Maître d'ouvrage à mi chemin et bilan intermédiaire

Le 14 octobre, j'ai établi un point intermédiaire sur la participation du public et signalé les axes de discussion qui ressortaient. Il en est ressorti principalement les points suivants :

- ✓ majoritairement consacrées aux interrogations sur l'état des voiries communales et sur l'évolution du trafic local, une fois la RD 519 mise en sécurité et recalibrée dans sa portion en 2 + 1 voies.
- ✓ Secondairement sur les dispositions d'indemnisation et d'achat de terrain rendus nécessaires par le projet et se rapportant donc au volet « enquête parcellaire »
- ✓ Quelques observations sur les fermetures d'accès à la RD 519 et le sentiment de complexité dans la gestion de l'ouvrage de franchissement supérieur.

Le Maître d'ouvrage a retrouvé dans cette évaluation, les questions qu'il connaissait et sur lesquelles des réponses ont déjà pu être apportées. Il note que le moment de l'enquête est aussi l'occasion pour les personnes contributrices de vérifier certains points avant de répondre au questionnaire d'information sur le parcellaire, transmis avant l'enquête publique par le Département. Il considère comme positif cette relance de la démarche d'échange avec les propriétaires.

### 22.3 – Relevé statistique des opinions émises au cours des seuls entretiens :

On notera que les participations pendant la seconde partie de l'enquête, entre le 14 septembre et le 1<sup>er</sup> octobre ont à peu près confirmé l'évaluation intermédiaire, en apportant toutefois un éclairage plus marqué sur la contestation par certains du principe même d'une section à 2 + 1 voies, jugée contre productive en matière environnementale et peu respectueuse du contexte local. La progression du nombre de participants a été constante : de 37 personnes reçues au cours de la première quinzaine (58 % pour 4 permanences), nous sommes passé à 27 personnes supplémentaires reçues à la clôture de l'enquête (soit 42 % pour 3 permanences). La distribution finale selon la typologie des interventions a donc été la suivante :

- ✓ craintes ou questions sur l'aggravation des circulations locales (voiries communales) et sécurité sur les voirie communales : 39 occurrences soit une évocation dans 90 % des entretiens
- ✓ vérification des dispositions d'indemnisation et d'achat de terrain rendus nécessaires par le projet et se rapportant donc au volet « enquête parcellaire » du projet : 15 occurrences, soit une évocation dans 34 % des entretiens
- ✓ demande de renseignement ou évocation des impacts environnementaux : 7 occurrences seulement, soit 15 % des entretiens.
- ✓ cohérence du projet avec les aménagements déjà réalisés sur cet axe de la Bièvre : 5 occurrences, soit une évocation dans 11 % des entretiens.

*avis favorables : 11 entretiens*

*avis plutôt favorables avec des propositions : 12 entretiens*

*avis défavorables : 13 entretiens*

*avis réservés en interrogation : 8 entretiens*

*Ce recensement est établi globalement pour chaque participation, sans double compte (à l'inverse des classements par catégorie d'interventions, les personnes évoquant fréquemment plusieurs sujets, dont il a été rendu compte dans le procès verbal).*

### 22.4 – Relevé statistique des opinions émises par d'autres modes d'expression :

Le détail de ces contributions figure en annexe 3 du rapport. Il convient d'en indiquer la distribution à ce stade :

Deux lettres reçues pour Viriville favorables: Madame le Maire et Monsieur Tardy, cotés L1 et L2



Trois courriels reçus par l'autorité organisatrice transmis dans les délais de l'enquête, cotés C01 : favorable avec propositions, C02 : favorable avec un rappel, C03: défavorable.

Sept documents remis par des personnes en permanence, dont les contenus renforcent et illustrent leur position présentée dans le compte rendu de l'annexe 2. La cotation est rattachée à celle des entretiens : P3 et P3bis / P21 / P32 / P38 / P39 / P41.

Deux supports rattachés dans les registres d'enquête, cotés R01 : favorable avec une proposition et R02 : favorable avec une contribution.

Un document relatif à la délibération de la commune de Marcilloles : favorable, remis le 24 sept et coté D01. Ce document est à rapproché du courriel C02.

**Cet ensemble constitue donc 14 manifestations d'intérêts dont 12 sont des doubles comptes et complémentaires à des interventions déjà comptabilisées.**

Les deux apportant une information non comptabilisée dans le registre « P », sont les suivantes :

R 02	28/09/2021	JP Perroud, Maire de Sardieu	doct de comptage des flux entrant et sortant sur sa commune, trafic sur VC vers LCSA et le giratoire
C 03	01/10/21 10h28	Patrick PECORARO adresse inconnue	projet jugé aberrant – avis défavorable – sans contribution ou explication du requérant

Une seule contribution est arrivée très en dehors des délais de l'enquête. Elle n'est donc pas retenue. Il s'agit de la délibération de la commune de La Côte saint André. En effet ce document n'a pas été transmis au Commissaire enquêteur lors de son passage en fin d'enquête, le vendredi 1<sup>er</sup> octobre à 13h30 en mairie. Alors même que cela avait été expressément demandé par le commissaire enquêteur, dans le courriel daté du lundi 27 sept à 18h38 (ci-dessous extraits) :

"Je vous confirme mon passage à l'accueil de vos mairies respectives, **vendredi 1er octobre, à la clôture de l'enquête publique** relative à l'aménagement de la RD 519. Je serai à votre mairie, dans les horaires prévisibles suivants :

**Saint Siméon de B : à 12 h à la clôture de la dernière permanence au siège de l'enquête, La Cote saint André, à partir de 13h30, ... / ...**

**Je vous remercie de prévoir la présence d'un agent municipal à ce moment-là pour me remettre le registre et d'éventuels dossiers ou lettres déposés par le public pendant le mois d'ouverture de l'enquête. Le dossier papier d'enquête restera en mairie."**

"Je signerai les registres d'enquête. Aucune déclaration écrite ne peut être prise en considération après 12 h ce vendredi 1er octobre. **Pour les communes ayant délibéré sur ce dossier pendant l'enquête, je vous remercie de me remettre une copie papier de cette délibération. Il en est de même pour les éventuels courriers simples du Maire ou de son représentant.**

... / ... Je vous remercie d'avance de votre concours."

La défaillance de la mairie est accentuée par sa gestion des transmissions : au contrôle de légalité le 2 oct., à l'autorité organisatrice de l'enquête le 5 oct. Enfin, reçu par le commissaire enquêteur le 8 oct. seulement ! On rappelle que le PV de synthèse a été remis le 7 octobre.

Cette délibération fait expressément référence à la procédure d'enquête et à son délai du 1<sup>er</sup> octobre ! Elle relève donc de la réglementation de cette procédure (L.123-19) et non du nouvel Article R181-38 (Version en vigueur depuis le 01 août 2021) qui stipule : *Dès le début de la phase de consultation du public, le préfet demande l'avis du conseil municipal des communes mentionnées au III de l'article R.123-11 ou au I de l'article R.123-46-1 et des autres collectivités territoriales, ainsi que de leurs groupements, qu'il estime intéressés par le projet, notamment au regard des incidences environnementales notables de celui-ci sur leur territoire.*

*Ne peuvent être pris en considération que les avis exprimés au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture de l'enquête publique.*

Ce tout nouvel article réglementaire (donc conditionné dans ces effets aux dispositions légales) va sans doute créer une instabilité juridique à l'avenir sur la procédure de clôture des enquêtes publiques : son application autonome pourrait ainsi permettre à certaines personnes publiques privilégiées, associées ou consultées, de se prononcer dans un délai différent de celui de l'enquête, en bénéficiant de 15 jours supplémentaires. Réduisant d'autant le temps consacré au dialogue avec le Maître d'ouvrage et à la rédaction du rapport final.

Par ailleurs, sur le fond, la délibération n'apporte pas d'informations nouvelles significatives, au regard des contributions déjà formulées par les autres communes qui se sont manifestées dans le délai de l'enquête et qui concernent principalement l'articulation avec les voiries secondaires, amplement évoquées dans le chapitre 3.1 § 31.2, ci-dessous.

## PARTIE 3 - Les enseignements de l'enquête

### Préambule : synthèse générale des observations

Retenons la qualité et le nombre des contributions dans cette phase de dialogue avec la population. Elles constituent une base de travail utile pour d'éventuels ajustements du projet si les conditions économiques et budgétaires le permettent. La distribution déjà signalée très inégale par mode d'expression, en est donc la suivante :

#### éléments statistiques - EP RD519 – mode d'expression des avis

	docts remis	lettres	Entretiens (1)	Courriels (3)	registre enquête (2)	total	Proportions
Favorables	0	1	11	1	0	13	24,5%
propositions questions	2	1	12	1	2	18	34,0%
Défavorables	0	0	13	1	0	14	26,4%
réserves questions	0	0	8	0	0	8	15,1%
<b>total</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>44</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>53</b>	
<b>poids par support</b>	<b>4%</b>	<b>4%</b>	<b>83%</b>	<b>6%</b>	<b>4%</b>		100%

(1) : les entretiens ont été le mode d'expression principal, les mairies n'ont quasiment reçu personne en consultation de dossier en dehors des permanences prévues. On tient compte des doubles venues aux permanences (3)

(2) : malgré les incitations à écrire dans les registres, on notera que seulement deux personnes ont utilisé ce vecteur d'expression.

(3) : un courriel est parvenu le matin de la clôture et n'a été porté à la connaissance du CE que le 8 oct, lendemain de la remise du PVS. Il est retenu, mais ne figurait pas dans la statistique PVS

#### éléments statistiques - EP RD 519 – distribution des avis grille de questions retenues par le Commissaire enquêteur

repères partie 3 du rapport CE	31.2	31.1	31.1	32.1	32.2	NC	NC	
thèmes	Circulation et flux	impacts bio div.	impacts hydro	Utilité publique cohérence	questions foncières (3)	Évaluation écono.	divers*	.1
Favorables	9	0	2	0	5	0		16 23,5%
propositions questions (1)	16	1	3	0	3	0		23 33,8%
Défavorables (2)	9	0	1	4	5	0		19 27,9%
réserve questions	5	0	0	1	4	0	1	10 14,7%
<b>total</b>	<b>39</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>68</b>
<b>poids par question</b>	<b>57%</b>	<b>1%</b>	<b>9%</b>	<b>7%</b>	<b>25%</b>	<b>0%</b>	<b>1%</b>	100%

\* : non compté

(1) : délégation « Gerla » comptabilisée 7

(2) : délégation « Chatenay », comptabilisée 4

(3) : foncier : les avis défavorables concernent le plus souvent l'absence d'information ou d'accompagnement de la part de la Chambre d'agriculture

### méthode d'analyse :

Le tableau n'intègre que les observations ayant évoqué ces questions de façon principale ou incidente. Avec double compte et retenues des positions individuelles ; soit 68 opinions pour 52 manifestations d'intérêt. Sur des « préoccupations détaillées », il est normal que la proportion F/D soit différente du recensement général des supports d'expression.

Ces occurrences ont donc justifié la grille d'analyse retenue et les choix de questionnements au maître d'ouvrage, sans reprendre l'inventaire des observations. Pour le détail il convient de se reporter à l'annexe 1, listant la totalité des entretiens.

Dans ce second tableau, sur le fond, la distribution est également peu équilibrée. Au final, cette participation représente 68 avis comptabilisés.

Statistiquement le projet rencontre l'adhésion des habitants du secteur qui se sont exprimés et ont saisi les enjeux qui les préoccupent prioritairement.

➔ Bien informés des tenants et des aboutissants, nombreux ont été ceux qui ont formulé des propositions, ce qui sera un matériau utile pour le maître d'ouvrage. **L'adhésion au projet représente : 57,3 %, la défiance vis à vis du projet représente : 42,6 %.** Très peu de personnes (3) restent totalement neutre ou indifférente.

## **Chapitre 3.1 - impacts environnementaux**

Les observations ici formulées concernent les atteintes à l'environnement, les mesures correctrices, les risques naturels (faune, flore, bassin versant) et les nuisances diverses. Les questions d'impact environnemental n'ont fait l'objet que de sept échanges, sans avis défavorables ou réservés. On attendait plus d'observations à ce propos.

On rattachera dans cette catégorie ce qu'on qualifiera de « nuisances occasionnées à la population » ou ressenties comme telles. Elles sont les plus délicates et difficiles pour les habitants. Elles ont représenté 57 % des contributions. C'est un point important ressortant de cette enquête. Il demande des actions qui vont au-delà de la seule compétence du Département.

### 31.1 – témoignages modestes en nombre sur les préoccupations environnementales

#### ➤ **contenu résumé des observations du public :**

Le dossier produit par le MO, détaillé dans les expertises environnementales conduites sur différentes saisons a sans doute levé d'éventuelles interrogations. Les mesures de compensation sont au nombre de deux : le triangle de desserte de l'ouvrage en passage supérieur et un réseau de haies, positionné sur le tracé et dans les délaissés, renforçant celui existant, essentiellement les ripisylves des cours d'eau (le Rival et la Baïse) et la combe Bonnet, avec un passage inférieur pour la faune en complément du passage supérieur sur l'ouvrage de franchissement et de la buse qui sera reconstituée sous le giratoire.

Les mesures prévues relatives à la facilitation du parcours des cortèges d'animaux présents sur le territoire, sont jugées suffisantes par le public, quand il en parle, avec cependant deux interventions que je cite :

M Guichou, Président d'une ACCA (P33) et MMVeyron, exploitants de l'élevage d'autruches (P25) : elles ont fait l'objet de réponse en permanence, sans qu'il soit besoin d'y revenir.

- Les busages doivent être bien calibrés et être attractifs, avec des protections végétalisées à leur approche. J'ai partagé ce point de vue.
- Le passage sous giratoire permettrait-il de laisser passer des ovins ? J'ai précisé que cela ne semblait pas possible.

La question des risques naturels (inondation et évènement climatique) est évoquée par les habitants du secteur « Magdeleine - rue du Moulin » et ceux de Châtenay, pour les espaces : croisement du gros chêne et ouvrage de franchissement supérieur souvent concernés par les inondations. Ces points sont largement confirmés par les expertises produites dans le dossier au titre de l'étude « loi sur l'eau ». Ils ont connus différents épisodes de saturation des sols ou de déversements orageux. La demande est la suivante : un calibrage qu'on estime devoir être revu pour les évacuateurs de crue et les fossés de transit des eaux pluviales, vers la Baïse notamment.

Ces questions sont donc documentées dans le dossier de demande d'autorisation environnementale « B » des pages 60 à 70 (Alp'études).

Après visite sur place, le lit de la Baïse est effectivement, à cet endroit, marqué par un apport de matériaux amont important, qu'il conviendra d'évacuer au moment du chantier sur un linéaire amont et aval de l'emprise routière. Dès à présent cet envasement présente un risque de submersion, rapide ou lente de la zone habituellement hors d'eau.

Les incidences quantitatives et qualitatives du projet sur les eaux sont également décrites aux pages 70 à 75 du dossier « B » . J'ajoute que l'actuel chantier de détournement d'une partie des apports de certains cours d'eau en amont du Rival et de la Baïse auront des effets sur les écoulements pluviaux, notamment les plus critiques. Une bonne évaluation du nouveau contexte est nécessaire avant travaux.

Pour ces questions-propositions ou réserves relatives à la transparence des ouvrages, le maître d'ouvrage a été interrogé, notamment à propos des observations formulées par la famille Simian (P1), JC Cabanaire (P12), Isabelle France (P7), Mme Silvain (P29).

### ➤ **Réponse et position du Maître d'ouvrage**

#### Ouvrage sur la Baïse

*Dans le secteur de la Magdeleine, la RD 519 traverse le cours d'eau « la Baïse ». Il a été décidé dans ce secteur, où la RD 19 est bordée de quelques habitations et où l'espace disponible de part et d'autre de la route départementale est faible de ne pas élargir la chaussée ni l'ouvrage de franchissement de la Baïse.*

*Toutefois, le risque d'inondation et l'impact du projet ont été étudiés dans l'étude d'incidence au titre de la « loi sur l'eau ». Le bureau d'études TERE0 a également réalisé une étude hydraulique sur ce bassin versant dans le cadre de la protection contre les inondations de Saint-Siméon de Bressieux. Celle-ci montre les débits attendus au droit de l'ouvrage de franchissement pour différentes périodes de retour dans la situation actuelle. Elle propose également un ensemble d'aménagements à l'amont de la RD 519 qui permettront de limiter le débit de la Baïse quelle que soit la période de retour de l'évènement pluvieux et ainsi réduire le risque d'inondation au niveau de la Magdeleine.*

*Compte-tenu de ces éléments il a été décidé de ne pas modifier le gabarit hydraulique de cet ouvrage.*

*Pour ce qui concerne le curage au niveau de l'ouvrage de franchissement de la Baise, même si ce dernier n'est pas proposé dans l'étude TERREO, le Département s'engage à se rapprocher du SIRRA gestionnaire de la Baise, avant le début de l'aménagement pour envisager en commun la pertinence de tels travaux et qu'il soit réalisé en coordination avec les travaux s'il s'avérait nécessaire*

#### *Évènements climatiques hors normes :*

*L'apparition d'un évènement climatique hors normes a été étudiée dans le dossier d'incidences. Il correspond à une pluie dont le temps de retour est de 100 ans.*

*La création de fossés de chaque côté de la RD sur tout le linéaire améliorera significativement la situation actuelle où les fossés sont intermittents.*

*Pour une pluie centennale, les nouveaux fossés stockeront et infiltreront la quasi-totalité des ruissellements de voirie. Seuls 31 m<sup>3</sup> issus de la RD déborderont dans les champs, ce qui est très largement inférieur à la situation actuelle (plus de 2 000 m<sup>3</sup> déversés) puisqu'il n'existe pas de fossé le long de certains tronçons de la RD.*

*Dans le secteur de la Magdeleine, la gestion des eaux pluviales sur la partie Sud de la RD respectera le principe actuel : fossé dirigé de l'Est vers l'Ouest, puis passage busé et rejet à la Baise.*

*En situation normale comme en situation exceptionnelle, le futur fossé redimensionné permettra d'infiltrer les ruissellements issus de la RD ; seules les eaux de voirie au droit de la buse seront rejetées à la Baise.*

#### **➤ Analyse et conclusion du Commissaire enquêteur :**

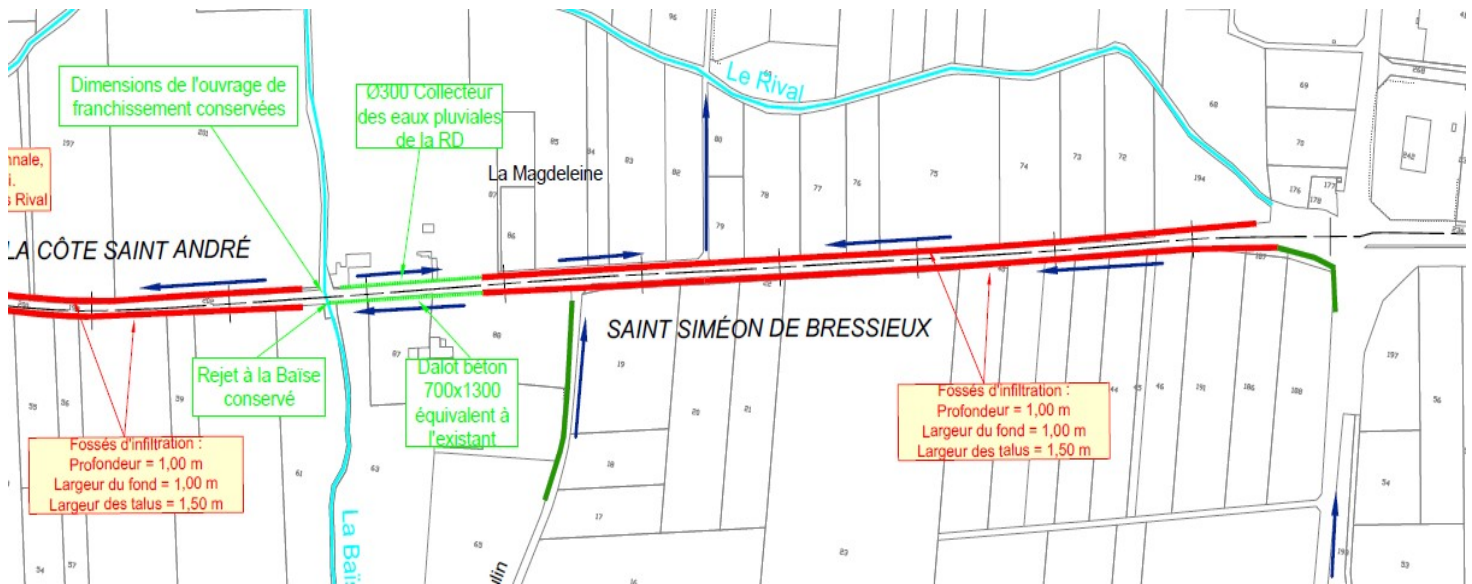
Le Maître d'ouvrage n'évoque pas les deux premières questions relatives aux parcours de la faune et à l'ordonnancement du chantier. Ce sont des questions que je considère cependant comme traitées par le dossier :

D'une part le projet indique la reprise des passages existants déjà sous voirie, d'autre part il ajoute deux autres passages conséquents, sur l'ouvrage de franchissement supérieur et au droit du chemin de la combe Bonnet.

En outre, le « déroulé » et la structuration des différentes phases de travaux, feront l'objet d'une communication étroitement conduite avec les mairies et continue sur toute la période, auprès des habitants. Ce point est évoqué à nouveau ci-dessous en fin de chapitre (31.4).

Le Maître d'ouvrage concentre sa réponse sur la question des risques naturels et climatiques, notamment la gestion des évènements pluvieux et la transparence hydrologique des ouvrages. Pour mémoire, les éléments graphiques de la pièce B 7, produits par INGEROP, précisent l'ensemble des circulations pluviales (pour les planches 2, 3 et 5) et les impacts des ouvrages réalisés (pour les planches 1 et 4), achevés en décembre 2019.

Pour rappel, plan extrait du dossier indiquant les travaux prévus au droit du secteur « La Magdeleine » :



Comme cela a déjà été relaté au point 21.5, ci-dessus, la question des volumes d'eau pluviale à assumer, lors d'évènements conséquents a été envisagée dès le départ de la réflexion avec le SIRRA qui a participé (syndicat BLV en 2018) aux réunions sur les études.

Fin 2018 – début 2019, ces études sur les aménagements en amont de la RD519, sur la rivière Vieille étaient en cours. Le choix qui avait été fait mi 2019, était de ne rien toucher sur le bassin amont, pour éviter une aggravation des flux évènementiels en aval de l'ouvrage sur la Baïse.

LEGENDE	
— + —	Limite communale
— (bleu) —	Cours d'eau
— (vert) —	Fossé
— (bleu) —>	Axe de ruissellement
— (vert) —	Collecteur Eaux Pluviales
■ (hachuré)	Dépression naturelle
OUVRAGES PROJÉTÉS	
— (rouge) —	Fossé projeté
➔ (rouge)	Débordement si T=100 ans

Les différents échanges qui m'ont été communiqués, concluent qu'il faut attendre la fin des études en cours et des travaux engagés par le SIRRA. Le Maître d'ouvrage, dans le respect de l'orientation définie par la Commission locale de l'eau, reprendra donc contact avec le SIRRA pour voir les aménagements complémentaires qui devraient être réalisés si nécessaire. Si (comme cela a été évoqué dans le PV de synthèse) il y avait nécessité d'un curage de la Baïse au droit de la RD 519, il devra être conduit plus largement en amont et en aval de l'ouvrage.

En outre et à la faveur du projet, l'étude d'incidence loi sur l'eau (ALP'ETUDES) est explicite : il convenait d'avoir une évaluation précise et complète des impacts du projet et des mesures conservatoires prises, pour se conformer au SDAGE en cours depuis 2015, au PGRI approuvé la même année et surtout démontrer la compatibilité avec le SAGE de 2010. Cette évaluation a été faite et les mesures à respecter dans le cadre du projet d'aménagement sont listées. Certes ces documents réglementaires vont évoluer prochainement, le Maître d'ouvrage au moment de la conduite du chantier sur les années 2022 et 2023 devra redoubler d'attention.

C'est à juste titre que le Maître d'ouvrage rappelle le schéma de protection contre les crues (étude hydraulique sur le bassin versant réalisée par TERREO - 7 fev 2020). L'étude décrit bien les scénarios d'évènements climatiques possibles, leurs qualification et quantification sur les cartes incluses dans le dossier. La compétence exclusive communale relative à la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations (GEMAPI) qui se met progressivement en place en Isère, sera l'occasion d'un dialogue de performance avec ces collectivités lors des travaux. Les études techniques produites le permettront.

On notera enfin que les propositions de traitement des questions hydrologiques du dossier initial « loi sur l'eau » ont été modifiées et actualisées entre mai 2020 et mars 2021 :

- Modification du I.8 Diagnostic des ouvrages existants d'eaux pluviales
- Modification du III.2. Incidences qualitatives - Pollution chronique
- Modification du III.6.a Incidences de la RD 519 sur les crues
- Modification du III.7. Eau potable et eaux usées
- Suppression du III.8. Irrigation
- Modification du IV.1. Présentation et justification de la filière de gestion des EP
- Modification du IV.2. Mesures correctives quantitatives
- Modification du IV.2.a Dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales
- Modification du IV.2.d Rejets dans la Baïse
- Modification du IV.2.g Simulation d'une pluie centennale
- Modification du IV.3 Mesures correctives qualitatives
- Modification du V. Incidences et mesures en phase chantier
- Remplacement du V.3. Matières en suspension par le V.3. Gestion des eaux pluviales
- Modification du VI. Gestion équilibrée et durable de la ressource en eau
- Modification du IX. Plan de gestion des risques d'inondation
- Modification du X. Compatibilité du projet avec le SAGE
- Suppression du XI. Annexes pour intégration dans un nouveau chapitre spécifique fin pièce 5 (lignes d'intervention actualisées en grisé)

**→ L'analyse approfondie du dossier et la réponse du Maître d'ouvrage permettent donc de lever les inquiétudes, interrogations ou objections relatives à l'exposition des ouvrages aux risques naturels et climatiques.**

### 31.2 – Analyse des nombreuses observations concernant les voiries secondaires

#### ➤ **contenu résumé des observations du public et de quatre Maires :**

Le Département avec raison a inclus dans son projet, trois petites interventions sur des voiries communales, directement impactées par l'évolution des circulations locales induites par les travaux sur la RD 519. Leur réalisation doit traiter une possible évolution des flux à la suite des fermetures d'accès sur la RD 519 réaménagée et un changement probable de circulation des bus scolaires sur SSB. Ce sont les voiries :

rue de la Gerla	Saint Siméon de Bressieux,
rue Rivoire-Marcon	Saint Siméon de Bressieux,
chemin d'accès à la STEP et carrefour de l'ancienne gare	La Côte Saint André

Cependant, trois autres « points délicats » et une situation ressentie comme un enclavement, sont évoqués et méritent attention et réponses détaillées :

1. la situation de la voirie communale de Sardieu entre le carrefour de l'ancienne gare se prolongeant par le chemin de la vie du Mulet, le long de l'ancienne voie ferrée,
2. la situation de la voirie communale partagée entre Viriville et Châtenay constituée par le linéaire des trois chemins du brin d'amour, du Nivelon, des contaminés jusqu'à la croisée conduisant à la RD 519 et la liaison vers le futur ouvrage de franchissement supérieur,
3. la situation de saturation, crainte sur la rue des coquelicots qui assurera un débouché important sur le giratoire de Champ Laval, pour les communes situées au sud de la RD 519 : Châtenay et SSB,



4. le sentiment d'enclavement aggravé des habitants de Chatenay, dans le contexte de fermeture du chemin du gros chêne et des difficultés de traversée de SSB, avec une proposition d'ouverture à la circulation locale (en limitation de tonnage) du chemin d'exploitation agricole le long de la RD 519

Pour ces quatre préoccupations exprimées par le public, il est demandé au Maître d'ouvrage de formuler un avis, sur la réalité de la situation in fine et sur les mesures complémentaires qui pourraient être ajoutées, ceci dans le respect d'une part de la faisabilité économique générale du projet et d'autre part de la répartition des compétences entre collectivités.

Cette question revient logiquement dans les témoignages des quatre Maires et sont argumentés. La commune de **Marcilloles** a complété sa position favorable au projet, déjà connue, par une délibération notoire du 24 septembre (évolution du trafic, difficultés de croisements, nombre élevé de poids lourds), document n° 13 coté D1. La commune de **Sardieu** (également favorable au projet) à l'initiative de son Maire, a réalisé un comptage des flux aux heures de fréquentation les plus critiques sur deux de ses voiries exposées aux choix « d'éviction » de la RD 519 par les usagers. L'analyse a été réalisée le 28/09/2021 (doct 12 - coté R2) elle témoigne d'une évolution majeure des flux, la commune craint qu'elle ne s'aggrave encore avec la mise en service des deux ouvrages de traversée envisagés. La commune reconnaît toujours l'intérêt majeur et l'utilité publique des aménagements proposés. La commune de **Viriville**, dans une lettre de sa Maire (doct 1 coté L1) évoque la question des chemins de liaison vers le rond point de Marcilloles (les contaminés), courrier qui complète son témoignage sur l'intérêt d'identifier des circulations douces. Le Maire de **Châtenay**, soulignant l'intérêt public du projet, a aussi longuement évoqué ces questions dans sa contribution cotée P 36, avec une proposition concrète (voir le tiret 4, ci-dessus).

### ➤ **Réponse et position du Maître d'ouvrage**

#### De façon globale :

*Le Département a réalisé dans la phase de diagnostic des comptages sur les voies communales accédant à la section de la RD 519, qui figurent dans le dossier d'enquête publique. Il a prévu de compléter ces comptages avant travaux par des comptages avec relevé de plaques minéralogiques qui permettront d'identifier sur les voies communales la part du trafic de transit intercommunal et celle du trafic de desserte communale. Cette opération sera renouvelée après les travaux pour objectiver l'impact du projet en complément des premières analyses. Il est à noter que l'amélioration du niveau de sécurité de la RD 519 et de ses accès devrait la rendre plus attractive par rapport aux voies communales parallèles.*

*Le Département pourra aussi accompagner les Communes qui le souhaitent, à réfléchir à un plan de circulation cohérent avec l'aménagement de la RD 519. L'objectif est de réduire ou de mieux distribuer les trafics sur les voiries communales.*

*Ces plans pourront intégrer des limitations de tonnage. Des aides pourront par ailleurs être mobilisées pour accompagner les Communes à réaliser des aménagements de sécurité sur leurs voiries. La création d'une voie nouvelle rabattant les chemins du Gros Chêne, des Contaminés depuis Viriville et de Chatenay, et le chemin de la plaine depuis Sardieu sur le giratoire de la zone d'activité « Porte des Alpes » dans le cadre du projet concourt à cet objectif.*

#### Concernant Sardieu

*Le projet ne modifie pas de manière significative les conditions d'accès de Sardieu à la RD 519. En effet, la Commune qui dispose actuellement de deux points d'accès en conservera deux après l'aménagement. Cependant, la configuration est particulière avec des voiries communales, étroites mais droites qui favorisent la vitesse et traversent des zones urbanisées. Le Département prendra en compte cette situation particulière. Il est disposé à réfléchir à l'amélioration de la sécurité des voies communales impactées par l'aménagement de la RD 519, et pourra apporter aussi un appui financier à la Commune.*

#### *Concernant la voirie communale en limite de Viriville et de Chatenay*

*Son trafic est très modeste avec 100 véhicules/jour recensés en 2019, mais néanmoins un sentiment d'insécurité est exprimé par la Maire de Viriville et des riverains. Ce sentiment est lié à un ressenti de vitesses élevées et à la présence de poids lourds sur ces voies étroites. Un accès parallèle facile et direct à la RD 519 existe par la RD 156 sur la déviation de Marcilloles. Une limitation de l'usage de cette voirie aux riverains et/ou aux véhicules légers paraît possible sur cette voirie. Les comptages prévus permettront de vérifier la pertinence de cette mesure et de définir des aménagements complémentaires éventuels (signalisation, adaptation de la géométrie de la voie),*

#### *Concernant la rue des Coquelicots sur Saint Siméon de Bressieux*

*Le risque de saturation de cette voie évoqué par les riverains apparaît comme faible. En effet, les flux susceptibles de se reporter sur cette voie, ceux de la rue des Chassagnes sur Saint Siméon de Bressieux et ceux du chemin du Gros Chêne sur Chatenay sont modestes. La configuration du carrefour en giratoire facilitera par ailleurs l'insertion sur la RD 519 depuis la rue des coquelicots. En fonction des usages qui pourraient être constatés après l'aménagement de la RD 519 l'intérêt d'aménagements complémentaires comme le revêtement d'un chemin d'exploitation seront analysés en lien avec la Commune de Saint Siméon de Bressieux et réalisés s'ils apparaissent comme pertinents.*

#### *Concernant le sentiment d'enclavement aggravé des habitants de Chatenay*

*Le terme d'enclavement apparaît comme très exagéré, tout d'abord, Chatenay est desservi par la RD 130, axe est ouest qui permet l'accès au réseau structurant via les RD 156 et 71. Les aménagements réalisés sur cet axe par la Commune de Saint Siméon de Bressieux s'ils modèrent la vitesse ne sont pas de nature à en restreindre fortement la capacité (pour mémoire la Commune de Chatenay a sollicité la réalisation du même type d'aménagements sur la RD 130 dans sa traversée). Le projet prévoit par ailleurs un raccordement de qualité sur la RD 519 avec la création d'une voie revêtue de 5,5m entre le chemin du Gros Chêne et le giratoire de la ZA Porte des Alpes.*

*Il est à noter que les modalités de ce raccordement ont fait l'objet d'échanges lors des réunions avec la Commune depuis 2017 et de la concertation qui s'est tenue fin 2018 et qu'à aucune de ces occasions elle n'était apparue comme problématique. Le schéma proposé par le Maire de Chatenay conduirait à réaliser 1100 mètres de voirie communale complémentaire revêtue (dont 800 mètres sur Saint Siméon de Bressieux) d'une largeur de 5,5 mètres à la place de rétablissements agricoles d'une largeur de 4 mètres et non revêtus. Il génère un surcoût de l'ordre de 250 000€ et l'imperméabilisation d'environ 6000 m<sup>2</sup> supplémentaires et des compléments d'acquisitions foncières, ces coûts et impacts apparaissent comme très importants au regard du trafic du chemin du gros Chêne qui s'élève à environ 180 véhicules par jour dont une dizaine de poids lourds. Pour ces raisons, le Département n'envisage pas de donner une suite favorable à cette demande.*

#### **➤ Analyse et conclusion du Commissaire enquêteur :**

Sur ce sujet évoqué par beaucoup de personnes et par les quatre Maires s'étant prononcés au cours de l'enquête, le Maître d'ouvrage apporte une réponse détaillée, argumentée et prend position :

- ✓ Il se rend disponible pour l'amélioration de la sécurité sur la voirie communale rectiligne desservant par le sud, Sardieu, à la fois avec son savoir faire en matière de voirie et par un appui financier, si cela est nécessaire,
- ✓ Pour les voiries limitrophes de Viriville et de Châtenay en direction du futur ouvrage en passage supérieur, il rappelle que les flux sont relativement faibles, avec certes des poids lourds sur ces voies étroites. Il n'exclut pas, après un nouveau comptage, des actions de limitation, de signalétique ou d'adaptation de la géométrie de certains passages, d'indication sur les systèmes de gestion par satellite (GPS) visiblement erronée dans ce secteur,
- ✓ pour la proposition de desserte du rond point de champs Laval, par deux accès au lieu d'un sur SSB : les Coquelicots (retenus à ce jour) et Chassagne (imaginé par certains contributeurs), il précise que la configuration du giratoire (chantier important) inclura l'ajustement des voiries de desserte qu'il juge non soumises à un engorgement (rue des coquelicots). Il renvoie à une évaluation ex post, l'hypothèse de travaux complémentaires et la possibilité de distribution par la rue des Chassagnes,
- ✓ pour le sentiment d'enclavement ressenti par les habitants de Châtenay et leur Maire, le Département estime qu'il n'est pas fondé dans les faits et rappelle la desserte vers l'ouest par une nouvelle voirie entre le chemin du gros chêne et le rond point de la ZA des Alpes. Enfin, il note que le « rapport coût / efficacité » d'une liaison goudronnée le long de la RD519 en direction du futur rond point de champ Laval est très défavorable pour un nombre de véhicules/jour calculés à ce jour de 180.

Avec cette réponse détaillée, il faut souligner l'effort d'écoute du Maître d'ouvrage, ses engagements complémentaires dans le soutien aux communes, pour qu'elles assurent l'évolution de leurs propres voiries. Il y a de sa part un réalisme et une souplesse dans la prise en compte des conséquences sur les voiries secondaires du chantier RD 519. Il est conscient qu'après la réalisation du programme d'aménagement, une phase d'évaluation sera nécessaire.

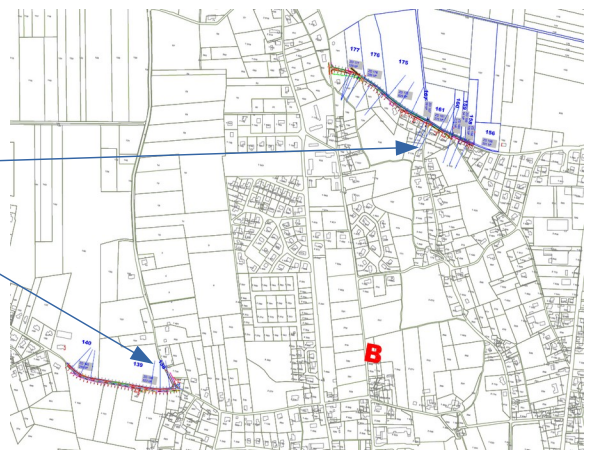
A ma demande, le détail des comptages routiers effectués sur l'ensemble des voiries a été communiqué. Sur ces voiries secondaires, il se confirme que la quantité des flux est relativement modeste, en tout cas absorbable par le tissu routier existant, même si celui-ci devrait être mieux entretenu et rénové. Plus sûrement c'est l'obsolescence de certains tronçons et le comportement des conducteurs, qui sont en cause ; deux points à surmonter avec effectivement une signalétique plus développée, des limitations de tonnage, un plan pluriannuel d'amélioration des chaussées négocié entre les collectivités.

La réponse, concentrée sur les quatre points majeurs et récurrents, ne traite pas deux points, plus secondaires il est vrai et apparus lors des entretiens sur la commune de SSB, ces suggestions portent sur :

les rues de la Gerla et du Lombard

le croisement entre les rues Rivoire Marcon et Coquelicots sur SSB (contributions R01, P02, P37).

Les propositions d'interventions dans le dossier initial, devront sans doute être enrichies par ces suggestions qui semblent économiquement raisonnables.



Tous les acteurs admettent que cette situation des voiries communales et surtout des pratiques des usagers, est bien antérieure au projet et le dépasse largement. A cet égard, les réponses technique et partenariale telles qu'elles sont apportées par le Département, sont justifiées et adaptées.

Cette réponse ne revient pas non plus sur le témoignage P41 de l'association pour la promotion des véloroutes et voies vertes. Il est vrai que cette compétence des circulations douces relèvent de la communauté de communes et que le projet, qui consiste à améliorer l'offre des services, ne peut pas prévoir un réseau associé en site propre de circulation douce sur le tracé de la RD 519. Il en est donné acte. Il conviendra cependant « *aux coutures* » du projet RD 519 : le passage supérieur, la configuration du rond point, les jonctions avec l'ancienne voie ferrée ayant vocation à devenir une voie verte, d'adapter les aménagements pour que les usagers du vélo puissent progresser en sécurité et en fluidité.

Ce sujet n'est pas non plus évoqué par la communauté de communes dans son avis formulé le 13 octobre 2021, alors qu'elle pourrait être le maître d'œuvre du schéma départemental des voies vertes sur son territoire. Voir également le point 32.3 à ce propos.

**→ La réponse du Maître d'ouvrage apporte une contribution significative en complétant le projet initial ; elle répond à de nombreuses observations relatives à la situation dégradée des circulations sur voirie communale.**

### 31.3 – Gestion des impacts pendant le chantier

#### ➤ *Contenu résumé des observations du public :*

Cette question n'est revenue que deux fois lors des entretiens. Plus que des inquiétudes, il s'agissait pour les deux personnes demandeuses de connaître l'ordre choisi pour les travaux, la nature des mesures de limitation de circulation sur les voiries secondaires et le moment des fermetures définitives des accès.

#### ➤ *Réponse du Maître d'ouvrage*

*Elle a été formulée oralement lors de la remise du procès verbal de synthèse. Le Département n'est pas en mesure, à ce stade d'être très précis. Il imagine en première intention devoir traiter les améliorations des voiries communales en relation avec les communes. En parallèle les acquisitions foncières et la maîtrise des espaces dédiés au projet devraient s'achever, pour ouvrir ensuite le chantier proprement dit : élargissement de la R.D., création des créneaux de dépassement et ouvrages d'arts, chemins d'exploitation agricole.*

#### ➤ *Analyse du Commissaire enquêteur :*

Il est évidemment prématuré de se prononcer sur ce point. On rappellera par ailleurs les dispositions prises pour la réalisation du chantier et détaillées dans le dossier soumis à l'enquête (dossier B DAE), aux pages 95 à 97 avec les obligations faites aux entreprises attributaires : espaces protégés, bruits et poussières, hydrocarbures, gestion des eaux pluviales et mesures globales de suivi du chantier. Le secteur de la Magdeleine, qui cumule la présence de riverains en proximité et une sensibilité des sols aux événements climatiques, devra être particulièrement surveillé. Le public attend une information claire et continue pendant la période des travaux, certains maires se proposent naturellement d'assurer un relai d'information.

## chapitre 3.2 - discussions sur l'utilité publique et le parcellaire

### 32.1 – L'utilité publique et la cohérence globale du projet

#### ➤ contenu résumé des observations du public :

On évoquera en premier lieu une position de principe très opposée au projet et contestant son utilité publique, comme sa neutralité environnementale : déclaration écrite P32 remise en permanence après la réception de la délégation d'agriculteurs à Châtenay ; position reprise également sous la cotation P35. Le coût financier, l'impact écologique, la stratégie du projet, la cohérence globale du tracé de l'axe de la Bièvre sont évoqués ensemble. L'objectif des pétitionnaires est de revenir à un projet d'aménagement en deux fois une voie avec édification de ronds points aux trois points de croisement : ceux des ouvrages projetés, plus celui du chemin du gros chêne. Cette position est renforcée par la position issue de l'entretien P35.

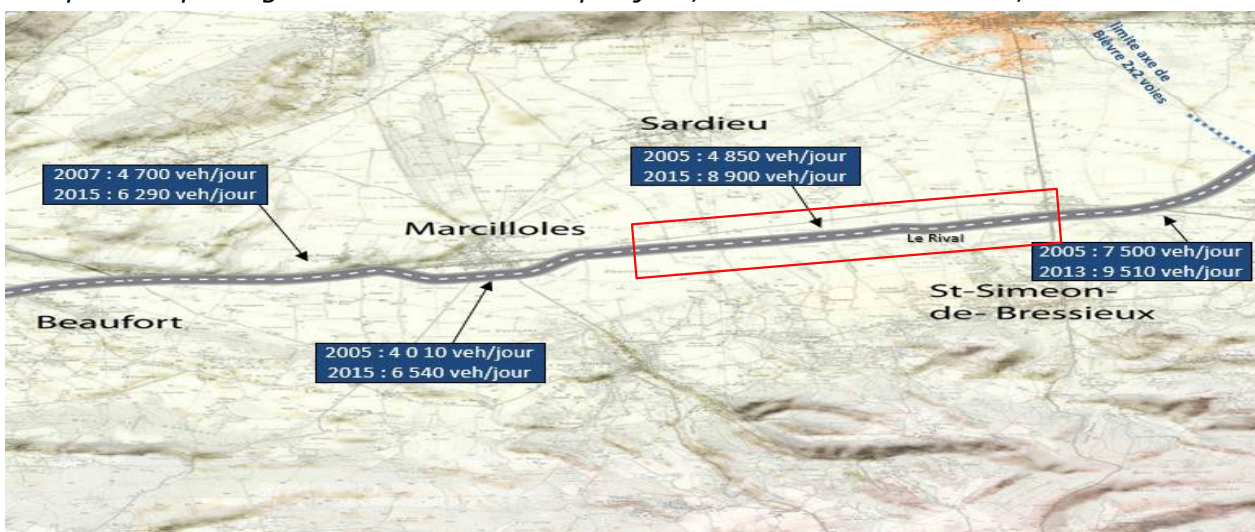
Cependant, pour beaucoup d'autres témoignages, quand la discussion porte sur le coût financier de l'opération, son utilité pour la population, les objectifs qui sont assignés, on constate une relative unanimité pour reconnaître son utilité publique.

Elle est fondée sur la nécessité de sécuriser ce tronçon jugé dangereux et souvent « contourné » par les riverains eux mêmes. Cette utilité publique est également identifiée dans la nécessité d'organiser et de séparer les différents modes de déplacements (sont évoqués principalement les camions en transit dont l'augmentation inquiète, les engins agricoles et les vélos). L'évolution générale du trafic est enfin jugée excessive. C'est un aspect un peu contradictoire du raisonnement de certains (sauf la position P 35 qui a sa cohérence!) : on marque son accord sur un aménagement qui assumera des flux en croissance, mais dans le même temps, on condamne et on voudrait combattre cette augmentation des flux !

#### ➤ Réponse et position du Maître d'ouvrage

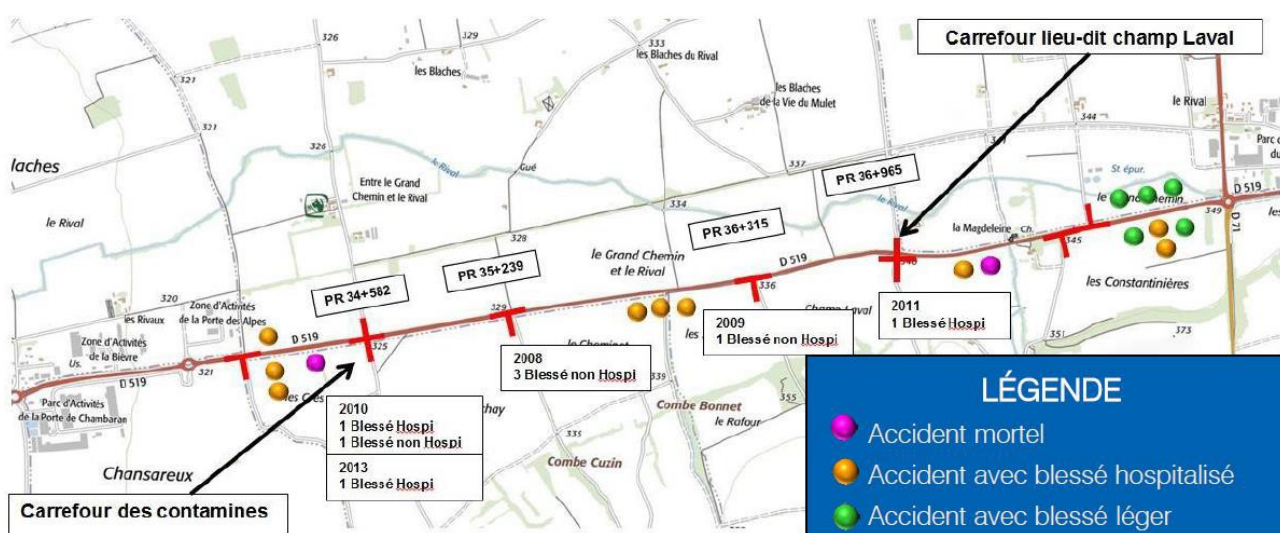
La route départementale 519 se situe dans la continuité de l'axe de Bièvre, récemment aménagé. C'est une route essentielle du territoire isérois pour les déplacements du quotidien, internes au département, comme pour les déplacements de transit. Aujourd'hui, l'état des lieux impose de réaliser des travaux sur la RD 519. Celle-ci doit être mise au niveau de qualité et de sécurité attendu sur un tel axe.

Sur la section, le trafic est en forte croissance ces dernières années. Les chiffres de 2018 indiquent le passage de 8 400 véhicules par jour, contre 4 850 en 2005,



soit une augmentation de près de 75 %. De plus, il y a une proportion importante de véhicules lents : 9,5 % de poids lourds, auxquels s'ajoute un grand nombre d'engins agricoles qui accèdent aux parcelles bordant la route départementale. Enfin, le nombre d'habitants devrait continuer à augmenter dans les années à venir, générant sans doute une hausse du trafic.

Les chiffres de l'accidentologie sur ce secteur sont très supérieurs aux références nationales, à la fois par leur densité – c'est-à-dire le nombre d'accidents rapporté au nombre de kilomètres –, par leur gravité et par le nombre de poids lourds impliqués, quatre fois supérieur à la moyenne nationale. Entre 2007 et 2020, 26 accidents graves (dont 3 tués) ont ainsi été dénombrés sur la RD 519 entre le carrefour giratoire du Rival et l'entrée Est de Marcilloles. L'analyse des circonstances a montré que si le comportement des conducteurs était la cause principale de ces accidents, la configuration de l'infrastructure ne permettait pas de limiter leur nombre et leur gravité.



Le projet est conçu avec un objectif de sécurisation et d'amélioration du niveau de service de l'itinéraire et une volonté de limiter les impacts négatifs sur l'environnement. Pour cela il intègre :

- 2 créneaux de dépassement créés entre Marcilloles et le carrefour du Rival (un sur chaque sens de circulation) d'une longueur de 1 150 mètres chacun ;
- ✓ le recalibrage de la chaussée et l'aménagement d'accotements stabilisés de chaque côté de la voie (longueur 1460 ml) entre le carrefour du Rival et le lieu-dit « Magdeleine ».
- 1 carrefour giratoire aménagé pour sécuriser l'intersection du lieu-dit Champ-Laval. Ce carrefour permettra aussi une traversée plus sûre de la RD 519 grâce à la réduction de vitesse qu'il provoquera et les piétons et cyclistes pourront traverser la RD 519 en deux temps ;
- 1 passage supérieur réalisé au niveau de l'actuel carrefour entre la RD 519 et le chemin de la Plaine qui permettra un franchissement sûr de la RD 519 par tous les usagers : automobilistes, piétons, cyclistes avec la création d'une bande végétalisée pour permettre le passage de la faune ;
- la création et le rétablissement de certains chemins communaux, accessibles aux voitures et aux poids lourds, pour assurer la desserte locale (longueur totale 3 465 ml) ;
- la création et le rétablissement de chemins d'exploitation dédiés aux engins agricoles pour un accès facilité aux parcelles alentours (7 960 ml).

- *la création d'un passage inférieur au niveau de la combe bonnet permettant de conforter le corridor écologique et un système de haies permettant le rabattement de la petite et moyenne faune vers deux ouvrages hydrauliques à sec la très grande majorité du temps.*

*Le Département considère que ce projet est très utile à la sécurité de tous les usagers, que les mesures environnementales qu'il intègre contribuent à limiter fortement ses impacts négatifs et que son rapport avantages/ coûts (au sens global) est très bon.*

*Au-delà du projet en lui-même le Département a lancé un appel à manifestation d'intérêt pour des projets vélos dans le cadre duquel il envisage d'accompagner Bièvre Isère Communauté pour les études et la réalisation d'une voie verte sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée.*

### ➤ **Analyse du Commissaire enquêteur :**

On doit relever la constance du Département dans ces objectifs :

sécuriser / fluidifier / améliorer l'offre de services / garantir la transparence des ouvrages et de l'aménagement (passages pour la faune, travail sur la gestion des eaux pluviales) une nouvelle fois ici rappelés avec force comme l'essence même de l'utilité publique du projet et sa cohérence avec les aménagements déjà réalisés depuis Rives.

Il faut lui donner acte de cette logique, d'ailleurs très largement partagée par le public, explicitement ou implicitement, comme le rappelle le Maître d'ouvrage. A l'exception de quatre points de vue, dont trois relèvent plus de « l'esprit de système » que d'une approche réaliste.

Le choix d'un passage supérieur et d'un rond point avec une zone de dépassement, plutôt que de trois rond-points en deux fois une voie, importe peu, c'est un choix stratégique de la responsabilité du Maître d'ouvrage. La longue phase d'étude et la concertation préalable ont conduit à la solution proposée : le meilleur rapport coût/efficacité et le meilleur compromis avantage/inconvénient permettant d'aborder la question de l'utilité publique. En outre l'urgence commande au Département de traiter cette section dégradée et inadaptée aux trafics (et à leur croissance) qu'on ne peut pas éviter, ni réduire. Cette mixité des choix : un rond point à l'est, un passage supérieur à l'ouest, offre bien une complémentarité aux usagers devant traverser l'axe pour leur déplacements de proximité ou professionnels.

Enfin il faut noter la volonté du Département de se pencher sur la question des circulations douces en se proposant de mobiliser la communauté de communes sur l'une de ses missions (voir également point 32.3 ci-dessous) .

## 32.2 – Approche parcellaire

### ➤ **contenu résumé des observations du public :**

Les observations ici formulées concernent essentiellement des interrogations sur le montant des indemnités perçues en contreparties des droits de passage ou d'édification sur des parcelles pour satisfaire l'intérêt général ou les intérêts fonctionnels, environnementaux, de sécurité, attachés à la réalisation de l'aménagement. Cette question est venue 17 fois au cours des discussions, mais de façon inégale. Globalement certains attendraient « un geste » du Département, un peu au-delà des 40 cts/m<sup>2</sup>.

### Analyse détaillée :

Ces contributions vont de la simple demande d'information (8 occurrences) jusqu'au refus de la proposition (6 occurrences). D'autres réserves ou avis défavorables représentent 9 interventions signalées. Il s'agit en général d'un désaccord entre l'offre d'indemnisation et la valeur que les pétitionnaires se font de leur bien.

Pour autant ceux qui exercent la profession d'agriculteurs concèdent parfois que l'offre de prix est adaptée, ils connaissent le marché foncier dans leur secteur. Leur désaccord se concentre sur l'absence d'accompagnement de la chambre d'agriculture, pour l'évaluation des pertes d'exploitation ou le calcul de l'indemnité de réemploi. Le maître d'ouvrage n'est donc pas en cause, mais il va devoir significativement remobiliser la chambre d'agriculture qui semble faire défaut, s'il veut au cours de l'hiver 2021 achever le processus de maîtrise foncière.

Les autres catégories socioprofessionnelles semblaient attendre un niveau d'indemnisation pour les m<sup>2</sup> vendus, plus élevé. Je n'ai pas d'avis sur la question.

On notera que les besoins d'acquisition se situent, tout le long du linéaire concerné et majoritairement nécessités par l'élargissement de la voirie côté sud et les chemins d'exploitation ou voiries secondaires des deux côtés. Cela représente de nombreuses acquisitions de quelques centaines de m<sup>2</sup> (une grande majorité) à plus de 1 000 m<sup>2</sup> et jusqu'à 5 600 m<sup>2</sup> (une petite minorité). Il s'agit de parcelles de statut privé, issues d'un précédent remembrement et dont les surfaces sont importantes.

De nombreuses parcelles concernent des retraités du secteur primaire ou leurs successeurs, avec des parcelles cependant maintenues en exploitation : location ou fermage à des actifs, par ailleurs propriétaires et eux aussi concernés par des propositions d'achat, sur leur propre patrimoine.

Pour le détail des observations on se reportera au tableau d'inventaire en annexe , il s'agit des points suivants :

Pour des demandes d'information simples : P3, P6, P7, P10, P11, P14, P17, P39 (ENEDIS)

Pour un désaccord sur les montants proposés : P4, P21 (ENEDIS), P22, P31, P34, P40

Sur des questions de fonds que je signale : P19, P25, P32.

Chaque fois que cela a été possible, la référence des parcelles évoquée est indiquée. Le service foncier serait ainsi en mesure de reprendre un contact pour aboutir à la transaction.

### ➤ **Réponse et position du Maître d'ouvrage**

*Pour chaque commune concernée par des acquisitions foncières, une enquête parcellaire est effectuée conformément aux articles R.131-3 et suivants du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.*

*Elle a pour but :*

- de définir avec précision les emprises à prélever sur les immeubles nécessaires à la réalisation du projet,*
- d'identifier les propriétaires et les ayant-droits de toute nature,*
- de permettre aux dits propriétaires et ayant-droits de faire valoir leurs droits.*

*1 - Compensation financière des propriétaires : mode de calcul de l'indemnité proposée aux propriétaires*

*Dans le cadre de la procédure d'acquisition amiable, le principe retenu par le maître d'ouvrage (Département) est d'indemniser les propriétaires au plus près de ce que*



pourrait proposer le juge de l'expropriation dans le cadre de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Sachant que l'indemnisation d'expropriation se compose :

- d'une indemnité principale : qui correspond à la valeur du bien exproprié à la date de la décision de 1ère instance, évaluée en fonction de termes de références, c'est-à-dire des ventes de bien de nature identique.
- d'une indemnité de emploi : indemnité forfaitaire calculée en pourcentage de 5 à 20 % sur le montant de l'indemnité principale, elle correspond au coût des frais nécessaires à l'achat d'un bien identique à celui exproprié.
- des indemnités accessoires versées au cas par cas à l'appréciation du juge : il peut s'agir de frais de déménagement, de remplacement de clôture, de manière générale de tout bien matériel ou financier dont la perte est en lien directe avec l'expropriation.

Il a donc été décidé de verser aux propriétaires :

- **Une indemnité de base** correspondant au prix du terrain agricole dans le secteur concerné.

Ce prix au m<sup>2</sup> a été fixé à 0,40 €, conformément à l'avis d'évaluation sommaire et global rendu par le service de l'immobilier de l'Etat le 16 novembre 2020 (méthode par comparaison).

Le Département dispose d'une marge de négociation de 10%. Aussi, il a décidé de majorer ce prix pour atteindre 0,44 €/m<sup>2</sup>.

- **Une indemnité complémentaire** correspondant au emploi en procédure d'expropriation fixée à 20 % de l'indemnité de base.

Exemple de calcul :

Surface à acheter : 200 m<sup>2</sup>

Indemnité de base :  $200 \times 0,44 \text{ €} = 88 \text{ €}$

Indemnité complémentaire :  $88\text{€} \times 20\% = 17,60 \text{ €}$

Indemnité totale =  $88 + 17,60 = 105,60 \text{ €}$

2 - Compensation financière des exploitants agricoles : mode de calcul des indemnités proposées aux agriculteurs, qu'ils soient ou non propriétaires

La compensation financière des agriculteurs s'effectue par le versement de plusieurs types d'indemnité dont le montant est fixé par la Chambre Agriculture, au cas par cas de chaque exploitation impactée mais sur le fondement de barèmes agricoles négociés régionalement.

- **Une indemnité d'éviction** calculées à partir de l'accord cadre régional « relatif à l'indemnisation des préjudices subis par les exploitants agricoles et les propriétaires fonciers »

Cet accord cadre, validé par les services fiscaux, prévoit notamment une indemnité d'éviction égale à 6 années (temps jugé nécessaire pour reconstituer sa surface agricole) de « marge brute », la marge brute est établie à 622 €/ha/an en polyculture-élevage d'après les comptes de l'agriculture des services fiscaux de 2016. En agriculture biologique, la durée du préjudice est majorée de 3 ans pour retrouver des sols aptes à obtenir une certification en Agriculture Biologique (durée de la conversion).

L'accord cadre prévoit aussi des indemnités complémentaires ou accessoires :

- *Pour remise en cause d'une aide contractuelle sur une durée de 9 ans (durée normale d'un bail agricole). Cela concerne essentiellement les aides de la PAC.*
- *Pour fumure et arrière fumure, pour prendre en compte le coût des engrais et amendements apportés et perdus car restant dans le sol : 762€/ha.*
- *Pour déséquilibre d'exploitation : l'indemnité d'éviction est majorée 13/16 selon le taux d'emprise en fonction de la surface pondérée.*
- *Pour autres préjudices directs, matériels et certains : les préjudices directs, matériels et certains, non indemnisés par ailleurs, feront l'objet d'une indemnisation spécifique dans le cadre d'une étude particulière au frais du maître d'ouvrage. A titre d'exemple, ces préjudices peuvent être la suppression d'une production, la modification des équipements de l'exploitation, les licenciements de personnel lié à l'exploitation, la suppression d'accès à des parcelles ou rétablissement d'accès plus difficiles, les emprises sur parcelles irriguées...*

• **Une indemnité pour les dommages causés** aux cultures, sols et clôtures lors de l'exécution des travaux (y compris en dehors des emprises achetées).

*Ce barème peut être utilisé en complément de l'application de l'accord-cadre régional. Il s'applique lorsque les dommages sont causés sur des parcelles agricoles exploitées, qu'elles soient ou non déclarées à la PAC. Cette indemnité vise à compenser la culture en cours. Cette indemnité est due sur l'intégralité de l'emprise des travaux et peut être versée sur les surfaces délaissées.*

*L'estimation des indemnités est calculée sur la base des informations fournies par les agriculteurs sur demande à la Chambre d'agriculture.*

*A la suite du diagnostic réalisé lors de la phase avant-projet, une nouvelle intervention de la Chambre d'agriculture est bien prévue dans le cadre de la convention qui la lie au Département. Cette intervention permettra de rechercher conjointement les mesures permettant de limiter les conséquences négatives du projet pour la profession agricole et de calculer les indemnités liées aux pertes d'exploitation*

#### ➤ **Analyse du Commissaire enquêteur :**

La présentation détaillée du processus d'indemnisation aux propriétaires est bienvenue et sera utile au public. Pour beaucoup l'écheveau de ce dispositif était peu intelligible, son étalement dans le temps n'a pas facilité la compréhension. Le Département a usé de sa faculté d'augmenter de 10 % le calcul réalisé par l'administration des domaines. Le « geste supplémentaire » attendu semble donc être là. Il en est donné acte. S'il y a contestation après cette mise au point, il appartiendra au juge de l'expropriation de valider ou non cette approche complète à ce stade.

Pour ce qui concerne les exploitants agricoles, l'articulation entre l'indemnité en qualité de propriétaire, la compensation financière pour éviction et différentes indemnités complémentaires ou accessoires est connue. Par contre son évaluation est jugée impossible. C'est ce qu'il faudra améliorer avec le concours de la Chambre d'agriculture.

Sur le montant des compensations financières, on est surpris que l'indemnité d'éviction soit basée sur des références anciennes (2016 pour la marge brute à l'ha). On trouve par exemple pour la Chambre régionale d'agriculture d'Île de France des données de 2019.

Après le temps de l'enquête parcellaire qui s'achève, il faut à présent que la Chambre d'agriculture se mobilise sur le second volet de sa mission contractuelle : « permettre de rechercher conjointement les mesures permettant de limiter les conséquences négatives du projet pour la profession agricole et de calculer les indemnités liées aux pertes d'exploitation » et le faire savoir aux exploitants visiblement sous informés.

En outre on suppose que l'évaluation se fera après un état des lieux avant et après travaux, sur les bases des protocoles définis par la profession, avec un document détaillé et explicatif des calculs. Comme le prévoit la charte de la Chambre régionale d'agriculture d'Auvergne-Rhône-Alpes.

On notera enfin que le Maître d'ouvrage, avec raison, se propose de mobiliser « les écarts ou délaissés » sous maîtrise foncière publique qui resteraient non utilisés, pour les proposer aux agriculteurs impactés et ainsi introduire une certaine souplesse dans le traitement de situations individuelles.

### 32.3 - Demandes particulières formulées par le Commissaire enquêteur, notamment sur la gouvernance territoriale

Dans le PV de synthèse il a été demandé que le Département rende compte plus précisément (s'il en dispose) des positions peu connues de la communauté de communes et de la chambre d'agriculture. Avis manquants qui fragilisaient le dossier à mon sens. Ainsi que de l'état détaillé des comptage de véhicules sur l'ensemble du réseau routier : principal et secondaire.

#### ➤ **Transmission du Maître d'ouvrage**

*Fourniture de l'étude complète des comptages de véhicule par courriel le jeudi 21 oct. Fourniture de l'avis écrit de la Chambre d'agriculture et de la convention conclue avec le Département . Ces documents sont regroupés dans l'annexe 7 du présent rapport.*

#### ➤ **Analyse du Commissaire enquêteur concernant cette transmission :**

Comptage des véhicules : sur ce point l'étude complète ne peut que rassurer sur les risques souvent évoqués de saturation ou de difficultés de circulation induites par le nouvel agencement des accès à la RD 519. Hormis la situation très particulière de Sardieu, avec sa voirie communale rectiligne et très impactée par la stratégie d'éviction des navetteurs à la journée. Cette étude devra être plus partagée avec les Maires des communes, afin de leur permettre de poursuivre le dialogue avec leur population.

Gouvernance territoriale : Les documents fournis ont concourus à une meilleure appréciation de certains avis : Chambre d'agriculture et Communauté de communes, qui ne s'étaient pas manifestées dans le temps de l'enquête, bien qu'impliquées dans la phase d'élaboration du projet.

Il faut retenir que la Communauté de communes (BIC) est attentive à la jonction de son propre patrimoine routier avec celui du Département. On regrettera qu'elle n'ait pas manifesté son intérêt ou qu'elle n'ait pas formulé de propositions à propos du réseau de circulation douce et du projet de voie verte sur le tènement de l'ancienne voie ferrée pourtant impactée, même modestement, par le projet RD 519. Elle en avait l'occasion, avec cette enquête et surtout dans un moment où le Département encourage les communes et les structures intercommunales à créer des infrastructures ou services pour les cycles, en lançant un appel à manifestation d'intérêt. Elles étaient invitées à se manifester jusqu'au 31 juillet 2021 (objectif du projet, plan de situation, description du projet, coût, procédures à conduire, calendrier...). Cet appel à manifestation d'intérêt était ainsi ouvert aux projets d'infrastructures dédiées aux cycles. Une proposition locale aurait permis de répondre aux préoccupations des personnes s'étant manifesté à ce propos : voir points P41, P23 entre autres).

Il est vrai que les circulations douces ou alternatives ne figurent pas dans les quatre axes de son projet de territoire. A cet égard, la décision symbolique de B.I.C. de faciliter l'achat de vélos électriques paraît un peu décalée par rapport à l'enjeu : avant d'inciter à ce mode

de déplacement, encore faut-il mettre à disposition une signalétique et des voiries ou circuits adaptés.

Le projet « RD 519 » du Département est l'occasion d'aborder cette question et d'offrir à la population et aux personnes en transit une capacité d'usage de circulation douce.

Pour la Chambre d'agriculture, on notera dans cet avis favorable les points suivants : entretien nécessaire et durable des chemins d'exploitation / réemploi des surfaces en friche pour les exploitants les plus impactés /entretien des haies et corridors végétalisés recréés / craintes sur le fonctionnement du passage supérieur. La convention qui la lie au Département depuis 2017 l'engage à renforcer l'accompagnement auprès des agriculteurs impactés, ce qui répond aux attentes exprimées pendant l'enquête.

Enfin la question importante aux yeux du public des entretiens au sens large : fossés, chemins d'exploitation, espaces naturels, signalétique, impliquant plusieurs acteurs publics dans la durée, trouvera sa réponse dans une gouvernance approfondie à construire.

\* \*  
\*

La présente enquête et le recueil des contributions du public permettent de fabriquer un consensus et d'éclairer les décisions que prendra l'autorité en charge de la mise en œuvre du projet. De lui fournir aussi les voies et moyens de mobiliser autour de lui, communes et intercommunalité dans leurs domaines d'intervention, pour renforcer les impacts positifs des aménagements.

Au terme de ce rapport, je suis en mesure de formuler mes conclusions et d'émettre les deux avis requis, au titre de la saisine.

A Grenoble le 26 octobre 2021,

Marc BESSIERE



Commissaire enquêteur