



**ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE
PRÉALABLE A LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE
CONJOINTEMENT A UNE ENQUÊTE PARCELLAIRE,
UNE AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE
ET LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS
D'URBANISME DE VILLARD-BONNOT ET DE FROGES,
DANS LE CADRE DU PROJET DE SUPPRESSION DU
PASSAGE A NIVEAU N° 27 A BRIGNOUD**

Enquête réalisée du 10 octobre au 9 novembre 2022

Commission d'enquête

Bernard PRUDHOMME (président), François TISSIER, Claude CARTIER

SOMMAIRE

I. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES PRÉALABLES	3
II. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE.....	3
III. COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE.....	3
IV. REGISTRES D'ENQUÊTE.....	4
V. PERMANENCES.....	4
VI. SUITE DE L'ENQUÊTE.....	4
VII. RELATIONS COMPTABLES.....	4
Préambule.....	4
VIII. EXAMEN DES PIÈCES DU DOSSIER PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	4
VIII. J. AVIS OBLIGATOIRES RENDUS (AVIS, DÉCISIONS, ET BILAN) - PIÈCE J.....	5
1 BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE.....	5
2 DÉCISION DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE (A.E.) APRÈS EXAMEN AU CAS PAR CAS DU PROJET.....	8
3 AVIS ÉMIS PAR LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET DES GROUPEMENTS INTÉRESSÉS, AINSI QUE DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES.....	8
4 AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE (AE) ET MÉMOIRE EN RÉPONSE DES M.O. A L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE.....	10
5 AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE (CNP) ET MÉMOIRE EN RÉPONSE DES M.O. A L'AVIS DU CNP.....	39
6 AVIS DU DOMAINE.....	50
7 PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION D'EXAMEN CONJOINT.....	52
IX. PROCÉDURE D'EXPROPRIATION.....	57
X. PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE DES INTERVENTIONS DU PUBLIC SUIVI DU MÉMOIRE EN RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE ET DE L'AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	57
I. OBSERVATIONS DES PPA.....	58
II. OBSERVATIONS DU PUBLIC.....	61
III. QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	74
XI. LISTE DES ANNEXES.....	77
XII. SIGNATURE DU RAPPORT PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	77
<hr/>	
XIII. CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR CHAQUE THEME.....	78
XIII.A. Conclusions concernant la Déclaration d'Utilité Publique.....	78
XIII.B. Conclusions concernant la compatibilité avec les PLU de Froges et Villard-Bonnot....	93
XIII.C. Procès-verbal et avis concernant l'enquête parcellaire.....	103
XIII.D. Conclusions concernant la Demande d'Autorisation Environnementale.....	105
XIII.E. Conclusions concernant la Suppression du passage à niveau.....	118
XIV. CONCLUSIONS GÉNÉRALES ET AVIS MOTIVÉ SUR LE PROJET.....	119

I. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES PRÉALABLES

A la demande de la Direction Départementale des Territoires de l'Isère formulée le 27 juillet 2022, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Grenoble, a pris le **11 août 2022**, la **décision n° E 22 000 133 /38** désignant M. PRUDHOMME Bernard en qualité de président de la commission d'enquête, et de MM CARTIER Claude et TISSIER François, en qualité de commissaires-enquêteurs membres titulaires, en vue de procéder à l'enquête publique unique ayant pour objet :

« Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique conjointement à une enquête parcellaire, une autorisation environnementale et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Villard-Bonnot et de Frogès, dans le cadre du projet de suppression du passage à niveau n°27 à Brignoud ».

Le 13 septembre 2022, arrêté préfectoral n° 38/2022-257-DDTSEO1, prescrivant l'ouverture de l'enquête publique unique qui a pour objet :

- la déclaration d'utilité publique emportant la mise en compatibilité des PLU de Frogès et de Villard-Bonnot ;
- l'enquête parcellaire relative aux parcelles nécessaires à la réalisation du projet ;
- la demande d'autorisation environnementale (autorisation loi sur l'eau, dérogation aux espèces protégées et autorisation de défrichement ;
- la suppression du passage à niveau n° 27 de la ligne reliant Grenoble à Montmélián.

II. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Les dispositions réglementaires ont été respectées, conformément aux dispositions des articles L 123-10 et R 123-19 du Code de l'Urbanisme.

Publicité 15 jours avant l'ouverture de l'enquête dans :

- Le Dauphiné Libéré : parution du 23 septembre 2022
- Les Affiches : parution du 23 septembre 2022

Publicité dans les 8 jours suivant l'ouverture de l'enquête dans :

- Le Dauphiné Libéré : parution du 14 octobre 2022
- Les Affiches : parution du 14 octobre 2022

Affichage :

L'avis d'enquête publique a été affiché en mairies et dans les 2 communes (6 affiches), 21 jours avant l'ouverture de l'enquête, à compter du 23 septembre 2022 jusqu'au 9 novembre 2022.

Un commissaire de justice a établi le 29 septembre 2022 un procès-verbal de constat de l'affichage effectué sur les 6 panneaux (voir pièces jointes en annexe).

Vérification en a été faite par la commission d'enquête.

Un second procès-verbal de constat a été établi par le commissaire de justice le 13 octobre 2022.

Les 2 certificats d'affichage ont été établis par Messieurs les Maires (en annexe)

III. COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE

Le dossier d'enquête est composé des 11 pièces répertoriées dans le tableau ci-dessous

N°	Pièces				Nombre pages
1	O. Guide de lecture				15
2	A. Cadre réglementaire. Objet et conditions de l'enquête				13
3	B. Plan de situation				6
4	C. Notice explicative				24
5	D. Plan général des travaux				11
6	E. Etude d'impact environnemental (EIE)				297
7	F. Dossier de demande d'autorisation environnementale (DAE)				186

8	G. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme des 2 communes			36
9	H. Dossier de suppression du passage à niveau			12
10	I. Dossier d'enquête parcellaire			19
11	J. Avis obligatoires rendus (avis, décisions, et bilan)			145
	(format A 3)	En présentation	paysage	764
	(format A 4)	En présentation	portrait	1528

IV. REGISTRES D'ENQUÊTE

Deux registres ont été mis à la disposition du public dans les 2 mairies de Villard-Bonnot et Frogès pendant 31 jours consécutifs, à compter du lundi 10 octobre 2022 à 9 h, jusqu'au mercredi 9 novembre 2022 inclus à 17 heures.

Ces registres ont été clos et signés le 9 novembre 2022 à 17 heures par la commission d'enquête.

V. PERMANENCES

Les membres de la commission d'enquête ont tenu, pendant la durée de l'enquête, les permanences suivantes :

Villard-Bonnot : lundi 10 octobre 2022, de 14 h à 17 h
 Frogès : mercredi 19 octobre 2022, de 9h à 12 h
 Villard-Bonnot : mardi 25 octobre 2022, de 13h30 à 17 h
 Frogès : : mercredi 2 novembre 2022, de 15h à 18 h
 Frogès : mardi 8 novembre 2022, de 9 h à 12 h
 Villard-Bonnot : mercredi 9 novembre 2022, de 13h30 à 17 h

VI. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Après lecture et enregistrement des observations incluses dans les registres (papier et dématérialisé) et les courriers, la commission d'enquête a présenté au maître d'ouvrage, dans un délai de 8 jours après la clôture de l'enquête, le vendredi 18 novembre 2022 , un procès-verbal de synthèse des observations du public, des personnes publique associées, et des questions de la commission d'enquête, et lui a demandé de bien vouloir répondre à ces observations dans un délai de 15 jours. Le maître d'ouvrage a répondu le 2 décembre 2022, dans le délai règlementaire de 15 jours

VII. RELATIONS COMPTABLES

La participation du public pendant l'enquête s'est faite de la façon suivante :

- sur les 2 registres d'enquête (version papier): 7 observations
- sur le registre dématérialisé : 655 consultations, dont
 - 19 observations
 - 445 visionnages
 - 290 téléchargements de pièces du dossier

VIII. EXAMEN DES PIÈCES DU DOSSIER PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Préambule :

Le rapport établi par la commission d'enquête relate, pour l'essentiel :

- les conditions de déroulement de l'enquête,
- la synthèse des observations comportant le procès-verbal de synthèse,
- l'analyse des observations et propositions du public,

- le mémoire en réponse des responsables du projet.

La commission a procédé à un examen des pièces du dossier, indicées de **A à J**, soumises à l'enquête publique.

Nota :

Pour des raisons d'allègement du rapport, seul l'examen de la pièce VIII. J concernant les avis obligatoires rendus par les Personnes Publiques Associées, et les mémoires en réponse des maîtres d'ouvrage, ont été développés ci-dessous.

VIII. J. AVIS OBLIGATOIRES RENDUS (AVIS, DÉCISIONS, ET BILAN) - (PIÈCE J)

SOMMAIRE

1. BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

- 1.1 Préambule
- 1.2 Synthèse du bilan de la concertation. Le projet et délibération de la commission permanente du Département de l'Isère du 4 au 29 novembre 2019
- 1.3 Synthèse du bilan de la concertation, de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, et délibération de la commission permanente du Département de l'Isère du 11 au 25 avril 2022

2. DECISION DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (A.E) APRES EXAMEN AU CAS PAR CAS DU PROJET

3. AVIS EMIS PAR LES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET DES GROUPEMENTS INTERESSES, AINSI QUE DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

- 3.1 Commune de Villard-Bonnot
- 3.2 Commune de Frogès
- 3.3 Avis de la Communauté de communes Le Grésivaudan

4. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (AE) ET MÉMOIRE EN RÉPONSE DES M.O. A L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

5. AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE (CNP) ET MÉMOIRE EN RÉPONSE DES M.O. A L'AVIS DU CNP

6. AVIS DU DOMAINE

- 6.1 Estimation de la section routière
- 6.2 Estimation de la section ferroviaire

7. PROCES-VERBAL DE LA RÉUNION D'EXAMEN CONJOINT

1. BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

1.1. Préambule

Deux concertations publiques ont été menées pour la suppression du passage à niveau n°27 (PN27).

- La première concernant le projet s'est déroulée du 04 au 29 novembre 2019. Le projet implique à la fois la déviation routière de la RD10 sous maîtrise d'ouvrage Département de l'Isère et l'aménagement de cheminements et rampes d'accès modes doux à la gare de Brignoud sous maîtrise d'ouvrage SNCF. Des plans, schémas et visuels types du projet ont été présentés au sein du dossier de concertation, dont le bilan réalisé en 2020 est présenté ci-après. Il est important de noter que certains éléments ont pu évoluer au fil des études d'avant-projet et de projet. Bien que le cœur même des aménagements projetés n'ait pas été modifié (suppression du PN, dévoiement routier, pont route, cheminement et rampes d'accès modes doux), il apparaît que leur implantation et leurs caractéristiques techniques précises sont différentes. Ainsi, en ce qui concerne les aménagements modes doux portés par SNCF, les rampes ne permettront pas de rejoindre directement l'avenue Robert Huant, mais se prolongeront vers le Nord et vers le Sud afin de mieux s'intégrer dans la desserte des liaisons piétonnes et cyclables.

Le lecteur est informé qu'aucune remise en cause des orientations du dossier de concertation n'est à mettre en avant. Il s'agira donc de se référer aux éléments actualisés présentés au sein du présent dossier d'enquête afin de maîtriser pleinement les enjeux, contraintes et opportunités offertes par le projet.

- La seconde concernant la mise en compatibilité des PLU des communes de Frogès et Villard-Bonnot s'est déroulée du 11 au 25 avril 2022.

1.2. Bilan de la concertation préalable du public (du 04 au 29/11/2019)

Dispositif mis en place lors de la concertation :

a) Dispositif d'annonce de la concertation :

- affiches au format A3 placardées dans les 2 communes et les communes environnantes,
- document en format A5 recto-verso en 4 900 exemplaires distribué une semaine avant le début de la concertation,
- insertions presse : dans le Dauphiné Libéré des 20 et 27 octobre 2019
- publications sur les outils digitaux des collectivités concernées et des communes, et sur le site SNCF

b) dispositif d'information :

- le dossier de concertation a été mis à la disposition du public dans les 2 mairies et sur la page internet du Département,
- panneaux d'exposition : dans les 2 mairies et à la gare de Brignoud,
- la page internet dédiée au projet : mise en ligne dans l'onglet relatif aux projets routiers du Département

c) le dispositif de participation :

- les registres
- le formulaire de contribution,
- la réunion publique,
- les 2 permanences d'information du 7 et du 20 novembre 2019.

Synthèse quantitative :

a) chiffres : 180 personnes ont pris part à la concertation et 73 contributions ont été déposées,

b) chiffres-clés des thèmes d'expression : 20 sur le projet, 47 sur le contournement routier, 5 sur les cheminements, 9 sur les impacts, 45 sur les projets en interface.

Analyse des contributions recueillies :

Thème 1 : l'opportunité du projet : 20 contributions relatives à la sécurité et la fluidité du trafic, au calendrier et au coût,

Thème 2 : le contournement routier et l'ouvrage de franchissement des voies ferrées : 47 contributions relatives au contournement et à son tracé, au raccordement du futur contournement au réseau viaire existant, à la place des cycles sur le nouvel aménagement routier

Thème 3 : les cheminements piétons et cycles vers le futur passage souterrain en gare : 5 contributions relatives au passage souterrain et aux cheminements modes doux.

Thème 4 : les impacts du projet : 10 contributions relatives aux effets environnementaux, aux effets socio-économiques.

Thème 5 : les projets en interface : 45 contributions relatives au projet de terminus ferroviaire, au projet de tangentielle Nord, aux liaisons inter-rives pour voitures et cycles, au pôle d'échange multimodal et au stationnement en gare.

c) les thématiques abordées n'entrant pas dans le champ de la concertation : 5 contributions relatives aux services en gare de Brignoud.

Conclusion

La concertation a permis :

- au public de connaître, comprendre et s'exprimer sur les propositions d'aménagement,
- aux Maîtres d'ouvrage d'avoir un éclairage sur les attentes et les questions des participants.

Annexes :

a) délibération de la commission permanente du 19 juillet 2019 :

Elle décide d'approuver les modalités de la concertation qui se déroulera du 4 au 29 novembre 2019. A l'issue de la concertation, un bilan sera dressé et ses conclusions seront soumises à la commission permanente du Département.

b) délibération de la commission permanente du 24 avril 2020

Elle décide :

- d'approuver le document annexé au titre de bilan de la concertation,
- d'autoriser le président à poursuivre les études nécessaires à la réalisation du projet,
- d'engager l'ensemble des procédures administratives et juridiques nécessaires à la réalisation de ce projet et solliciter les services de l'État en vue notamment de l'ouverture d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, d'une enquête parcellaire, une mise en compatibilité des documents d'urbanisme et du dossier loi sur l'eau, et l'ensemble des autres procédures environnementales,
- de prendre en compte les études et réflexions suivantes à conduire, à savoir :
 - étudier articulation des continuités avec le réseau d'itinéraire cyclable,
 - étudier les modalités de séparation physique entre les cycles et les véhicules motorisés,
 - concevoir un projet contribuant à la modération des vitesses véhicules motorisés sur l'avenue Robert Huant facilitant la sécurisation des dépassements,
 - étudier et analyser en partenariat avec Villard-Bonnot différentes alternatives à un carrefour en T
 - poursuivre le travail partenarial engagé avec les acteurs locaux.

1.3. Bilan de la concertation du 11 au 25 avril 2022

Le projet de mise en compatibilité des PLU des communes de Frogès et Villard-Bonnot, proposé par le Département

a) contexte du projet : la suppression du passage à niveau est inscrite au programme national de sécurisation des passages à niveau depuis 2005.

b) les aménagements proposés : les 2 maîtres d'ouvrage (le Département de l'Isère et SNCF Réseau) portent respectivement la maîtrise d'ouvrage :

- d'aménagement routier pour permettre de franchissement de la voie ferrée et le rétablissement de la RD 10
- des cheminements doux prévus au niveau du nouveau terminus ferroviaire pour le franchissement des voies ferrées.

Objectifs, périmètre et modalités de la concertation

a) les objectifs : la mise en compatibilité des 2 PLU est soumise à concertation au titre de l'article L 103-2 du code de l'urbanisme,

b) modalités et périmètre de la concertation : elle s'est déroulée du 11 au 25 avril 2022 sur 2 communes.

Dispositif mis en place lors de la concertation :

a) dispositif d'annonce de la concertation :

- affiches au format A3 placardées dans les 2 communes et les communes environnantes,
- insertions presse : dans le Dauphiné Libéré des 7 et 10 avril 2022
- publications sur les outils digitaux des collectivités concernées et des communes,

b) dispositif d'information :

- le dossier de concertation a été mis à la disposition du public dans les 2 mairies et sur la page internet du Département,
- la page internet dédiée au projet: mise en ligne dans l'onglet relatif aux projets routiers du Département

c) le dispositif de participation :

- les registres
- le formulaire de contribution,
- les 2 permanences d'information des 12 et 20 avril 2022.

Synthèse quantitative :

Une seule contribution relative aux nuisances sur l'avenue Robert Huant.

Conclusion :

La concertation a permis au public de connaître, comprendre la mise en compatibilité des 2 PLU, rendue nécessaire par la suppression du PN 27.

Arrêté du Président du Conseil Départemental de l'Isère du 7 avril 2022 :

Il porte ouverture d'une concertation complémentaire en lien avec la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Frogès et de Villard-Bonnot.

Délibération de la commission permanente du 20 mai 2022 :

Vu le rapport du Président et l'avis de la commission mobilités, habitat, équipement des territoires, numérique, elle décide d'approuver le bilan de la concertation portant sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Frogès et Villard-Bonnot, et de poursuivre les procédures de mise en compatibilité des 2 PLU.

2. DÉCISION DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE APRES EXAMEN AU CAS PAR CAS

Nota de la commission :

Cette décision, reprise ci-dessous pour son seul article 1^{er}, qui précise le cadre imparti à l'enquête publique, est incluse ci-après :

Article 1^{er} : En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le département de l'Isère, le projet de suppression du passage à niveau n°27 sur la RD10 à Villard-Bonnot (38) n° F 084-21-C-0058, est soumis à évaluation environnementale.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de cette évaluation environnementale sont ceux explicités dans les motivations de la présente décision et concernent notamment :

- la prise en compte du risque d'inondation,
- la gestion des eaux pluviales,
- les mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour les habitats, la faune et la flore et les sols pollués,
- l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre et les mesures visant à les éviter, les réduire et au besoin les compenser,
- les effets cumulés avec les autres projets.

Ces objectifs s'expriment sans préjudice de l'obligation pour la personne publique responsable de respecter le contenu de l'évaluation environnementale telle que prévue par l'article R. 122-20 du code de l'environnement.

3. AVIS ÉMIS PAR LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET LES GROUPEMENTS INTÉRESSÉS (AINSI QUE LES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES)

3.1. AVIS DE LA COMMUNE DE VILLARD-BONNOT

Considérant les remarques suivantes :

- le centre du giratoire : il devra être conçu en lien avec la commune, avec comme objectif de marquer de façon positive l'entrée de la commune, avec une référence à son passé industriel. Sa conception devra viser à limiter le coût de son entretien et à sécuriser le personnel lors des interventions. Le raccordement électrique et l'éclairage sont à prévoir, notamment pour une mise en valeur.
- Le carrefour en « T » : il conviendra que ce carrefour et ses abords soient aménagés de façon à faire ralentir très fortement la vitesse des véhicules qui rentreront sur l'avenue Robert Huant.
- Les aménagements : ils se doivent d'être en cohérence avec les projets d'aménagement de l'avenue, prévus par la commune, section comprise entre la gare et le carrefour de Brignoud. Soucieuse d'offrir plus de confort et de sécurité pour une circulation douce et apaisée, la commune souhaite que la voie

nouvelle créée ait des caractéristiques rencontrées en zone urbaine. Cette voie devra être limitée au maximum en largeur afin d'offrir un maximum de confort pour les piétons et les cyclistes. Les objectifs de réduire les vitesses sur ce nouvel accès, dès le giratoire, de réduire les nuisances sonores et émissions polluantes, et de renforcer la sécurité le long de cette section, devront être prédominants.

- Les délaissés de voirie : ils devront faire l'objet d'une attention particulière et à définir en lien avec les projets de la commune.

Le délaissé de terrain situé entre la future déviation, la voie ferrée et l'avenue Robert Huant (en partie sud du côté projet de Brignoud) : si le département ne prévoit pas d'aménagements spécifiques sur cette zone, l'état des connaissances des contraintes géotechniques, de la présence d'un fossé et le passage de 2 chantournes, ne permettent pas d'examiner précisément les possibilités d'aménagement sur cette zone, en l'état actuel du projet.

Le délaissé situé entre le carrefour en « T » et l'actuelle avenue Robert Huant : il devra être aménagé en cohérence avec les aménagements urbains nécessaires à ce secteur, notamment l'aire destinée aux points d'apport volontaire, la continuité des circulations des modes doux entre Brignoud et le secteur de la future gare, des places de stationnement...

- La phase des travaux : l'aménagement du carrefour et du raccordement à l'avenue Robert Huant vont perturber la circulation sur cette avenue. La commune devra être associée pour définir et valider les modalités des déviations. Ces déviations étant susceptibles d'avoir des impacts importants sur les voies communales, elles devront être compatibles en termes de structure de chaussée et de garantie de la sécurité des riverains. Si des aménagements et/ou renforcements de ces voies s'avéraient nécessaires pour les besoins du projet, le département devra les prendre en charge techniquement et financièrement. Ces réflexions et aménagements seront à intégrer dans le planning du projet.

- Les réseaux : la prise en compte des réseaux d'eaux potables, usées, pluviales, incendie, et des réseaux secs (électrique, télécom, fibre,) enterrés et existants le long de l'avenue Robert Huant doit être intégrée dès la conception et la mise en œuvre du projet, afin de les maintenir en service tout au long du chantier. Les services gestionnaires devront être coordonnés pour les travaux de rénovation et d'amélioration des réseaux afin de limiter au maximum les interventions et les nuisances pour les riverains.

- Les aménagements prévus au niveau du PN supprimé : le projet transmis ne précise pas suffisamment l'esthétique générale de la fermeture physique du PN de part et d'autre de l'avenue Robert Huant, ni la signalétique d'orientation des piétons et des cycles. La fermeture du PN devra faire l'objet d'une intégration paysagère tout en garantissant la sécurité absolue des flux vers les aménagements traversants pour les piétons et cycles.

Le conseil municipal réaffirme la nécessité absolue de suppression du passage à niveau numéro 27,

Il **émet un avis favorable** sur le projet présenté dans le dossier d'enquête, sous réserve de la prise en compte des remarques susvisées,

il rappelle la nécessité que le franchissement des voies SNCF pour les modes actifs soit conçu et dimensionné pour offrir un bon niveau de service à l'ensemble des modes actifs (piétons, cycles, PMR), et qu'il prenne en compte les développements particulièrement économiques attendus sur le secteur, et soit cohérent avec les projets de développement des cheminements pour les modes actifs portés par la commune.

Avis de la commission d'enquête :

Elle demande aux maîtres d'ouvrage une étroite coopération avec la commune, plus particulièrement la prise en compte des points précisés dans sa délibération du 4 juillet 2022 (giratoire, carrefour en T, aménagements de l'avenue Robert Huant, délaissés de voirie, phase des travaux, réseaux, aménagement du passage à niveau supprimé).

3.2. AVIS DE LA COMMUNE DE FROGES

Le conseil municipal, après en avoir délibéré, **décide** à l'unanimité de :

- réaffirmer la nécessité absolue de suppression du passage à niveau,
- **émettre un avis favorable** sur le projet présenté dans le dossier d'enquête préalable,
- rappeler la nécessité que le franchissement des voies SNCF pour les modes actifs, soit conçu et dimensionné pour offrir un bon niveau de service à l'ensemble des modes actifs (piétons, cycles, PMR), et prenne en compte les développements particulièrement économiques attendus sur le secteur.

- mandater Monsieur le maire pour entreprendre toute démarche nécessaire pour la mise en œuvre de la présente délibération.

3.3. AVIS DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES LE GRESIVAUDAN

Considérant que les bénéfices attendus en matière de sécurisation des déplacements et d'amélioration du cadre de vie des habitants, seront rendus possibles par la réalisation du projet, considérant que le projet prend en compte les impacts environnementaux en proposant des mesures d'évitement, de réduction et de compensation,

le président propose au conseil communautaire :

- de réaffirmer l'impérieuse nécessité de suppression du passage à niveau,
- d'émettre un **avis favorable** sur le projet présenté,
- de rappeler la nécessité que le franchissement des voies SNCF soit conçu et dimensionné pour offrir un bon niveau de service à l'ensemble des modes actifs,
- de l'autoriser à signer tout acte afférent à cette affaire.

Le conseil communautaire, après en avoir délibéré, **adopte à l'unanimité** cette délibération.

Avis de la commission d'enquête :

Elle demande que le projet offre un bon niveau de service pour le franchissement des voies SNCF aux différents modes actifs (piétons, cycles, PMR).

4. AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE ET MÉMOIRE EN RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE A L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrages (CD38 et SNCF) à l'avis de l'Autorité environnementale (Ae) du 21 juillet 2022 est rédigé en vertu de l'article L.122-1-V du Code de l'environnement.

Ce mémoire regroupe les réponses apportées par les maîtres d'ouvrage à chaque recommandation de l'Autorité environnementale

Note de la commission d'enquête (C.E.):

La commission d'enquête (C-E) a repris l'avis de l'Ae et ses 27 recommandations (numérotées), suivies du mémoire en réponse des M.O. et de l'avis global de la commission d'enquête sur les recommandations de l'Ae et sur le mémoire des M.O.

Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

Contexte et périmètre du projet d'ensemble

Le passage à niveau n°27 (PN27) au niveau de la RD10 à Brignoud, quotidiennement traversé par 12 700 véhicules et laissant passer 60 trains, est à proximité immédiate de la gare de Brignoud et génère des difficultés de circulation routière et d'exploitation ferroviaire. Sa suppression est inscrite au programme national de sécurisation des passages à niveau depuis 2005 et au protocole départemental de 2016. Sa réalisation est portée par le Département de l'Isère (CD38) et SNCF Réseau, pour une mise en service en 2025.

La modernisation de la ligne ferroviaire Valence-Grenoble-Annecy dite du « sillon alpin sud » engagée en 2008, comporte la création par SNCF Réseau (et Gares et Connexion) d'un terminus ferroviaire en gare de Brignoud, au sein de la vallée du Grésivaudan, pour améliorer la desserte ferroviaire périurbaine depuis Grenoble en assurant des dessertes TER complémentaires (toutes les 15 mn au lieu de 30 mn en période de pointe, à partir de janvier 2028). Il consiste en l'élargissement de la plateforme ferroviaire, la création d'une 3ème voie et celle d'un passage souterrain permettant l'accès aux différents quais dès 2025. Cette modernisation s'accompagne d'un renforcement plus large de la desserte Grenoble-Chambéry. Elle nécessite aussi la suppression du PN27.

Cette évolution de la gare et de l'exploitation de la ligne est accompagnée de la création, par le syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (Smmag), d'un pôle d'échanges multimodal qui accueillera 50 000 véhicules par an, dont la livraison est prévue en 2026, pour faire face au flux

supplémentaire de voyageurs (actuellement 94 000 descentes et montées par an, avec un objectif d'augmenter la part modale de 10 %) rejoignant le terminus de Brignoud (bus, véhicules et cycles);il comportera une reprise des voiries d'accès routiers (bus et véhicules individuels) et modes actifs ,des aménagements paysagers et des parking véhicules (au sud et au nord de la gare) et cycles. Il s'articulera en outre avec une future liaison piétons-cycles directe avec la commune de Crolles, via une passerelle sur l'Isère, portée par le Smmag, et une liaison réservée aux cycles entre Frogès et la gare longeant la voie ferrée au nord.

Ces opérations constituent l'essentiel du « projet global de réaménagement du secteur de la gare de Brignoud », « lieu de convergence de toutes les offres de mobilité » (figure 1), ou « projet d'ensemble » (au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement) dont le dossier (centré sur la suppression du PN27) mentionne l'existence, ainsi que les principales opérations constitutives, sans toutefois en exposer clairement et précisément ni les contours ni le contenu. Il a pour objectif d'améliorer l'offre de mobilités du territoire, accueillant une forte population et de grandes installations industrielles, desservi par un axe autoroutier (l'A 41) saturé aux heures de pointe, et de faciliter ses liaisons avec la métropole, entre les deux rives de l'Isère, en développant des modes alternatifs à la voiture. Une analyse des liens fonctionnels entre ces opérations viendrait opportunément étayer la définition du périmètre de ce projet global.

1.Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande de décrire précisément le périmètre et le contenu du projet global de réaménagement du secteur de la gare de Brignoud.

1.Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le projet de suppression du PN 27 s'intègre effectivement dans un ensemble de projets programmés sur le secteur de Brignoud. Une grande partie des projets du territoire ont pour objectif d'améliorer et diversifier l'offre de transport pour proposer une alternative à « l'autosolisme ». Ce n'est pas le cas de la suppression du PN27 qui vise prioritairement la sécurisation du passage à niveau qui est considéré comme dangereux et qui est inscrit au Programme de Sécurisation National (PSN) de 2005 et au protocole départemental de sécurisation des passages à niveau de 2016.

Comme l'autorité environnementale le rappelle, d'autres projets sont situés dans la zone d'influence du projet, on peut citer notamment :

- La construction d'une centrale photovoltaïque au sol sur la commune de Villard Bonnot ;
- La réalisation d'un pôle d'échange multimodal dans le secteur de la gare ;
- La création d'un tronçon routier en parallèle de la voie SNCF entre la future liaison vers Brignoud et la rue des Trolles, projet nommé Tangentielle Nord ;
- La création d'un terminus ferroviaire en gare de Brignoud ;
- La réalisation de la liaison cycles inter-rives entre la gare de Brignoud et Crolles comprenant en particulier la passerelle sur l'Isère ;
- Et d'autres moins avancés : création d'une voie cyclable permettant la liaison entre la gare de Brignoud et Frogès, le long de la voie ferrée au nord.

Ces différents projets sont localisés schématiquement sur la carte ci-après :

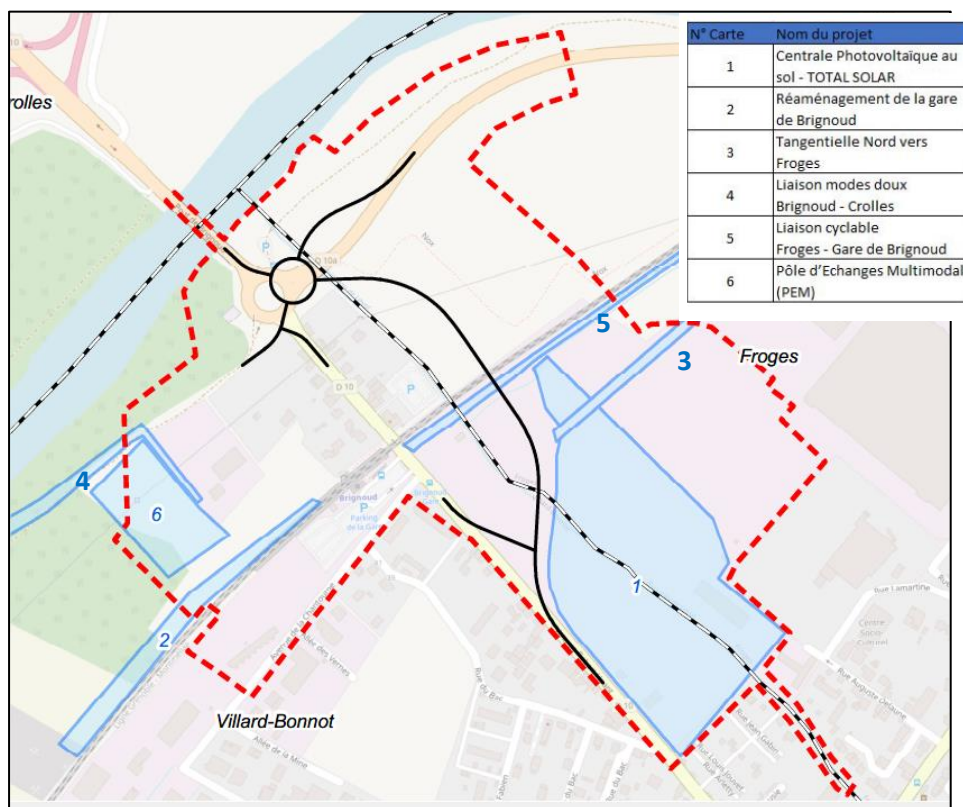


Figure 1 : Localisation des projets en interface avec le projet PN27

L'ensemble de ces projets, bien qu'en interface directe avec la suppression du PN27 ne répondent pas aux mêmes fonctions. Par ailleurs, la réalisation de la seule suppression du PN27 permet l'atteinte de l'objectif des maitres d'ouvrages à savoir la sécurisation du passage à niveau pour les différents usagers. Pour ces 2 raisons (fonctions différentes et atteinte de l'objectif par la seule suppression du PN 27), il a été considéré que ces projets n'avaient pas lieu d'être inclus dans le périmètre du projet PN27.

En revanche, conformément à la réglementation en vigueur, la question d'intégrer ces projets dans l'analyse des impacts cumulés s'est posée. Le §4.7 de la pièce E « étude d'impact » traite de ce sujet. Il convient de retenir qu'une partie de ces projets sont à un stade d'avancement très inférieur à celui du projet PN27. C'est le cas du PEM en gare de Brignoud, de la liaison inter-rives entre Crolles et Brignoud, de la liaison Cycles entre Froges et Brignoud et de la Tangentielle Nord. En effet, ces projets n'ont fait l'objet au mieux que d'études préliminaires, ce qui ne permet pas de connaître précisément les caractéristiques de ces projets, d'en évaluer les impacts et de les cumuler avec ceux du projet PN27. Les maitres d'ouvrage ont donc dû faire le choix de ne pas intégrer ces projets dans l'analyse des impacts cumulés. Le §4.7.3.2 permet en revanche d'analyser les impacts cumulés du projet PN27 avec le projet de ferme solaire et la création du terminus en gare de Brignoud. Cette analyse a conclu à l'existence d'impacts cumulés faibles pour certaines thématiques (milieu naturel notamment) mais aussi à des impacts cumulés positifs en termes d'amélioration du cadre de vie et d'impact sur le milieu humain (réduction des nuisances sonores, développement des déplacements alternatifs...).

Procédures relatives à l'opération projetée

L'Ae est saisie à l'occasion de la suppression du PN27 lequel projet comporte les opérations suivantes :

- le déplacement du giratoire de la RD 10/RD 10a, accueillant actuellement 26 000 véhicules/jour,

construction d'un pont-route au-dessus de la voie ferrée, circulés à 50 km/h,

- la- la création d'une nouvelle voie (véhicules automobiles et cycles) de 600 m de long, avec réalisation de rampes d'accès piétons, personnes à mobilité réduite (PMR) et cycles, de 67 et 80 m de long et 5 m de large, au niveau de la gare,
 - la suppression du passage à niveau,
 - des ouvrages de rétablissement des écoulements naturels et de traitement des eaux de chaussées,
 - la dérivation définitive du Laval et la << renaturation >> du cours d'eau dévié,
- les mesures de réduction et de compensation environnementale du projet et le déplacement d'une mesure compensatoire à la réalisation récente d'un échangeur autoroutier de l'A 41.

Le coût de l'opération s'élève à environ 22 millions d'euros 2021, dont un million pour des mesures environnementales. Un créneau de fermeture de circulation ferroviaire en août 2023 a été réservé auprès de la SNCF, ce qui constitue une contrainte forte sur l'opération de suppression du PN27.

Le dossier comporte des plans et descriptions détaillés de l'ensemble des aménagements projetés.

Les dimensions de certains ouvrages hydrauliques (leur ouverture) sont susceptibles d'évoluer pour répondre aux observations du syndicat mixte des bassins hydrauliques de l'Isère (Symbhi), auquel a été confiée la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations sur le sud de l'Isère.

La suppression du PN27 a été soumise à évaluation environnementale par décision de l'Ae n° F 084-21-C-0058 du 28 mai 2021, autorité compétente pour délibérer un avis sur l'opération.

Une concertation publique sur la suppression du PN27 avait été menée au titre de l'article R.103-2 du code de l'urbanisme en novembre 2019 ; une seconde relative à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Villard-Bonnot et Frogès a été conduite en avril 2022.

L'opération nécessite une déclaration d'utilité publique, une autorisation environnementale au titre de la législation sur l'eau, incluant une dérogation relative aux espèces protégées et à leurs habitats et une autorisation de défrichement.

Une mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Villard-Bonnot et Frogès est également nécessaire pour réaliser l'opération.

Une enquête publique sera conduite au titre de ces procédures, incluant une enquête parcellaire, et aussi spécifiquement au titre de la suppression du passage à niveau. Le dossier fourni comporte les pièces correspondant à ces démarches.

La réalisation du projet d'ensemble nécessitera des autorisations complémentaires, notamment pour la réalisation du pôle d'échanges multimodaux, certaines ayant déjà été accordées (cf. § 1.2).

Principaux enjeux environnementaux de l'opération relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux de l'opération, et a priori du projet d'ensemble, relevés par l'Ae sont :

- le risque d'inondation,
- la qualité des eaux superficielles et souterraines, notamment en lien avec la présence de sols pollués,
 - les milieux naturels (en particulier les zones humides), la faune et la flore et leurs habitats,
 - le trafic, la qualité de l'air et le bruit,
 - les émissions de gaz à effet de serre

Analyse de la qualité de l'étude d'impact et du dossier

Les différentes pièces du dossier sont, mis à part le résumé non technique, richement illustrées, et didactiques, claires et bien structurées malgré la dispersion du traitement de certains sujets majeurs (sols pollués, trafic).

Le périmètre de l'étude d'impact est cependant restreint à celui de l'opération, les incidences n'étant pas évaluées à l'échelle globale du projet, alors même que les aires d'études et les calendriers de réalisation des opérations qui le constituent (la suppression du PN27, le terminus ferroviaire, le PEM, potentiellement la passerelle modes doux, etc. comme vu au § 1.1.) se recoupent largement, voire sont identiques. Ce parti pris prive le public d'une information complète non seulement sur les caractéristiques du projet, mais surtout sur la prise en compte de ses incidences sur l'environnement et la santé humaine, y compris les mesures déjà prescrites, ne permettant pas d'être assuré qu'une démarche d'évitement, de réduction et si nécessaire de compensation de celles-ci a bien été menée à l'échelle adéquate, celle du projet d'ensemble, et non pas à celle d'opérations constitutives du projet, comme la suppression du PN27, la réalisation du terminus ferroviaire ou la réalisation du pôle d'échanges multimodal. C'est une actualisation de l'étude d'impact du projet d'ensemble qu'il conviendra ensuite de présenter à l'occasion des prochaines demandes d'autorisation nécessaires au projet.

2.L'Ae recommande de reprendre l'étude d'impact afin qu'elle restitue la démarche d'évaluation environnementale menée à l'échelle du projet d'ensemble.

2.Réponse des maîtres d'ouvrage :

Comme explicité en réponse à la question précédente, le périmètre du projet de suppression du PN27 incluant le contournement routier et le passage inférieur sous la voie ferrée est dissemblable des autres projets mentionnés : réalisation du terminus ferroviaire, réalisation du pôle d'échanges multimodal et des passerelles mode doux. Par ailleurs, les projets cités sont à des stades d'avancement différents avec pour certains, un niveau d'études préliminaires qui ne permet pas de connaître les caractéristiques précises du projet et donc de connaître les impacts de ces projets en interface avec le PN27.

Dans ce contexte, nous souhaitons donc confirmer le périmètre retenu pour la réalisation de l'étude d'impact et rappeler que les projets connus et dont le niveau d'étude est suffisant ont été analysés dans le cadre de l'analyse des impacts cumulés au §4.7 de l'étude d'impact.

La suite des observations de cet avis porte sur le seul périmètre traité par le dossier, celui de la suppression du PN27, à des fins de conseil au maître d'ouvrage.

État initial

Milieu physique

Faune (présence de nombreuses espèces, pour certaines, protégées)

La zone d'étude rapprochée, à proximité de l'Isère et dans sa vallée alluviale, est plane et homogène.

Le sol est constitué en profondeur de limons alluviaux, surmontés par des graves sableuses et une couche superficielle de limons. Il s'agit de sols calcaires plutôt hydromorphes. L'unique masse d'eau souterraine de la zone d'étude (de 1 à 2 m d'épaisseur, à une profondeur de 2 à 5 m) est alluviale à écoulement libre, en bon état quantitatif et qualitatif malgré la présence de polluants, et fortement vulnérable (avec une entité hydrogéologique affleurante et une sous couverture, les deux poreuses). Des captages d'alimentation en eau potable et leurs périmètres de protection sont présents en amont hydraulique, hors de la zone d'étude du projet; il y a aussi des captages d'eau industrielle.

L'Isère et le ruisseau de Laval ont un régime torrentiel et des crues intenses. L'Isère est en état écologique « bon à moyen » et en état chimique moyen à mauvais en raison de pollutions chimiques et d'altération des continuités. Le dossier annonce un bon état écologique du ruisseau de Laval sans que son hydromorphologie soit évaluée et son état chimique n'est pas mesuré. Le fossé de drainage de Froges (appelé « Chantourne »), non connecté au Laval, coule le long de la voie ferrée à l'Est et passe sous le cours du Laval. Il a subi des impacts notables en termes de pollution au phosphore. Au niveau des sédiments, une analyse en amont de la Chantourne a montré la présence de cuivre, de plomb et de mercure. La « vulnérabilité » (croisement de leurs usages et de la sensibilité des milieux à proximité) des masses d'eau superficielles est qualifiée de forte, en particulier du fait de la richesse de la biodiversité qu'elles irriguent.

3.Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande de préciser l'état chimique du ruisseau de Laval ainsi que son hydromorphologie.

3.Réponse des maîtres d'ouvrage :

L'état chimique du ruisseau de Laval a pu être précisé à l'aide des suivis réalisés par l'Agence de l'Eau et les éléments mis à disposition par le SDAGE.

Les données de qualité des eaux tirées des suivis réalisés par l'Agence de l'Eau Rhône- Méditerranée ne permettent pas de statuer sur l'état chimique et hydromorphologique du Laval.

Concernant l'état chimique, voici l'état actuel et les objectifs d'atteinte de bon état prévus dans le SDAGE Rhône Méditerranée Corse 2022.

Un tableau indique cet état actuel.

Dans le cadre de la préparation des travaux, les maîtres d'ouvrage s'engagent à réaliser un état Zéro de la qualité physico-chimique du ruisseau du Laval afin de disposer d'un élément de comparaison pour l'ensemble des suivis réalisés pendant les travaux. Cet état Zéro permettra d'améliorer les connaissances sur la qualité chimique du torrent.

Concernant l'état hydromorphologique, celui-ci a fait l'objet d'une attention toute particulière de notre maître d'œuvre lors de la phase de conception puisque celui-ci a basé la conception des réaménagements de cours d'eau sur l'état initial hydromorphologique. Concrètement, les caractéristiques hydromorphologiques du ruisseau du Laval, sur la section d'étude, sont très dégradées. La section du cours d'eau est complètement rectiligne avec des berges abruptes voire verticales et maçonnées sur un certain nombre de sections. Sur certaines sections, notamment à l'aval de la voie SNCF, le cours d'eau est endigué ce qui entraîne une très forte limitation des débordements, notamment pour les petites crues. D'une manière globale, les caractéristiques hydromorphologiques du cours d'eau sont très dégradées et ne correspondent pas à des caractéristiques naturelles. Quelques photos illustrent ci-après le propos.



Figure 2 : Photos du Laval sur la section étudiée.

A gauche, en amont de la voie SNCF. A droite, au niveau de la RD10 actuelle.

L'aire d'étude rapprochée est, pour ses deux tiers nord, en zone inondable. Le risque d'inondation est important, souligné par le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) Isère amont et le plan de prévention des risques naturels (PPRN) des communes de Frogès et Villard-Bonnot. La moitié nord-est de la zone d'étude a, par exemple, entre 20 % et 40 % de ses habitants exposés dans le scénario décennal. Cependant des travaux (réalisés dans le cadre du programme d'actions pour la prévention des inondations Isère amont par le Symbhi) devant, selon le dossier, se terminer fin 2021 pourraient supprimer de la zone d'étude les zones inondables pour une crue bicentennale de l'Isère. L'enjeu

d'inondation du ruisseau de Laval est aussi considéré comme fort sur sa rive droite. L'aléa sismique est moyen, le risque de retrait-gonflement des argiles est faible.

Milieux naturels et biodiversité

Zonages et trames

L'aire d'étude rapprochée comporte deux Znieff de type I et II. Le ruisseau de Laval constitue un corridor dégradé de la trame bleue du fait d'obstacles en amont du site du projet ; l'Isère est un corridor de la trame verte et bleue et ses ripisylves sont un réservoir de biodiversité. La ligne ferroviaire ne semble pas constituer de barrière infranchissable et aucune collision n'est recensée dans l'aire d'étude ; les données manquent pour les voiries routières (RD 10a).

Habitats, flore et zones humides

Soixante-trois habitats naturels, aquatiques et humides, ouverts, semi-ouverts, forestiers et artificialisés ont été recensés ; parmi eux, onze sont d'intérêt communautaire, représentant 8 % de la surface de l'aire d'étude rapprochée.

Cent soixante-dix-neuf espèces végétales ont été identifiées dont une protégée au niveau régional (Inule de Suisse), deux espèces patrimoniales (Fléole rude et Polypogon de Montpellier) et une espèce rare (Polypogon vert). Le Calamagrostide faux-phragmite et l'Orthotric de Roger, protégé au niveau national, présentent un intérêt écologique fort. Vingt-et-une espèces exotiques envahissantes ont aussi été recensées.

2,43 ha de zones humides ont été caractérisés sur la base du critère de végétation. Les sondages pédologiques effectués ne conduisent pas à modifier cette surface ; ils n'ont toutefois pas été effectués sur l'important site pollué situé dans la partie sud-est de l'aire d'étude rapprochée.

4.Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande de compléter la détermination sur critère pédologique des zones humides.

Figure 3 : (Zones humides sur la base du critère habitat (à gauche) et du critère habitat et sol (à droite) (Source dossier)

4.Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le bureau d'étude en charge de déterminer et cartographier les zones humides a bien tenté d'évaluer le critère pédologique sur l'ensemble de la zone Sud-Est de la voie ferrée. Toutefois, l'expert zone humide a évalué le sol comme impossible à sonder car, d'une part, il était remblayé, et d'autre part trop tassé engendrant donc des refus de tarières lors de la réalisation des sondages pédologiques. De plus, des piézomètres avaient été installés sur le secteur, et les coupes d'installation des piézomètres indiquaient une nappe profonde, ce qui a conduit à considérer la zone comme non humide.

Une zone de compensation de 1,15 ha (compensation de l'aménagement par Area du demi- diffuseur de la Bâtie sur l'autoroute A41 sur les communes de Saint-Nazaire-les-Eymes et Saint-Ismier) est présente dans la zone d'étude du projet au nord de la gare.

Faune

L'inventaire fait état de la présence de nombreuses espèces, pour certaines protégées.

Mammifères terrestres : 11 espèces sont recensées dont trois protégées et trois d'intérêt patrimonial.

Chiroptères : 18 espèces, protégées, sont recensées (17 contactées, une considérée comme présente), dont trois d'intérêt communautaire. L'enjeu écologique est fort pour la Noctule commune, moyen pour la Noctule de Leisler, la Pipistrelle commune, la Pipistrelle de Nathusius, la Pipistrelle pygmée et la Sérotine commune.

Insectes : 34 espèces de lépidoptères, 17 espèces d'orthoptères, 14 espèces d'odonates sont présentes, dont cinq sont patrimoniales, mais d'enjeu écologique faible selon le dossier.

Poissons, crustacés, mollusques le dossier juge l'aire d'étude peu favorable à ces animaux. Aucun crustacé ou mollusque n'a été inventorié ; pour les poissons, l'Isère est hors zone d'étude rapprochée, et le Laval, de profil aval artificialisé, a une population piscicole très réduite et aucune zone de frayère.

Amphibiens : seule la Grenouille rieuse, classée exotique et envahissante, a été contactée.

Reptiles : les cinq espèces présentes, protégées, sont communes à l'échelle régionale et non menacées.

Oiseaux : 49 espèces ont été dénombrées en période de reproduction dont 36 espèces nicheuses, 40 protégées, 13 patrimoniales. L'enjeu écologique est très fort pour le Martin pêcheur d'Europe, fort pour le Pic épéichette, le Petit gravelot, le Harle bièvre, le Chardonneret élégant, la Linotte mélodieuse, le Serin cini, le Verdier d'Europe. L'enjeu est cependant fort à très fort en période de reproduction pour les espèces concernées (nicheuses et/ou se reproduisant sur le site).

5.Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande d'approfondir l'inventaire des milieux aquatiques, notamment du torrent de Laval.

5.Réponse des maîtres d'ouvrage :

Afin de compléter l'état initial sur la partie milieu aquatique, les maîtres d'ouvrage s'engagent à :

- Compléter l'inventaire piscicole avec la réalisation d'une pêche d'inventaires programmée sur le mois de septembre 2022,
- Compléter l'inventaire des mammifères en ciblant la recherche sur deux espèces : le Muscardin et la Crossope aquatique.
- Pour le Muscardin, il est proposé une prospection des haies et arbustes à l'automne, période optimale pour observer les nids car les feuilles sont tombées ;
- Pour la Crossope aquatique, une approche par l'ADN Environnemental est proposée : pose de piège tous les 100 m le long du ruisseau de Laval, avec un temps de pose de 5 jours. Deux temps de relève sont prévus, un à la fin des 5 jours et un au bout de 3 jours, avec recharge des appâts s'il n'y a aucun résultat.

Milieu humain et cadre de vie

Flux de déplacements

Selon le dossier, les enjeux sont jugés localement forts pour la flore pour deux espèces patrimoniales (et moyens pour deux autres), moyens à très forts pour 13 espèces patrimoniales d'oiseaux, moyens pour les mammifères terrestres et les chiroptères, faibles à nuls sinon.

Le site du projet est en partie inscrit dans l'ancienne zone industrielle du Fredet (site Retia) qui accueille également un parc photovoltaïque de Total Énergie en cours de construction. Le site Retia et la station-service (ex Total) sont recensés dans la base Basol au titre de leurs sols pollués ; aujourd'hui dépollués et compatibles avec une activité commerciale, ils comportent toutefois des polluants résiduels à traiter en installation de stockage de déchets dangereux (ISDD). La zone d'étude comporte également une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), non Seveso, trois sites Basias d'anciennes activités industrielles (décharge PCUK, usine Atochem) et stockage (garage) et un site de dépôt de chaux (sur lequel passe la nouvelle route prévue par le projet).

Figure 4 : Risques technologiques (Source J dossier)

Une conduite de gaz de GRTgaz, une conduite d'hydrocarbure de la Société du pipeline Méditerranée-Rhône (SPM), une ligne électrique très haute tension (THT) souterraine de 225 kV, deux lignes HT aériennes de 63 kV, et divers réseaux d'eau, assainissement et télécommunication traversent le secteur du projet.

Le site du projet est desservi et traversé par la ligne ferroviaire Grenoble-Chambéry, par la RD 10 longeant l'Isère en rive gauche (avec 12 530 véhicules de trafic moyen journalier ouvrable ~TMJO ~ en 2019), par la RD 10 (traversant l'Isère, depuis l'échangeur de l'A 41 situé en rive droite, avec 25 340 véhicules de TMJO en 2019) et par l'avenue Robert Huant (qui remplace la RD 10 vers le centre de Villard-Bonnot et la RD 932, avec 11 545 de TMJO 2019). Les poids-lourds représentent environ 3,5 % du flux de véhicules. Le flux de cyclistes et la fréquentation de la gare n'ont pas été mesurés précisément.

L'état actuel de la circulation, du fait de la coupure de la RD 10 à la traversée de l'Isère, serait utilement rapporté au dossier ; les rapporteurs ont été informés de l'augmentation des flux de cyclistes, qui s'élèverait à 1 500 cyclistes par jour.

6.Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande de préciser les flux de déplacements en modes actifs, en situation habituelle et dans la situation actuelle de coupure de la RD10 à sa traversée de l'Isère.

6.Réponse des maîtres d'ouvrage :

Suite à l'incendie du Pont de Brignoud et à sa réouverture récente aux seuls modes actifs, le Département de l'Isère a pu mettre en place des comptages des modes actifs au niveau du franchissement du pont ce qui permet d'avoir une bonne idée des volumes de déplacements quotidiens en piétons et en cycles dans la situation de coupure du Pont. Les comptages ont été faits sur 10 semaines et permettent de constater :

- Une moyenne de déplacement de 20 à 40 passages de cycles par heure dans chaque sens entre 6 et 21h avec des pointes supérieures à 100 passages/heure aux heures de pointe
- Une moyenne de déplacement 15 à 40 passages piétons par heure dans chaque sens entre 6 et 21h mais sans pics journaliers.

Le graphique ci-après permet de retranscrire ces comptages sur 2 semaines de suivi

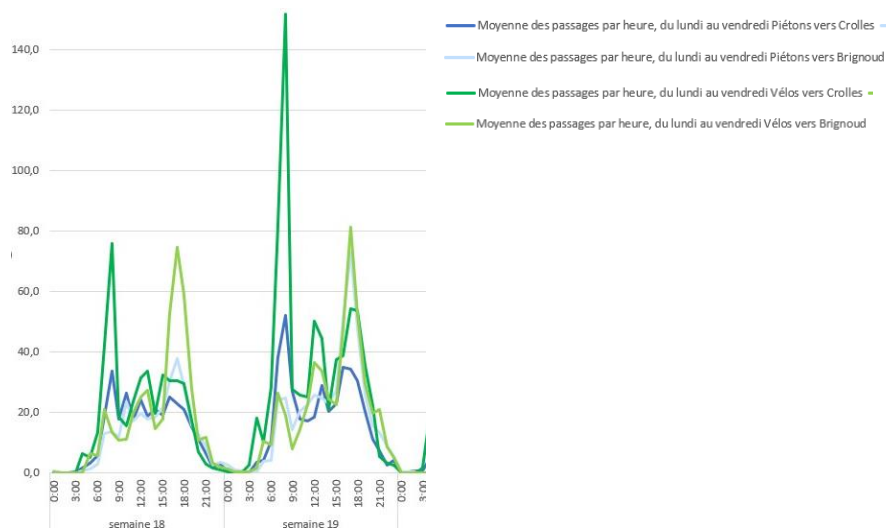


Figure 3: Graphique de suivi des comptages mode doux au droit du Pont de Brignoud

Avant la coupure de la RD 10, il n'existait pas de comptage des déplacements modes actifs. Cependant ces derniers étaient très faibles, la configuration de la voirie sur le pont de Brignoud et au droit du diffuseur A41 étant très défavorables à ce type de déplacements.

Air

Les bâtiments proches de la voie ferrée et de l'avenue Robert Huant, selon des mesures effectuées fin janvier 2020, sont soumis à une ambiance sonore non modérée de jour (>65 dB(A)), modérée de nuit (<60 dB(A)). Selon les chapitres du dossier, un à quatre points noirs de bruit (>70 dB(A)) ont été caractérisés sur le site du projet. La qualité de l'air en agglomération grenobloise est affectée essentiellement par les oxydes d'azote (NOx), et les PM10 (particules en suspension de diamètre inférieur à 10 microns), mais respecterait selon le dossier en « quasi-totalité » les seuils réglementaires «et les valeurs seuils de recommandation fixées par l'OMS » en 2005, hors pollution à l'ozone. Les données sur l'aire d'étude viennent d'une station située à 2 km ; aucune mesure n'a été faite in situ. Sans sous-estimer les améliorations de la qualité de l'air à l'échelle de l'agglomération grenobloise, les différentes affirmations du dossier relatives à la qualité de l'air sur le territoire et dans le secteur du projet nécessitent au moins d'être revues et mises en cohérence et les références mises à jour ; des mesures in situ, dans le cas d'un projet routier en milieu urbain, étaient attendues à titre de référence.

Le dossier restitue cependant l'indicateur air-bruit de la base Orhane qui classe l'essentiel du site du projet en zone dégradée à très dégradée.

7.Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande de réaliser des mesures « in situ » de la qualité de l'air dans le secteur du projet.

7.Réponse des maîtres d'ouvrage :

Des études de bruit et de qualité de l'air ont été réalisées pour le projet de suppression du PN27. Au regard des critères de densité de population, des trafics attendus et du linéaire de projet, le niveau d'étude attendu pour traiter le volet air et santé est de niveau III conformément à la circulaire et au guide de 2019 (cf. explication au §4.6 de la pièce E « étude d'impact »).

Conformément aux préconisations du guide méthodologique sur le volet « air et santé des études d'impact routières du CEREMA, l'état initial de l'étude de niveau III de la qualité de l'air s'est basé uniquement sur des données bibliographiques disponibles auprès du réseau local de surveillance de qualité de l'air.

Toutefois, afin de répondre à la recommandation de l'autorité environnementale et compléter les données bibliographiques du site, le Département de l'Isère s'engage à réaliser des mesures de la qualité de l'air in situ.

Évolution probable de l'environnement

L'activité industrielle a laissé un héritage de sols pollués. L'évolution de l'environnement sans projet est décrite, marquée par le développement de l'urbanisation (inscrite dans les documents d'urbanisme), en exploitant notamment la friche Retia, tout en préservant les milieux naturels. La réalisation du projet modifierait uniquement les circulations. Le dossier conclut à des enjeux forts sur le contexte hydrogéologique, les eaux superficielles et les risques naturels, les habitats naturels et la flore (dont les zones humides), la faune et le contexte socio-économique. Ils sont jugés moyens sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme, les axes de communication et principaux réseaux, l'ambiance sonore et la qualité de l'air, faibles (ou nuls) sur les autres thématiques. Une carte synthétise l'ensemble des enjeux ; elle omet cependant le secteur pollué de l'ancienne décharge de PCUK au sud-ouest de la gare. Le niveau de dégradation du secteur du projet en termes de bruit et de qualité de l'air (dégradé à très dégradé) ne permet pas de comprendre, au vu de l'objet de l'opération, le niveau d'enjeu moyen retenu les concernant.

8.Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande de rehausser le niveau d'enjeu de santé humaine (bruit et qualité de l'air).

8.Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le niveau d'enjeu peut effectivement être réévalué de moyen à fort afin de prendre en compte la sensibilité des thématiques acoustiques et qualité de l'air dans la zone d'étude où la densité de l'habitat est non négligeable et où la distance entre les premières habitations et le projet est faible.

Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Trois fuseaux ont été initialement examinés, au nord du passage à niveau, au centre (en aérien ou souterrain) et au sud. Les raisons du choix du fuseau nord sont évoquées (sans que les études soient fournies), prenant en compte le bâti existant (notamment au sud, où néanmoins le pôle multimodal sera installé), les projets, les nuisances (paysage, bruit) pour les riverains (notamment sur le fuseau central), la présence de la nappe. Deux variantes « nord » ont ensuite été étudiées, toutes deux avec (léger) déplacement du giratoire RD 10/RD 10a. (figure 5). La solution 2 a été retenue, en référence à des études menées en 2010 et 2015 et non annexées au dossier, sans plus de précision. Figure 5 Variante I

(source dossier) I Variante 2 (source : dossier). L'éventualité du maintien du giratoire en place n'est pas une solution restituée dans le dossier. D'autres variantes techniques sont également évoquées au fil de la description des mesures d'évitement et de réduction, intégrées à la conception, et les raisons de leur choix explicitées au regard de critères notamment environnementaux pour la plupart.

9.Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande d'insérer au dossier une synthèse des études des différentes variantes ayant conduit au parti pris retenu, exposant les critères environnementaux considérés pour ces choix successifs.

9.Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le département de l'Isère a examiné en amont les grands choix de variantes en analysant l'impact environnemental :

- D'un rétablissement en place par l'intermédiaire d'un franchissement inférieur ou supérieur au droit du

passage à niveau actuel,

- D'une déviation par le sud,
- D'une déviation par le nord.

Les impacts humains importants des deux premières solutions (augmentation des nuisances sonores, impact sur le bâti...) ont conduit le Département de l'Isère à proposer de retenir la solution de déviation par le Nord.

Une fois le grand choix de variante effectué, une analyse multicritère a été réalisée en phase avant-projet afin de déterminer la variante la plus intéressante parmi 2 grandes variantes de projets. Ces deux variantes sont celles décrites au §2.1.1 de la pièce C « Notice explicative » et dont les plans sont



insérés ci-contre :

Figure 4 : Plan général des deux variantes avec en bleu la variante 1 (variante retenue) et en rouge la variante 2 (variante non retenue)

L'analyse des deux variantes a pris en compte plusieurs critères répartis en 3 groupes :

- Fonctionnalités : analyse de la pertinence de la variante en réponse aux objectifs de l'opération.
- Enjeux/Impacts : analyse les impacts potentiels de chaque variante sur le territoire.
- Technique et financier : porte sur la faisabilité technique et financière du projet, et permet d'apprécier l'ampleur des contraintes de réalisation du projet.

Le tableau ci-dessous synthétise l'ensemble des critères environnementaux et le résultat de l'évaluation.

L'analyse comparative a permis de dégager des critères discriminants pour les deux variantes sur le plan environnemental. La variante 1 présente moins d'impact foncier et permet de réduire les zones soustraites aux zones inondables mais entraîne un impact plus fort sur le ruisseau du Laval. Du fait de l'état dégradé du ruisseau et des avantages techniques et sécuritaires apportés par la variante 1, cette variante a été privilégiée.

Enjeux/impacts	Variante 1	Variante 2
Aménagement du territoire	<ul style="list-style-type: none"> - Compatible avec la réalisation d'une voie cyclable et le projet de passerelle spécifique aux modes doux sur l'Isère 	<ul style="list-style-type: none"> - Compatible avec la réalisation d'une voie cyclable et le projet de passerelle spécifique aux modes doux sur l'Isère - Impact d'emprise plus important sur le projet de ferme solaire mais réduction des emprises directes sur la superficie d'implantation des panneaux solaires en cas de réalisation de la tangentielle.
Cadre de vie	<ul style="list-style-type: none"> - Variante située à environ 50m des habitations les plus proches ; - Contribution sonore plus importante que la variante 2, 	<ul style="list-style-type: none"> - Variante permettant de repousser le trafic sur la déviation située à 140m des habitations les plus proches ; - Contribution sonore moins importante que la variante 1 ; - Qualité de l'air : gain plus sensible du fait de la réduction des congestions,
Assainissement	<ul style="list-style-type: none"> - Variante proposant une récupération des eaux de plateforme pour traitement avant rejet et donc une amélioration par rapport à l'existant, 	<ul style="list-style-type: none"> - Variante proposant une récupération des eaux de plateforme pour traitement avant rejet et donc une amélioration par rapport à l'existant,
Hydraulique	<ul style="list-style-type: none"> - Variante située à proximité du Laval, nécessitant moins de remblais que pour la variante 2. - Variante nécessitant une dérivation définitive du Laval, créant donc un impact fort sur le cours d'eau, 	<ul style="list-style-type: none"> - Variante plus éloignée du Laval, nécessitant plus de remblais que pour la variante 1 ; - Variante présentant plus d'emprise en zone inondable par rapport à la variante 1
Effet d'emprise	<ul style="list-style-type: none"> - Variante réutilisant une grande partie des emprises du giratoire existant et consommant donc moins d'espaces que la variante 2. - Variante impactant peu de terrains agricoles, 	<ul style="list-style-type: none"> - Variante nécessitant un décalage du giratoire et des emprises foncières supplémentaires, - Variante impactant plus directement les parcelles agricoles
Milieu naturel	<ul style="list-style-type: none"> - Nécessité de dévier définitivement le Laval, - Impact sur une espèce de flore protégée, 	<ul style="list-style-type: none"> - Impact temporaire sur le Laval,
Paysage, patrimoine culturel	<ul style="list-style-type: none"> - Variante plus proche des habitations et directement visibles depuis les quelques maisons situées à proximité, - Aménagements paysagers possibles pour améliorer 	<ul style="list-style-type: none"> - Variante plus éloignée des habitations, - Aménagements paysagers possibles pour améliorer l'intégration du projet,

	l'intégration du projet, - Aucun périmètre de monument historique impacté	- Aucun périmètre de monument historique impacté,
Réduction des nuisances au niveau de l'aire d'étude	- Equivalence des deux variantes en termes de report de trafic,	- Equivalence des deux variantes en termes de report de trafic, - Variante plus éloignée, permettant une plus grande réduction des nuisances sur le cadre de vie, - Impact plus important sur la profession agricole
Géologie et géotechnique	- Variante équivalente d'un point de vue géologique et géotechnique, -	- Variante équivalente d'un point de vue géologique et géotechnique,
Mouvement de terres	- Variante déficitaire en matériaux, - Variante présentant l'avantage d'un linéaire plus faible,	- Variante déficitaire en matériaux,

Légende

	Impact faible
	Impact moyen
	Impact fort

Analyse des incidences du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

Milieu physique

Contexte climatique

L'impact climatique n'est cité dans l'étude d'impact que pour la phase chantier en raison de la circulation des engins (sans citer l'apport nécessaire de matériaux extérieurs, par ailleurs mentionné dans le dossier) et n'est pas quantifié. La phase exploitation est considérée comme neutre pour l'opération, qui « ne détruit pas d'importante étendue de végétation arborée susceptible de perturber significativement le climat de la zone d'étude. De plus, il n'est pas directement générateur de trafic émetteur de GES puisque le projet ne consiste qu'à déporter le trafic sur une nouvelle voie en condamnant l'ancienne nécessitant le passage à niveau. Par ailleurs, la mise en place d'une voie cyclable sécurisée sur le nouvel itinéraire et le rétablissement des modes actifs sous la voie ferrée doit permettre de développer ces modes actifs et offrir de meilleures alternatives à la voiture dans le secteur d'études. ». L'inadéquation du périmètre de l'étude d'impact prend ici toute sa mesure. Ces affirmations devraient être étayées et quantifiées. La vulnérabilité du projet au changement climatique est par ailleurs jugée faible.

10.Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande de quantifier l'impact du projet sur les émissions de gaz à effet de serre, tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation, et de proposer des mesures d'évitement, de réduction et si besoin de compensation adaptées.

10.Réponse des maîtres d'ouvrage :

Bilan des émissions de GES en phase chantier :

Les émissions des Gaz à Effet de Serre ont été calculées en phase chantier grâce à l'outil de quantification CEILI. Plusieurs postes d'émissions ont été identifiés :

- Le dégagement des emprises,
- Les terrassements,
- La voirie,
- L'assainissement,
- Les ouvrages d'art.
- La signalisation verticale,
- Les réseaux divers.

Ainsi les émissions de GES par poste se répartissent de la sorte :

Poste d'émissions	TCO ₂ eq
Travaux préparatoires	806
Terrassements	1 670
Voies	334
Ouvrages	634
Equipements / Signalisation	125
Assainissement	204
Réseaux divers	5

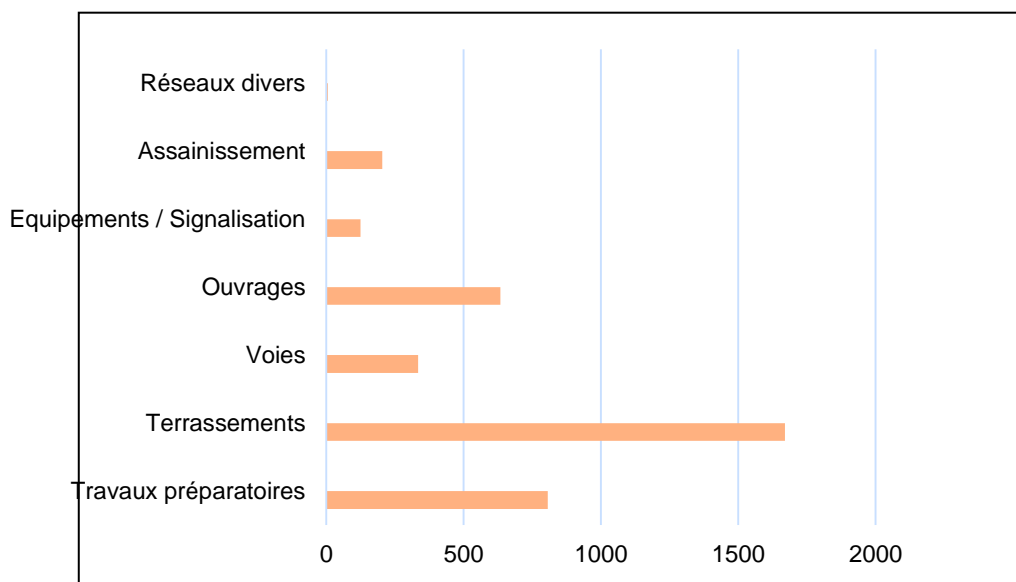


Figure 5 ; Émissions des GES en TCO₂ eq, par poste, en phase chantier

Ainsi le bilan des émissions des GES en phase chantier s'élève à environ 4000 TeqCO₂.

Bilan des émissions de GES en phase exploitation

Le projet n'a pas pour vocation d'apporter des modifications sur le trafic aux différents horizons étudiés. En effet, l'ensemble des tronçons voient leur flux de véhicules augmenter par rapport à la situation de référence sans que cette augmentation soit directement liée à la réalisation du projet de suppression du PN27. A contrario, la suppression du PN 27 n'a pas pour vocation de réduire le trafic ou de permettre du report modal, il s'agit uniquement de sécuriser le PN. Ainsi, aucune diminution des

émissions de GES ne sera observée en lien avec la suppression du PN sur les différents horizons (2025 et 2045). Le calcul du bilan carbone en phase exploitation ne semble pas pertinent.

Mesures d'évitement et de réduction

Dans ce contexte, le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre étudient plusieurs mesures d'évitement et de réduction possibles pendant la phase chantier afin de limiter les émissions de GES :

- La limitation des traitements aux liants hydrauliques au strict nécessaire et pour ces traitements, la réutilisation de la chaux présente sur le site,
- L'optimisation des mouvements de terres et l'équilibre des matériaux,
- Le recours à des matériaux recyclés (pour les remblais, bétons, aciers, enrobés),
- La réduction des distances de transport : approvisionnement en matériaux auprès des carrières et fournisseurs locaux (exemple : carrières locales),
- Le réemploi des fraisâts d'enrobés,
- Le recours à des matériaux bas carbone : formulations des bétons moins émissives.

Aucune mesure compensatoire n'est prévue concernant les émissions de GES en phase exploitation car le projet ne concourt pas à augmenter la part de la voiture ou à rallonger les déplacements.

Paysage et matériaux :

Concernant le remblai nécessaire au projet de franchissement routier de la voie ferrée et au traitement paysager de ce remblai : des apports extérieurs de matériaux ne sont pas quantifiés.

Le franchissement routier de la voie ferrée requiert un remblai qui constitue, avec les décaissements associés le long du torrent de Laval, le seul impact topographique définitif notable, tirant en outre parti du stock de chaux formant déjà remblai dans le paysage. Un traitement paysager des remblais est prévu. Le projet nécessitera des apports extérieurs de matériaux qui ne sont pas quantifiés. Les besoins d'évacuation et de traitement sont évalués à 6 000 m³.

11.Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande de quantifier le volume de matériaux nécessaire au projet et d'évaluer ses incidences en termes de transport.

11.Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le bilan des matériaux du chantier a été quantifié et est synthétisé ci-après :

Type de matériaux	Volumes en m3
Déblais réutilisés en remblais	8 186
Besoins remblai courant	7 030
Dépôt (excédent + impropres)	10 060
Approvisionnement extérieurs (GNT réglage, GNT pour couche de forme, remblais ZI/ZH, PST)	49 780

Le volume des matériaux d'apport est non négligeable et va nécessiter du transport. Cependant, les carrières les plus proches sont situées à moins de 10 km du projet et permettront donc un approvisionnement local limitant ainsi l'incidence relative au transport des matériaux.

Géologie et sols

Les effets du projet sur les sols et sous-sols en phase travaux sont présentés de manière qualitative. Les précautions proposées (notice contractuelle de respect de l'environnement, plan d'organisation et d'intervention, schéma d'organisation du suivi et de l'élimination des déchets de chantier) ne sont pas

détaillées, hors les précautions liées à l'usage de la chaux (pour l'instant non prévu) ou tout autre liant hydraulique sur le chantier (absence de vent et de pluie). Or le tracé de la nouvelle voie passe sur un stock de chaux, ce qui représente donc un défi supplémentaire du chantier, non évoqué dans l'étude d'impact.

12.Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande de détailler les précautions prises en phase de chantier à proximité du site de dépôt de chaux au nord de l'aire d'étude, par lequel passe le tracé.

12.Réponse des maîtres d'ouvrage :

En phase chantier, un assainissement provisoire sera mis en place sur l'ensemble des zones terrassées. Cet assainissement provisoire comprend :

- Mise en place de fossés canalisant l'eau,
- Mise en place de filtre (cailloux/paille) au niveau des exutoires et sur le linéaire de fossés,
- Mise en place de bassin de décantation avant rejet dans le milieu récepteur,
- Mise en place de suivi sur la qualité des eaux rejetées.

Enfin, la gestion des eaux pluviales sera accompagnée de mesures relatives à la protection des sols.

- Limitation de la circulation des engins de chantiers sur le site,
- Mise en défens des secteurs non concernés par les travaux,
- Adaptation des travaux aux conditions météorologiques,

Le Plan Général de Coordination puis le Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé (PPSPS) viendront préciser en phase chantier l'ensemble des mesures à mettre en œuvre pour la sécurité du personnel lors des travaux à proximité du stock de chaux. A ce stade, il est envisagé que le personnel de chantier soit sensibilisé et équipé de masque anti-poussière, de lunettes et de gants adaptés et aura à disposition, dans les trousseaux de soins, des dispositifs de lavage oculaire et une douche autonome portative.

Eaux souterraines et superficielles

Les impacts possibles du projet en phase travaux sur les eaux souterraines (pompage, rabattement de nappe, pollution) sont décrits dans l'étude d'impact et les autres pièces de la demande d'autorisation environnementale. Les précautions proposées en phase d'exploitation sont génériques : gestion, suivi de la qualité des eaux, prévention des pollutions par assainissement provisoire (avec fossés de collecte, bassin de décantation). Les ouvrages définitifs sont décrits précisément (avec, pour l'assainissement notamment, création de deux fossés enherbés sub-horizontaux pour la collecte et d'un bassin d'infiltration). En cas de pluie, pour le contournement routier, le volume de confinement est associé à une pluie de deux heures de temps de retour un an et le taux d'abattement des pollutions chroniques est de 65 % (50 % pour les hydrocarbures) ce qui semble peu et n'est pas étayé, en particulier au regard des caractéristiques du secteur, inondable par remontée de nappes et par écoulements torrentiels, le ruisseau de Laval étant l'objet de crues torrentielles (sa gestion devrait être déléguée au SYMBHI).

L'augmentation des débits ruisselés sur la plate-forme routière et évacués vers les milieux récepteurs (1,076 ha), avec le risque de pollution afférent, ainsi que la dérivation du ruisseau de Laval (sur une centaine de mètres) seront permanentes ; les incidences sur la Chantourne seront plus temporaires. La mise en place du dispositif d'assainissement, qui n'existe pas sur la voie actuelle représente une amélioration de l'existant ; une utilisation « limitée » de produits phytosanitaires et de sels de déverglaçage est annoncée.

13.Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande d'examiner la possibilité d'éviter complètement les produits phytosanitaires.

13.Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le Département de l'Isère confirme qu'il n'utilisera pas de produits phytosanitaires sur l'infrastructure routière nouvelle, en application de sa politique volontariste en la matière sur l'ensemble de son

réseau.

Une dérivation provisoire du Laval et de la Chantourne est prévue en phase de chantier pour travailler à sec. La Chantourne et le Laval seront franchis via quatre ouvrages hydrauliques (OH- trois pontcadre fermés et un ouvert), trois pour le ruisseau de Laval et un pour la Chantourne, d'ouverture de 4 à 8 m et de longueur de 12 à 37 m pour l'OH 4, qui sont conçus pour assurer « le maintien de la continuité hydraulique et sédimentaire, ainsi qu'une continuité écologique, pour la faune aquatique et terrestre ». Le ruisseau du Laval sera re-méandré, bordé de banquettes inondables et environné de milieux humides et ripisylves recrées. Il est porté attention à ne pas créer de nouveaux seuils ; en outre, le coefficient de sinuosité est de 1,12 et n'augmente pas les vitesses d'écoulement. La cohérence entre l'objectif de re-méandrage et de « renaturation » du ruisseau de Laval et le dimensionnement des ouvrages n'est pas étayée. Des caniveaux collecteront les eaux des surfaces consacrées aux « modes actifs » (rampes), associés à des tranchées d'infiltration.

Les conséquences du changement climatique sur la fréquence et l'intensité des événements exceptionnels ne sont pas explicitement prises en compte, même si le dossier fait état d'évolutions encore en cours dans le dimensionnement de certains ouvrages hydrauliques, à la demande du SYMBHI, sans plus de précision sur leur objectif. La modélisation des eaux du Laval mentionne 2007 comme année de référence.

14.Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande de mieux justifier le choix de dimensionnement des dispositifs d'assainissement de la plateforme routière, au regard de l'évolution des phénomènes climatiques - et celui des ouvrages hydrauliques associés, au regard des objectifs de « renaturation » du Laval, et si besoin de le reconsidérer.

14.Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le dimensionnement de l'assainissement de la plateforme et des systèmes d'écrêtement est réalisé pour des pluies d'occurrence décennale mais prend en compte un certain nombre de coefficients sécuritaires dans le calcul qui permet de faire fonctionner l'assainissement pour des occurrences de pluies supérieures à la décennale.

La prise en compte d'un coefficient intégrant un paramètre lié au changement climatique nécessiterait un surdimensionnement des ouvrages de collecte et de traitement des eaux et donc une consommation plus importante d'emprises sur les milieux naturels ou agricoles.

En parallèle de l'étude de notre projet, un guide CEREMA est en cours de production sur le sujet de la prise en compte du changement climatique dans la conception de l'assainissement routier. Ce guide abordera les sujets de dimensionnement des réseaux d'assainissement pour les infrastructures de transport au regard des enjeux climatiques et pourra, lorsqu'il sera publié, permettre aux bureaux d'études de se baser sur ces préconisations pour adapter la conception. A la date d'écriture de notre dossier, la prise en compte d'un coefficient de sécurité climatique semble difficile à mettre en place du fait des difficultés à quantifier l'impact du changement climatique.

Risques naturels - inondations

Le risque principal est le risque d'inondation par le ruisseau de Laval. Les aménagements projetés, qui imperméabilisent une partie de l'aire d'étude, ont donné lieu à modélisation hydraulique ; le dimensionnement des ouvrages de franchissement hydraulique permet de ne pas élever la ligne d'eau du lit mineur en cas de crue décennale et même de l'abaisser (-2 cm amont, -19 cm aval) en cas de crue centennale. « Finalement, le projet engendre une perte de l'ordre de 13 655 m² de surface inondable, et de 1 024 m³ de volume d'expansion des crues. Cette valeur représente uniquement l'influence de la crue du Laval ». Une analyse des incidences du projet sur les éventuelles interactions entre les crues du torrent de Laval et celles de l'Isère serait utile, notamment pour les riverains et usagers des infrastructures concernées. La vulnérabilité du projet à une double crue le serait de même. La prise en compte dans cette évaluation des conséquences des travaux hydrauliques effectués dans le cadre du projet Isère amont nécessiterait de s'engager sur leurs résultats.

15.Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande d'évaluer les incidences du projet sur les éventuelles interactions entre les crues du torrent du Laval et celles de l'Isère et surtout d'évaluer la vulnérabilité du projet à une double crue.

15.Réponse des maîtres d'ouvrage :

La modélisation hydraulique réalisée dans le cadre du projet prend en compte une concomitance des crues entre l'Isère et le Laval avec la modélisation d'une crue Q10 sur l'Isère pour la crue Q100 du Laval. Cette hypothèse de dimensionnement a été validée par le SYMBHI.

Milieu naturel

Un tableau de synthèse récapitule les impacts bruts, mesures et impacts résiduels du projet. Une assistance environnementale par un écologue et l'adaptation du calendrier des travaux vis-à-vis des enjeux écologiques sont prévus en phase travaux.

Habitats naturels et flore

L'évitement des arbres à cavité, des stations d'espèces protégées (307 stations de Polypogon de Montpellier sur 330, la totalité des stations de Fléole rude), la délimitation des emprises, des précautions vis-à-vis des pollutions accidentelles en phase travaux, un balisage réduiront sans supprimer certaines incidences telles que la destruction d'habitats naturels (boisements, milieux ouverts...) par effet d'emprise et celle d'espèces de flore et d'habitats en cas de pollution. L'Orthotric de Roger ne fait pas l'objet de mesure d'évitement, de réduction ou de compensation, n'ayant pas été contacté lors de l'inventaire effectué en 2021 sur les zones de travaux. Sa présence est toutefois fortement pressentie, notamment dans les peupliers noirs, saules, sureau noir, érables.

16.Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande d'approfondir la recherche de stations de l'Orthotric de Roger et de proposer le cas échéant des mesures (évitement, réduction) de protection des arbres qui constituent son habitat et si besoin, des mesures de compensation.

16.Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le prestataire Biotopie a réalisé des inventaires spécifiques ciblés sur l'espèce en 2021, sur l'ensemble des habitats susceptibles de l'accueillir, avec les prélèvements de bryophytes et analyse à la loupe binoculaire. Aucune observation de l'espèce n'a été réalisée dans les zones concernées par les emprises du projet, en phase de travaux ou d'exploitation. La ripisylve de l'Isère, habitat favorable, n'a pas été prospectée car elle ne sera pas impactée ; aucune mesure d'évitement, réduction ou de compensation n'est donc nécessaire pour cette espèce.

Des individus de Fléole rude, de Polypogon de Montpellier et d'Inule de Suisse seront ainsi détruits. Des récoltes de graines d'espèces patrimoniales, du réensemencement, le déplacement à proximité de a population d'Inule de Suisse (176 individus et 398 m² de stations surfaciques (ratio de 1) une gestion conservatoire des stations transplantées, le réaménagement du Laval et la restauration de sa ripisylve, la création d'habitats humides au sein du lit mineur du ruisseau du Laval par un décaissement des berges (aménagement de banquettes inondables) sont projetés, ainsi que la réhabilitation de la zone compensatoire AREA altérée. Pour l'Inule de Suisse, la pertinence du déplacement projeté, action ponctuelle déjà bien définie toutefois (propriété, modalités etc), reste à démontrer au regard d'actions de même type déjà entreprise et par rapport par exemple à la mise en oeuvre d'une stratégie globale de conservation de l'espèce au niveau du département.

6,42 ha seront définitivement artificialisés. Les surfaces défrichées, essentiellement au niveau du stock de chaux, sur les rives du ruisseau de Laval et le long de la voie ferrée où seront implantées les rampes modes doux, s'élèvent à environ 2,2 ha mais le dossier insiste sur le fait que la surface soumise à autorisation de défrichement est limitée à 0,44 ha. L'étude d'impact est peu informative sur le volet défrichement. Les termes du dossier n'indiquent pas clairement que les incidences et les mesures

d'évitement, de réduction et si besoin de compensation associées correspondent bien aux 2 2 ha défrichés.

17.Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande de décrire clairement l'ensemble des défrichements nécessaires au projet, d'évaluer leurs incidences et si besoin de compléter les mesures prises pour les éviter, les réduire et si nécessaire les compenser.

17.Réponse des maîtres d'ouvrage :

La surface totale de défrichement pour le projet de suppression du PN 27 de Brignoud est évaluée à 2,182 ha.

Les défrichements auront pour incidences :

- La destruction d'une partie de la ripisylve du Laval ;
- La destruction de boisements de Robinier Faux acacia, au droit de la zone actuelle d'alimentation du Castor d'Europe. Cependant, étant donné le caractère exotique envahissant du Robinier, l'impact est considéré comme faible ;
- La destruction d'alignement d'arbres situés le long de la voie ferrée et le long de la RD 10, dont l'impact est principalement paysager ;
- La destruction de boisements au droit de terrains en friche, constitués essentiellement de peupliers ou de saules dont l'impact est considéré comme faible.

Ainsi les incidences notables liées au défrichement, sont principalement liées à la destruction d'une partie de la ripisylve du Laval.

Enfin, les boisements impactés par les travaux sont des boisements plutôt récents (< 30 ans). Les boisements constitutifs de la ripisylve de l'Isère ne sont, quant à eux, pas impactés et continueront leur développement.

Parmi les boisements concernés par le défrichement, environ 0,437 ha sont soumis à une demande d'autorisation. L'ensemble des terrains concernés par cette autorisation est renseigné dans le tableau et la carte suivants :

Commune	Section	N°	Surface parcelle en m ²	Surface à défricher en m ²	MOA concerné	Propriétaire
Villard-Bonnot	Parcelle giratoire (non cadastré)	-	-	1 290	Dept	Département de l'Isère (RD)*
SOUS-TOTAL Villard-Bonnot (m²)				1 290		
Frogès	AD	194	298	298	Dept	SYNDICAT DE TENCIN
	AD	195	842	124	Dept	SYNDICAT DE TENCIN
	AD	206	3765	483	Dept	Département de l'Isère
	AD	477	99	77	Dept	Département de l'Isère
	AD	479	593	547	Dept	Département de l'Isère
	AD	48	179	133	Dept	Département

		0				de l'Isère
	AD	48 2	934	934	Dept	Département de l'Isère
	AD	48 3	3028	72	Dept	Département de l'Isère
	Parcelle giratoire (non cadastré)		-	408	Dept	Domaine non cadastré → Département de l'Isère (RD)*
SOUS-TOTAL Froges (m²)				3 076		
TOTAL (m²)				4 366		
TOTAL (ha)				0,437		

Plusieurs mesures liées à la séquence ERC seront mises en place en lien avec les travaux de défrichement :

- Pas de défrichement au niveau de la ripisylve de l'Isère et défrichement réduit sur le massif forestier. Ces défrichements sont compensés par la réalisation de plantation et la création de nouveaux habitats boisés.
- ME3 : Balisage et mise en défens des zones écologiquement sensibles à proximité des secteurs à défricher et notamment balisage des boisements humides et des portions de ripisylve du Laval proches des zones de travaux,
- MR2 : Adaptation du calendrier des travaux vis-à-vis des enjeux écologiques. En effet, les défrichements seront réalisés au mois de mars (jusqu'au 31 mars) avec reprise, si nécessaire au mois de septembre jusqu'à fin octobre.
- MR5 : un contrôle et un abattage spécifique seront faits pour les arbres présentant des cavités.
- MR6 : L'ensemble des déchets végétaux issus du défrichement seront réemployés sur site, pour créer des aménagements en faveur de la petite faune (de type hibernaculums).
- MC2 et MC3 : Création et densification de la ripisylve du Laval par des travaux de plantations.

Les impacts résiduels sont jugés modérés sur l'Inule de Suisse, faible sur les autres espèces. La gestion conservatoire de la parcelle cible des déplacements des individus sur la surface laissée disponible (délaissé) entre le ruisseau du Laval et la future route, à proximité immédiate des stations impactées (MC1), et son suivi sont prévus sur 30 ans ; les fréquences sont annoncées ainsi que les intervenants potentiels. Des inventaires précis sont prévus en 2022 et les modalités de gestion restent à définir. La zone de compensation d'Area sera altérée sur 3 080 m² dont 1 300 m² détruits. Le site retenu pour cette compensation (MC4) n'est à ce stade pas arrêté ; des analyses ont cependant déjà été effectuées. La valeur ajoutée qui serait apportée par la mesure compensatoire par rapport à la poursuite de la gestion actuelle du site n'est pas avérée. Dès lors, la qualification de mesure compensatoire est peu crédible. L'Ae rappelle en outre que les compensations doivent permettre d'éviter toute perte nette de biodiversité et sont à mettre en œuvre avant qu'il soit porté atteinte aux habitats et espèces qu'elles concernent.

18.Recommandation de l'Ae :

L'Ac recommande de préciser et le cas échéant de reconsidérer les mesures compensatoires à l'atteinte aux espèces protégées et à la mesure compensatoire d'Area dans les meilleurs délais, y compris leur plan de gestion.

18. Réponse des maîtres d'ouvrage :

Concernant l'Inule de Suisse :

La transplantation proposée suit un protocole établi en concertation avec le CBN pour une mesure similaire dans le cadre du projet de l'A 480. Les conditions édaphiques du site de transplantation semblent favorables à une reprise des pieds transplantés. La totalité des stations impactées seront déplacées sur le site d'accueil, et il est alors supposé qu'aucune perte de biodiversité concernant l'Inule de Suisse ne sera rencontrée. De plus, il nous semble important de souligner que le milieu accueillant l'Inule de Suisse actuellement et qui sera impacté est un tas de chaux, soit un milieu anthropique assez éloigné de ce qu'on peut retrouver dans le milieu naturel. L'habitat support de l'espèce n'est pas une zone humide typique présentant un enjeu important, l'enjeu ici ne concerne que l'Inule de Suisse qui est protégée par la réglementation.

En complément des mesures déjà présentées dans le dossier, le Département de l'Isère s'engage à prendre en charge la gestion et la protection d'une station existante d'Inule de Suisse à proximité de la zone d'étude. Des échanges ont été initiés en ce sens avec le SYMBHI.

Concernant la mesure compensatoire AREA :

Au stade de l'élaboration du dossier présenté à l'autorité environnementale, un site de compensation, situé à Goncelin, avait été trouvé. Celui-ci répondait parfaitement à la typologie de terrains recherchés puisque les parcelles concernées correspondaient à un écosystème de milieu semi-ouvert avec les mêmes fonctionnalités écologiques que la parcelle impactée. Malheureusement, ce site, présenté en première intention au Pôle Espèces Protégées de la DREAL a dû être abandonné après de longs mois de concertation avec le propriétaire, celui-ci ayant souhaité abandonner le projet en toute dernière minute.

Afin de répondre à cet impact sur le site compensatoire d'AREA, SNCF Réseau et le Département de l'Isère ont remis en place immédiatement une phase de recherche de site qui n'a pas encore abouti pour l'instant mais qui permettra à terme de répondre aux interrogations de l'autorité environnementale par :

- Le maintien des mesures en place sur site à Villard-Bonnot pour la durée initiale (20 ans soit jusqu'en 2036) sur les parcelles non impactées par les projets PN27 et Terminus (n°93 & n°98 pour 6 100 m²),
- La proposition de nouvelles mesures recherchant une amélioration écologique, dimensionnant la perte provisoire des habitats par les espèces et de préférence un écosystème de milieu semi-ouvert pour répondre aux mêmes fonctionnalités écologiques. Les maîtres d'ouvrage s'engagent à proposer des mesures compensant la perte des habitats avant de solliciter la prise de l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale

A noter que depuis le refus du propriétaire sur le site de Goncelin, intervenu dans le courant du mois de juillet, plusieurs nouveaux sites potentiels ont été identifiés sur les communes de La Pierre, Montbonnot-Saint-Martin, Saint-Ismier et Le Versoud. Ces sites sont en cours d'étude et l'un d'eux pourra être présenté au service de la DREAL dès confirmation de la pertinence écologique.

Zones humides

La surface de zones humides impactées représente 0,34 ha dont 0,21 ha seront définitivement altérées. Les zones humides affectées temporairement seront remises en état (cas de la ripisylve du Laval et du tas de chaux, seulement déboisés) à titre de mesure de réduction. Un ratio de compensation de 200 % est recherché, conformément aux exigences du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) en vigueur. L'équivalence fonctionnelle est aussi à rechercher ; le projet fait état des fonctions hydrauliques et écologiques des zones humides sans les évaluer précisément. La création sur 5 800 m² d'habitats humides au sein du lit mineur du ruisseau du Laval par un décaissement des berges (aménagement de banquettes inondables), est justifiée dans le dossier par l'amélioration des

fonctionnalités des zones humides qui seront ainsi créées par rapport à l'état initial. Cela reste toutefois insuffisant, sauf à comptabiliser également (comme le fait de façon erronée le dossier) les 1 120 m² de zones humides impactées temporairement et remises en état.

19.Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande de proposer de nouvelles mesures compensatoires à la destruction de zones humides afin de répondre aux prescriptions du SDAGE.

19.Réponse des maîtres d'ouvrage :

Comme le souligne l'autorité environnementale, le calcul des ratios de compensation a été réalisé de manière erronée. Afin de prendre en compte les surfaces d'impact temporaire, le calcul suivant doit être retenu :

	Surface d'impact	Surface compensée ou remise en état	Ratio
Impact définitif sur ZH	0,23ha	0,58	252%
Impact provisoire sur ZH	0,11	0,11	100%

Ce tableau permet d'identifier :

- que le projet permet la restauration de 0,11ha de zone humide impactée temporairement avec des fonctionnalités écologiques, biogéochimiques et hydrauliques équivalentes,
- que le ratio de compensation appliquée à la compensation des zones humides impactées de manière définitive est de 252% et respecte bien les préconisations du SDAGE.

Faune

Les impacts significatifs portent sur les oiseaux, avec des impacts bruts forts sur les espèces nicheuses patrimoniales (Chardonneret élégant, Linotte mélodieuse, Serin cini, Verdier d'Europe, Fauvette grisette, Tarier pâtre, Pouillot véloce) et modéré sur six autres espèces (Martin pêcheur d'Europe, Pic épeichette, Petit gravelot, Buse variable, Milan noir, Pie bavarde). Ils portent également sur les mammifères terrestres avec des impacts bruts modérés sur le Castor d'Europe, le Hérisson d'Europe et les chauves-souris.

Les mesures d'évitement et de réduction proposées sont le balisage, contrôle préalable et éventuel report de l'abattage des arbres à cavités (oiseaux, chauves-souris), la mise en place d'aménagements pour la petite faune (hibernaculum proches des ripisylves, ouvrage de transparence faunistique par franchissement sous remblai, abris petite faune, bassins de rétention végétalisés), la capture de la petite faune, comme l'aménagement de banquettes pour le maintien de la continuité du Laval pour celle-ci. Les impacts résiduels sont qualifiés de faibles ou négligeables pour toutes les espèces, sauf pour le Castor d'Europe pour lequel ils sont modérés et un ratio de compensation de deux fois le linéaire impacté, soit environ 290 mètres linéaires est recherché. La qualification de « négligeables ou faibles » pour certains impacts résiduels reste cependant à étayer.

20.Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande de reconsidérer la qualification des impacts résiduels du projet sur la faune dont des surfaces conséquentes d'habitats sont détruits.

20.Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le tableau ci-après permet de rappeler les niveaux d'impact résiduel décrits dans le dossier d'étude

d'impact et d'y ajouter une justification complémentaire permettant de répondre à la demande de compléments de l'autorité environnementale.

L'ensemble de ces éléments a amené à conclure à des impacts résiduels non notables sur ces espèces, principalement au regard de l'éparpillement et de la qualité des habitats au sein de l'aire d'étude.

En effet, les principales entités avec des milieux naturels ou semi-naturels sont :

- Le tas de chaux, qui est un dépôt anthropique, potentielle source de pollution pour le ruisseau du Laval, et qui est colonisé peu à peu par une végétation ligneuse ;
- La prairie à l'ouest, qui est dans un état assez dégradé, menacé d'invasion par des stations de Renouée asiatique ;
- La zone de jeune plantation tout au nord (environ 1 ha), qui n'offre qu'un habitat semi-ouvert transitoire aux espèces, et qui sera remis en état avec des plantations boisées sur environ 6 000 m².

Espèce	Surface d'habitat détruit	Impact résiduel	Justification complémentaire
Reptiles (toutes espèces confondues)	3,89 ha	Négligeable	Les enjeux reptiles se situent sur le site de chaux, sur une zone de plantation récente, sur une friche et sur quelques lisières et accotements routiers. Dans leur ensemble, ces habitats sont de mauvaise qualité pour les reptiles, d'origine anthropique, avec peu de zones dégagées propices à l'ensoleillement. Même si des individus fréquentent ces milieux, les habitats restent de faible qualité pour ces derniers. La mesure d'évitement des périodes sensibles (où des individus sont susceptibles d'être tués) ainsi que la nature du projet et de ses aménagements font que l'impact résiduel en phase exploitation est jugé négligeable , car les milieux reformés seront de qualité équivalente voir supérieure à ceux impactés.
Lézard des murailles	7,489 ha	Négligeable	Le Lézard des murailles est une espèce ubiquiste qui colonise tout type de milieu et qui a donc été considéré présente sur l'ensemble du site impacté, d'où une surface affichée importante. Cependant, la mesure d'évitement des périodes sensibles (où des individus sont susceptibles d'être tués) ainsi que la nature du projet et de ses aménagements font que l'impact résiduel en phase exploitation est jugé négligeable , car les milieux reformés seront de qualité équivalente voir supérieure à ceux impactés.
Orvet fragile	4,66 ha	Négligeable	La justification pour cette espèce est similaire aux autres reptiles , d'autant plus que l'espèce a été considérée comme présente sur cette grande surface en raison de sa discrétion (aucune observation), malgré une faible qualité d'habitat pour celle-ci.
Milieu herbacé (oiseaux)	0,89 ha	Faible	Les milieux herbacés sont constitués par des délaissés routiers, des bords de champs ou une zone très anthropisée autour du ruisseau du Laval. Seule une espèce d'oiseau y est

			<p>susceptible de nicher en raison de son caractère peu exigeant : la Bergeronnette grise. Aucun milieu herbacé de qualité de type prairie ou même une friche herbacée formant une entité cohérente d'un seul tenant n'est présent au sein de l'aire d'étude.</p> <p>Le niveau d'enjeu reste donc faible.</p>
Chardonneret élégant, Linotte mélodieuse,	4,73 ha	Faible	<p>La majorité des superficies concernant ces deux espèces concernent des milieux en transition : le tas de chaux, qui se ferme progressivement avec des espèces ligneuses et la zone de jeune plantation entre l'Isère et la RD10, qui en mai 2022 présente un niveau de fermeture assez avancé.</p> <p>Ces milieux vont donc continuer à se boiser et à se fermer, et ne seront, à court terme, plus favorable à ces deux espèces. C'est en ce sens que l'impact a été jugé comme négligeable. Concernant la zone de jeune plantation entre l'Isère et la RD10, il est d'ailleurs prévu que le site soit reboisé à l'issue des travaux sur les zones d'impacts temporaires.</p>
Tarier pâtre	9,22 ha	Faible	<p>Le Tarier pâtre est une espèce utilisant à la fois des milieux ouverts et semi-ouverts, la surface considérée ici est donc l'addition des milieux herbacés et arbustifs du projet. Or, comme expliqué ci-dessus, ces derniers sont de faible qualité.</p> <p>Le niveau d'enjeu reste faible.</p>

Mesure compensatoire constituée par le « réaménagement du Laval et la restauration d'une ripisylve »

La mesure compensatoire que constitue le « réaménagement du Laval et restauration d'une ripisylve » répond à de nombreuses atteintes significatives au milieu naturel et à la biodiversité : atteinte aux zones humides, aux défrichements, aux espèces protégées, aux continuités écologiques etc. Le caractère additionnel de ces compensations reste à confirmer.

21.Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande de démontrer le caractère additionnel des compensations attendues de la mesure MC3 « réaménagement du Laval et restauration d'une ripisylve ».

21.Réponse des maîtres d'ouvrage :

Comme le montre l'évaluation environnementale, les enjeux les plus forts du milieu naturel se concentrent dans la zone d'étude autour du ruisseau du Laval. En effet, le cours d'eau, bien que particulièrement dégradé d'un point de vue hydromorphologique, concentre :

- Les enjeux de continuité écologique en constituant le seul corridor encore réellement fonctionnel dans la zone d'étude,
- Les enjeux de zone humide en permettant quelques relations entre le cours d'eau et les espaces humides à proximité,
- Les enjeux liés aux espèces et habitats d'espèces protégées avec une concentration des enjeux les plus forts au droit du ruisseau du Laval. (Castor d'Europe notamment).

Dans ce contexte, il nous a semblé pertinent de concentrer les actions compensatoires sur le ruisseau du Laval et ses abords afin de renforcer la qualité écologique des trames vertes et bleues associées au

ruisseau. Ces actions s'inscrivent donc effectivement dans un principe de mutualisation permettant d'agir sur un spectre large : renforcement des continuités écologiques, recréation d'habitats humides en relation avec la rivière, création d'habitats favorables aux espèces faunistiques.

Ces actions sont d'autant plus pertinentes sur la rivière qu'elles permettent d'agir sur un cours d'eau qui présente une certaine fragilité par rapport à la pression foncière et une qualité initiale moyenne permettant aux actions d'apporter une plus-value écologique intéressante.

Milieu humain et cadre de vie

Étude du trafic

Le projet affecte définitivement 0,3 ha de surfaces agricoles. Des dispositifs spécifiques pour le traitement et l'évacuation des sols pollués sont présentés et des précautions concernent le personnel intervenant sur le chantier. Des mesures seront prises en phase de chantier pour limiter les gênes à la circulation, la détérioration des réseaux (qui seront dévoyés) ; les circulations et dessertes locales seront maintenues, le phasage du chantier permettant en outre de conserver des modalités sécurisées de circulation des piétons et cyclistes tout au long du chantier.

L'étude de trafic citée dans l'étude d'impact n'est pas jointe au projet ; résumée en une page, elle s'avère incomplète (oubli de la référence «fil de l'eau») et dispersée au sein du dossier, ce qui peut surprendre pour un projet se traduisant par la création de nouvelles voiries. Les évolutions de trafic sont parfois documentées seulement par des différences, sans rappel de valeurs absolues reflet de la situation actuelle ou «au fil de l'eau », et parfois données en valeur absolue mais sans analyse des chiffres. Le dossier conclut que le trafic augmente avec le projet, drainant des apports extérieurs. Les ordres de grandeur fournis ne montrent pas de différence de trafic dépassant 10 %.

22.Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande d'intégrer l'étude de trafic et ses analyses dans l'étude d'impact.

22.Réponse des maîtres d'ouvrage :

Effectivement, l'étude d'impact ne reprend que les éléments essentiels de l'étude de trafic afin d'en extraire les éléments dimensionnants pour la qualification de l'état initial et la quantification des impacts pour le volet Bruit et Air. Une note d'hypothèses trafic qui apporte des éléments plus complets sur les hypothèses prises et sur les valeurs brutes de chaque scénario (situation actuelle, situation « fil de l'eau » horizon 2025, 2030 et 2045, situation projet horizon 2025,2030, 2045 est annexée au présent mémoire).

Ce manque est d'autant plus gênant que la simulation de trafic alimente notamment les incidences en termes de bruit et de pollution de l'air.

Bruit

Le dossier distingue les cas (traités différemment par la réglementation en vigueur) de la transformation significative d'une voie existante (qui examine l'émergence acoustique) et de la création d'une voie nouvelle (qui requiert des mesures en cas d'ambiance résultante non modérée). Il choisit de s'inscrire dans le premier cas, moins contraignant, car il résulte de son évaluation que les incidences du projet en termes de bruit ne sont pas «significatives », ne conduisant pas à une augmentation supérieure à 2 dB(A) à 20 ans. La progression moyenne de l'ambiance sonore dans 20 ans est évaluée à +1,3 dB(A) sans projet, tandis qu'avec projet le bruit issu de l'autoroute progresse aussi de 1,3 dB(A). Le dossier conclut qu'aucune mesure n'est requise réglementairement, alors que l'application des seuils de projet en tracé neuf conduirait à observer le dépassement de seuils réglementaires pour huit bâtiments, même si ces dépassements sont plus faibles avec projet que sans projet. On note aussi quatre points noirs de bruit (PNB) en situation actuelle, onze au fil de l'eau à horizon de 20 ans et quatre avec projet dans 20 ans dont deux déjà PNB en situation actuelle. Le dossier conclut que des mesures d'isolation en façade doivent être prises pour les deux bâtiments devenant PNB à cause du projet.

Cette conclusion méconnaît le fait que la notion de «caractère significatif» d'une modification ne peut s'appliquer qu'à l'échelle d'un tronçon d'infrastructure (à l'opposé de la notion d'ambiance préexistante, qui peut a priori être appliquée habitation par habitation). C'est bien la «modification ou [la] transformation significative d'une infrastructure » que vise la réglementation. Les circulaires

d'application de la réglementation ne proposent d'ailleurs pas une interprétation différente. Il convient donc de définir le ou les tronçons de l'avenue Robert Huant répondant à cette définition.

En outre, la circonstance que l'opération ne serait pas à l'origine de l'ensemble des points noirs «bruit» existants et potentiels ne devrait pas empêcher la maîtrise d'ouvrage, au vu de ses compétences et des aménagements qu'elle projette, de s'engager à assurer leur traitement afin que l'ensemble des riverains concernés par le projet puissent en bénéficier.

L'évaluation enfin ne prend pas en compte l'augmentation de la desserte ferroviaire, prévue des 2026. Celle-ci pourrait avoir des effets sur la récurrence des épisodes de bruit et potentiellement sur les émergences ; la loi d'orientation pour les mobilités de 2019 prévoit que ces caractéristiques soient prises en compte. Il n'est pas tenu compte de façon explicite dans l'évaluation de l'ensemble des sources de bruit (autres que routières) et de leur évolution possible.

23.Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande de rehausser l'ambition du projet en matière de prise en compte du bruit pour tenir compte de l'ensemble des modifications prévues (travaux, circulations ferroviaires).

23.Réponse des maîtres d'ouvrage :

Dans le cadre de cette mission, c'est une étude de bruit routier qui a été faite pour répondre à la problématique de suppression du PN et pour définir les obligations réglementaires s'y appliquant.

Afin de répondre à la demande de l'autorité environnementale, nous proposons de réaliser une étude de bruit complémentaire intégrant les circulations ferroviaires et qui permettra d'évaluer les impacts cumulés route + fer.

Si cette étude fait apparaître des impacts significatifs en complément de ceux identifiés dans l'étude initiale, les maîtres d'ouvrage s'engagent à étudier la possibilité de proposer des mesures susceptibles de réduire les nuisances sonores.

Air et santé

Une étude air/santé de niveau III a été engagée au vu des caractéristiques du projet (trafic supporté) et du contexte humain du site d'implantation (densité de population). Les horizons retenus sont 2025 (mise en service) et 2045. La zone d'étude du projet n'accueille aucun établissement sensible. D'ici 2025, au fil de l'eau, les émissions de certains polluants (SO₂, arsenic et nickel) et la consommation de carburant augmenteront respectivement de 6,8 à 7,6 % (polluants) % et de 9,8 % (consommation de carburant) % du fait de la croissance prévisible du trafic. À l'horizon 2045, la consommation de carburant continuera d'augmenter (+ 18,9%) car le trafic estimé sera toujours en hausse, néanmoins les émissions des polluants auront tendance à décroître du fait du renouvellement du parc routier vers des technologies motrices moins émissives et le durcissement de la réglementation vis-à-vis des motorisations. En situation projet, l'évolution du trafic sur le réseau routier de la bande d'étude entraînera globalement une augmentation des émissions de polluants et de la consommation de carburant : entre + 1,4 % et + 1,5 % par rapport aux situations fil de l'eau à l'horizon 2025 et 2045.

Les mesures proposées incluent la voie cyclable sur la nouvelle portion routière et les rampes mode doux permettant le franchissement des voies ferrées, ainsi qu'une meilleure interconnexion entre les modes actifs et la gare ferroviaire de Brignoud, ce qui confirme le lien entre les opérations ferroviaires et routières dans ce secteur. L'étude conclut « Ces mesures participeront possiblement à une réduction du trafic routier en situation projet et donc à une réduction des émissions de polluants ». Elle n'est pas conclusive sur les incidences pour la santé des riverains.

24.Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande de conclure explicitement quant aux incidences de la suppression du PN27 sur la santé des riverains.

24.Réponse des maîtres d'ouvrage :

Du fait de la mise en place d'alternatives à l'utilisation de la voiture (création d'une voie cyclable sur la nouvelle portion routière, de la création de rampes modes doux) et de l'éloignement du trafic routier des habitations les plus proches par rapport à la situation existante, les nuisances routières tendront à décroître et à s'éloigner des populations. Rappelons que le projet n'a pas vocation à créer un nouvel

axe routier mais bien à rétablir l'axe existant. Le projet contribuera à réduire les nuisances par rapport à la situation actuelle et à limiter les effets du trafic routier en termes de qualité de l'air. Le projet aura donc des incidences faibles à positives sur la santé des riverains dans le secteur.

Effets cumulés avec d'autres projets

Les effets cumulés de l'opération avec la centrale photovoltaïque au sol au niveau du site Retia (TOTAL SOLAR) sont considérés comme faibles. Le réaménagement de la gare de Brignoud (3^e voie, passage souterrain, pôle d'échange multimodal) et les autres opérations déjà évoquées en partie I, n'ont pas été retenus comme pertinent. Pour l'Ae, l'opération formant projet avec ce réaménagement, il n'a pas à être étudié au titre des effets cumulés. Pour l'Ae, même s'ils n'entrent pas dans le cadre des projets à prendre en compte au titre de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, des projets connus du public pourraient utilement être l'objet d'une analyse même rapide pour sa bonne information.

Évaluation des incidences Natura 2000

L'évaluation est conduite de façon appropriée et conclut à l'absence d'incidences du projet sur les objectifs de conservation du site FR8201740 « Hauts de Chartreuse » situé à 5,4 km du site de l'opération à une altitude moyenne de 1 600 m. Les principales espèces et habitats naturels à l'origine de la désignation du site tel que le Lynx boréal, le Panicaut des Alpes, la Buxbaumie verte, le Sabot de Vénus, les pinèdes de Pin à crochet du plateau, les stations abyssales de forêt alpine sur sol glacé ou encore les tourbières basses alcalines ne sont pas susceptibles d'être retrouvés sur le site du projet. Seules les espèces aux plus fortes capacités de dispersion (uniquement des chiroptères) peuvent potentiellement être retrouvées sur l'aire d'étude et uniquement en transit ou éventuellement en alimentation. Du fait de la grande différence de milieux, de la distance séparant l'aire d'étude et le site Natura 2000 et de la présence de nombreux obstacles à la continuité (Autoroute A41, Isère, secteurs urbanisés, ...), aucune connexion fonctionnelle ne semble être possible entre le site Natura 2000 et l'aire du projet comme de l'opération.

Analyses coûts avantages et autres spécificités des dossiers d'infrastructures de transport

Le coût collectif du projet (incluant pollution de l'air, émission de GES, consommation énergétique, effet amont-aval⁵³) est trouvé légèrement positif (49,39 k€/an en 2045), mais l'analyse ne prend pas en compte le report modal éventuellement induit, ni ne termine les calculs sur la congestion, la sécurité et les nuisances sonores supposées évoluer favorablement. Ainsi la valeur économique du projet apparaît à ce stade, limitée, tandis que d'autres considérations (sécurité, congestion) non prises en compte dans l'étude, le motivent. Mener une telle étude à la seule échelle de l'opération de suppression du PN27 ne permet pas de traiter l'ensemble des bénéfices de l'évolution des mobilités, résultant de l'ensemble du projet, et surprend donc, surtout quand l'étude affirme que :

<< Le projet de suppression du PN27 s'inscrit dans une démarche de sécurisation des déplacements. Il s'implante au sein d'un objectif de développement global de la mobilité au sein du territoire et vise à dynamiser le secteur en favorisant l'accès des usagers à divers modes de transports, notamment collectifs. >>. Ainsi les coûts collectifs relatifs à la congestion, la sécurité et les nuisances sonores n'ont pas été quantifiés ; le dossier affirme qu'ils auraient été positifs et auraient confirmé l'intérêt du projet⁵⁴.

25.Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande de compléter l'étude socio-économique et de la mener à l'échelle du projet d'ensemble de réaménagement du secteur gare de Brignoud, pôle de mobilités.

25.Réponse des maîtres d'ouvrage :

Pour les mêmes raisons que celles évoquées pour l'évaluation environnementale, la modification du périmètre de l'étude socio-économique ne nous semble pas justifiée.

Par ailleurs, le seul objectif visé par le projet présenté étant la sécurisation du passage à niveau, nous confirmons que celui-ci n'est pas de nature à influencer sur l'évolution de l'urbanisation. Les autres projets évoqués dans le présent dossier et concernant la modification de l'offre de transport seront en revanche susceptibles d'augmenter l'attractivité des communes concernées par ces projets.

Le dossier affirme en outre sans l'étayer que le projet améliorera le confort des riverains sans générer en lui-même d'urbanisation supplémentaire.

Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Un suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, y compris d'accompagnement des impacts du projet est mis en place et décrit. Les fréquences sont rapprochées puis plus éloignées, sur une durée de 30 ans qui paraît adéquate. Il sera à étendre à l'ensemble des mesures qui seront finalement mises en place.

Résumé non technique

Le résumé non technique de douze pages de l'étude d'impact, inséré dans l'étude et trop peu illustré, gagnerait à être individualisé et enrichi.

26.Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande d'illustrer le résumé non technique et de prendre en compte dans celui-ci les conséquences des recommandations du présent avis.

26.Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le résumé non-technique a été repris afin d'y intégrer des illustrations ainsi que les modifications liées aux diverses recommandations de l'AE.

Sur la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme

Le projet s'inscrit dans un secteur en partie urbain, forestier et agricole. Les communes de Froges et Villard-Bonnot ont chacune leur PLU, soumis au schéma de cohérence territoriale (Scot) de la région urbaine grenobloise. Le projet de suppression du PN27 de Brignoud est, selon le dossier, compatible avec les prescriptions du Sdage Rhône Méditerranée 2016-2021, le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Rhône-Méditerranée, le Scot de la région grenobloise, les orientations du plan de déplacement urbain (PDU) de l'Agglomération grenobloise, le plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'Agglomération grenobloise. Il est également compatible avec le PPRI Isère amont, en considérant les travaux du Papi qui permettent selon le dossier, une absence totale d'aléa au sein de la zone d'étude, le schéma directeur des zones d'activités économiques (ZAE) du Grésivaudan, les plans d'actions triennaux agriculture, alimentation et forêt du Grésivaudan, le schéma de développement du tourisme et des loisirs du Grésivaudan, le PPRN de Froges, le PPRN de Villard-Bonnot, mais pas compatible avec le PLU de Froges ni de Villard-Bonnot. Ainsi, chacun d'eux fait l'objet d'une mise en compatibilité valant révision et assortie d'une évaluation environnementale proportionnée à cet objet. (Figure 6 :Zonages des communes de Villard-Bonnot et Froges (Source dossier))

PLU de Villard-Bonnot

Les dispositions générales du règlement écrit du PLU (notamment du chapitre 3 relatif aux risques naturels, et en particulier du paragraphe 3.5 ainsi que le chapitre 4 relatif à la constructibilité en bordure de ruisseaux et torrents) sont modifiées fixant une exception à la marge de recul imposée en bordure de fossé, canal et Chantourne ainsi qu'à l'absence de constructions dans une bande de 10 mètres autour de l'axe du Laval : « exception faite des infrastructures, ouvrages, affouillements et exhaussements de sol en lien avec le projet de suppression du PN27 de Brignoud ». En outre, l'emprise de la protection prise au titre de l'article L.151-23 du code de l'urbanisme pour remise en état des continuités écologiques (ripisylve du Laval) est modifiée (suppression partielle) dans le règlement graphique. La protection du Laval est de ce fait diminuée par la mise en compatibilité. La justification de la modification du règlement graphique n'est pas fournie. Ces évolutions sont limitées aux aménagements nécessaires à la suppression du PN27.

PLU de Froges

Le règlement écrit des sous-secteurs Ap (agricole protégée) et Np (naturelle protégée), est modifié afin d'autoriser « les équipements, constructions et installations ainsi que les exhaussement et affouillements de sol nécessaires au projet de suppression du passage à niveau n°27 de Brignoud (PN27) à condition que toutes les précautions soient prises pour leur insertion dans le paysage et qu'ils soient compatibles avec la qualité des sites concernés » en zone Np et « les équipements, constructions et installations nécessaires au projet de suppression du passage à niveau n°27 de Brignoud (PN27) en zone A.

La mise en compatibilité diminue la protection de ces deux zones, une protection supplémentaire étant cependant prévue pour le secteur Np vis-à-vis des impacts paysagers et de la « qualité des sites », en lien avec l'article R.153-31 du code de l'urbanisme.

Il apparaît qu'alors que le projet prévoit une mesure de compensation aux atteintes à la biodiversité du projet concernant spécifiquement le torrent de Laval, son lit mineur (modifié), ses rives et ses abords, les deux mises en compatibilité ne renforcent pas la protection de celui-ci comme ils pourraient le faire par exemple en ajustant ou étendant le zonage « secteur à protéger, notamment pour la remise en état des continuités écologiques au titre de l'article L.151-23 du code de l'urbanisme, au nouveau lit du torrent et aux secteurs retenus pour les mesures compensatoires associées.

27.Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande de traduire dans les règlements écrits et graphiques des PLU de Villard-Bonnot et Froges les mesures de compensation du projet, en particulier la mesure de « renaturation » et de « reméandrage » du torrent de Laval.

27.Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le projet a déjà fait l'objet d'une concertation réglementaire (L103-2 du Code de l'Urbanisme) avec les communes de Froges et Villard-Bonnot dans le cadre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. La recommandation de l'autorité environnementale d'intégration de la mesure compensatoire dans les documents d'urbanisme n'a pas émergé de cette concertation et ne semble pas être une volonté des communes. Cependant, les échanges seront repris afin d'étudier, avec les communes, la meilleure manière d'intégrer les contraintes associées à la présence du site compensatoire. Il est envisagé que ces modifications soient incluses dans les prochaines modifications des documents d'urbanisme.

CONCLUSION DES MAÎTRES D'OUVRAGE

La prise en compte de l'avis de l'AE par les maîtres d'ouvrages entraîne un certain nombre d'évolutions du projet avec notamment un engagement à compléter l'état initial, à améliorer certaines mesures de réduction et à adapter les mesures de compensation afin de leur donner plus d'ambitions.

Ainsi le Département de l'Isère et SNCF Réseau s'engagent, en complément des mesures présentées initialement dans le dossier d'étude d'impact à :

- Réaliser un état initial de la qualité physico-chimique du ruisseau du Laval ;**
- Compléter l'état initial des milieux aquatiques avec un inventaire piscicole et un inventaire concernant le Muscardin et le Crossope aquatique ;**
- Réaliser des mesures de la qualité de l'air in situ ;**
- Ne pas mettre en place de produits phytosanitaires pour l'entretien des talus routiers,**
- Réaliser une étude de bruit complémentaire intégrant les circulations ferroviaires et qui permettra d'évaluer les impacts cumulés route + fer ;**
- Compenser l'impact sur le site compensatoire AREA en maintenant à la fois les mesures en place sur les parcelles non impactées et en proposant un nouveau site compensatoire en vue d'une amélioration écologique ;**

L'ensemble de ces mesures vient en complément de celles présentées dans le dossier d'étude d'impact pour limiter les impacts environnementaux du projet.

Dans ce contexte, le Département de l'Isère et SNCF Réseau confirment la nécessité impérieuse de supprimer le passage à niveau n°27 à Brignoud pour des raisons de sécurité et réitère leur volonté d'aménager les infrastructures permettant de rétablir les usages en limitant autant que possible les impacts induits sur l'environnement.

Annexes au Mémoire en réponse des maîtres d'ouvrages à l'Ae

Ce document constitue la note d'hypothèses de trafics retenus pour alimenter les volets d'étude air et acoustique du projet de suppression du PN27 de Brignoud.

La note comporte le plan suivant :

- 1 – Objet
 - 2 – Aire d'étude
 - 3 – Données nécessaires aux études air
 - 4 – Données nécessaires aux études de bruit
 - 5 – Trafic issus des études Citec
- Situation actuelle
 - Situations futures

Elle est complétée par 14 Annexes :

- Annexe 1 : Repérage des postes de comptage
- Annexe 2 : Schéma synoptique du réseau routier en situation actuelle (2019)
- Annexe 3 : Schéma synoptique du réseau routier en situation projet (2025)
- Annexe 4 : Taux de conversion TMJO/TMJA à partir des comptages Froges 2019
- Annexe 5 : Données de trafics en situation actuelles (2019) – Comptages « in situ »
- Annexe 6 : Données de trafics en situation actuelles (2019) – Trafics modélisés
- Annexe 7 : Données de trafics « Fil de l'eau CITEC » : horizon 2025
- Annexe 8 : Données de trafics Fil de l'eau CITEC » : horizon 2030
- Annexe 9 : Données de trafics Fil de l'eau CITEC » : horizon 2035
- Annexe 10 : Données de trafics Fil de l'eau CITEC » : horizon 2045
- Annexe 11 : Données de trafics calculées en situation projet : 2025
- Annexe 12 : Données de trafics calculées en situation projet : 2030
- Annexe 13 : Données de trafics calculées en situation projet : 2035
- Annexe 14 : Données de trafics calculées en situation projet : 2045

Avis de la commission d'enquête :

Les maîtres d'ouvrage prennent en compte la plupart des 27 recommandations de l'Ae et s'engagent à faire évoluer leur projet. La commission d'enquête souscrit à ces engagements et invite les maîtres d'ouvrage à poursuivre leurs efforts, notamment sur le plan environnemental (risque d'inondation, qualité des eaux superficielles et souterraines, milieux naturels ; trafic-air-bruit, gaz à effet de serre).

La commission d'enquête relève également que les M.O. s'engagent à compenser l'impact sur le site compensatoire AREA en maintenant à la fois les mesures en place sur les parcelles non impactées et en proposant un nouveau site compensatoire en vue d'une amélioration écologique.

5. AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE (CNP) ET MÉMOIRE EN RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE AU CNPN

L'avis du C.N.P.N. est assorti de 12 recommandations, numérotées ci-après, et de l'avis de la commission d'enquête (C-E)

Contexte du projet

Le CNPN rappelle qu'un dossier lui a d'abord été transmis en mai 2022 puis qu'il a reçu un nouveau dossier mis à jour le 25 juin. Il précise que son rapport portera sur cette dernière version de juin 2022.

1. Avis sur la Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM) et l'absence de solutions alternatives

La RIIPM n'est pas contestée par le CNPN.

Vu le contexte de ce projet, le CNPN *comprend que peu de réelles solutions alternatives en termes de tracé du projet s'offraient aux pétitionnaires*. En revanche, la recherche d'alternatives ne s'arrête pas aux emprises, mais concerne également les choix techniques de dispositifs et d'ouvrages. À ce titre, le CNPN constate que les franchissements hydrauliques seront effectués à l'aide d'ouvrage de type « ponts cadres », dont la conséquence sera de bétonner le fond du lit des cours d'eau et les berges. L'ajout de matériaux sédimentaires au fond de ces ouvrages ne remplaçant en aucune manière les fonctions physiques, biogéochimiques et biologiques des berges et des substrats naturels d'une part, et les alternatives techniques moins impactantes étant tout à fait envisageables d'autre part, (pont enjambant le lit mineur et les berges de type PIPO), le CNPN recommande aux pétitionnaires de réévaluer les choix proposés et de proposer des ouvrages sans assise en lit mineur.

Réponse des MO

La nouvelle section routière de la RD10 conduit à la création de 3 nouveaux franchissements sur le ruisseau du Laval : 2 sont situés à l'aval de la voie SNCF et 1 en amont. Cette configuration géographique des franchissements a conduit à proposer deux techniques de franchissements différentes :

- Les deux ouvrages situés à l'aval sont aménagés via des ponts cadres fermés de largeur 6m,
- L'ouvrage situé à l'amont est aménagé par un ouvrage de type PIPO de largeur 8m et donc sans impact sur le lit mineur.

Le choix de s'orienter vers deux techniques différentes est lié à la cumulation de plusieurs facteurs mais principalement issu de l'analyse de l'intérêt écologique des deux sections et des ambitions de restauration portées par le Gemapien (SYMBHI) sur chaque section.

En effet, la partie aval du Laval correspond à une section de cours d'eau très rectiligne où les berges sont très abruptes et où les débordements ne sont pas permis par le profil en long très encaissé du cours d'eau. La partie amont permet en revanche d'envisager une configuration plus favorable à la mobilité latérale et horizontale du lit, élément confirmé par les ambitions du SYMBHI en termes de restauration du Laval.

Ainsi, dans un premier temps, l'analyse écologique a conduit à ne pas prévoir d'ouvrage PIPO(s) sur les ouvrages à l'aval du fait du coût supérieur nécessaire à ces aménagements et à l'intérêt écologique limité du cours d'eau du Laval sur cette section. Cependant, une étude plus approfondie sur la possibilité ou non de mettre en place un PIPO sera réalisée, toujours en concertation avec le SYMBHI. L'étude portera à la fois sur la vérification de la faisabilité technique (contraintes géotechniques notamment) mais aussi et surtout sur l'étude de la plus-value environnementale, à coût équivalent, de tels ouvrages. Le cas échéant, des PIPOs seront mis en place sur les ouvrages Laval 2 et Laval 3.

Avis de la commission d'enquête (C-E) :

Dans son avis sur la RIIPM (Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur), le CNPN ne la conteste pas.

Il conteste par contre les choix des maîtres d'ouvrage pour 2 techniques de franchissement du cours du Laval, liés à l'intérêt écologique limité de l'aval du cours, conduisant à éviter un ouvrage PIPO (Passage Inférieur à Portique Ouvert) pour cet aval.

Les M.O. s'engagent, conformément à la demande du CNPN, à réaliser une étude plus approfondie, en relation avec le SYMBHI, responsable du GEMAPI, étude portant sur la faisabilité technique, autant que sur la plus-value environnementale.

La C-E apprécie la réponse des M.O.

2. Manque d'alternatives au choix lié à la mesure conservatoire d'AREA

Le projet souffre d'un autre défaut concernant la recherche d'alternatives satisfaisantes : l'évitement de la mesure compensatoire AREA. Le dossier manque de clarté sur le fait qu'il vient empiéter sur 1 mesure compensatoire existante. L'échange en commission a permis de comprendre qu'il s'agissait

d'une zone compensatoire mise en place très récemment par AREA et ne présentant pas encore d'espèces protégées. Le CNPN considère qu'impacter 1 zone compensatoire présente le même niveau d'enjeu administratif qu'impacter 1 aire protégée, et ne s'explique pas la légèreté du dossier en la matière, devant l'exemplarité attendue auprès d'un opérateur public.

Réponse des MO

Dans le cadre du projet de suppression du PN27 à Brignoud et de la création du terminus ferroviaire à Brignoud, une partie des mesures compensatoires relatives au projet de demi-diffuseur de La Bâtie sur l'A41 est impactée. Il s'agit de mesures compensatoires portées par AREA depuis 2017 pour une durée de 20 ans. Pour information, la procédure à l'origine des mesures compensatoires est une dérogation « espèces protégées » dont l'application se fait via l'arrêté Préfectoral 38- 2017-07-04-008. Les mesures compensatoires correspondent à la mesure MC3 de l'arrêté préfectoral. L'objectif de la mesure compensatoire initiale était de retrouver des habitats favorables aux espèces de milieux semi-ouverts impactés par le projet de demi-diffuseur.



Fig 6 : projet PN27

Le tènement complet pour les mesures compensatoires portées par AREA, situé à environ 4 km du secteur à compenser, correspond aux parcelles 0071, 0076, 0070, 0093 et 0098 de la section AT et couvre une surface totale de 11 475 m². 9 640 m² correspondent à des espaces de prairie et 1 835 m² correspondent à une haie. A titre d'information, la compensation pour le projet AREA a été accordée sur des parcelles qui bénéficient d'un emplacement réservé dans le PLU de la commune pour le projet de Terminus Ferroviaire à Brignoud, projet « dupé » en 2009. On peut regretter que cette réservation n'ait empêché la réalisation de mesures compensatoires sur cet espace, comme cela aurait dû théoriquement être le cas.

L'entretien du tènement complet pour conserver un écosystème bocager (conformément à l'extrait ci-dessous) est réalisé, via une convention d'agropastoralisme entre AREA et un exploitant agricole. Les mesures de gestion ont pour objectif de maintenir ouvert le milieu. Les mesures sont reprises dans l'extrait ci-dessous.

Un extrait (C3) de l'arrêté préfectoral traitant des mesures du site de compensation de Brignoud est ici reproduit.

Les inventaires faune/flore réalisées sur ce périmètre dans le cadre du projet de suppression du PN27 par le bureau d'étude BIOTOPE démontrent un enjeu écologique moyen sur le tènement. On note la présence d'un habitat d'intérêt communautaire (prairie de fauche), la présence du Sérin Cini et du Petit Gravelot dans l'ilot boisé, lui-même favorable à la présence de chiroptères en chasse et petits mammifères.

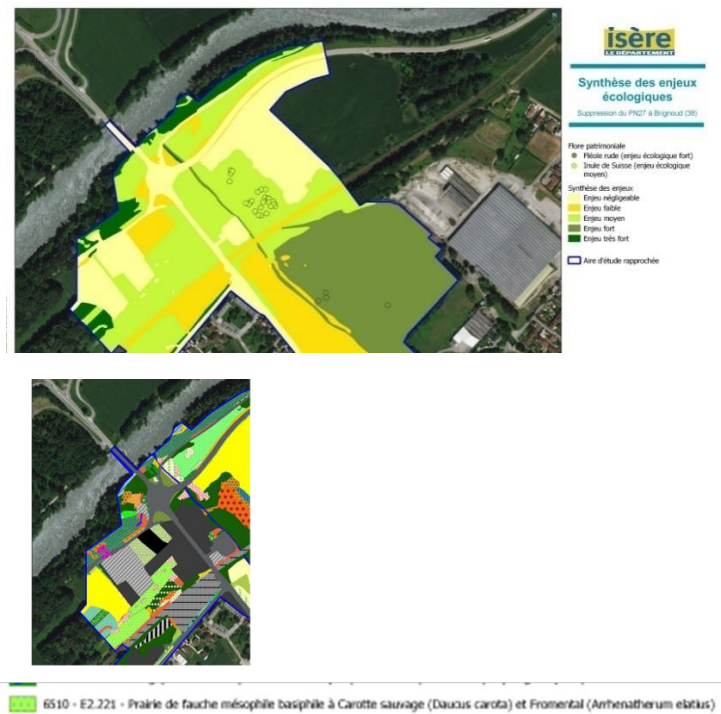


Figure 6 : Extraits des cartes d'état initial de Biotope

L'objectif pour le reclassement des mesures est de retrouver un écosystème d'habitats semi-ouvert pouvant répondre aux mêmes fonctionnalités que celles existantes sur la commune de Villard-Bonnot.

Les parcelles impactées par le projet de suppression du PN27 sont indiquées sur l'extrait parcellaire ci-dessous et représentent 3 080 m².



Figure 7 : Représentation des surfaces impactées par le projet PN27

Au stade de l'élaboration du dossier présenté à la commission CNPN, un site de compensation, situé à Goncelin, avait été trouvé. Celui-ci répondait parfaitement à la typologie de terrains recherchés, puisque les parcelles concernées correspondaient à un écosystème de milieu semi-ouvert avec les mêmes fonctionnalités écologiques que la parcelle impactée. Malheureusement, ce site, présenté en première intention au Pôle Espèces Protégées de la DREAL, a dû être abandonné après de longs mois de concertation avec le propriétaire, celui-ci ayant souhaité abandonner le projet en toute dernière minute.

Afin de répondre à cet impact sur le site compensatoire d'AREA, SNCF Réseau et le Département de l'Isère ont remis en place immédiatement une phase de recherche de site qui n'a pas encore abouti pour l'instant, mais qui permettra à terme de répondre aux interrogations de la commission CNPN par :

- Le maintien des mesures en place sur site à Villard-Bonnot pour la durée initiale (20 ans soit jusqu'en 2036) sur les parcelles non impactées par les projets PN27 et Terminus (n°93 & n°98 pour 6 100 m²),

- La proposition de nouvelles mesures recherchant une amélioration écologique, dimensionnant la perte provisoire des habitats par les espèces et de préférence un écosystème de milieu semi-ouverts pour répondre aux mêmes fonctionnalités écologiques. Cette proposition devra être bien sûr validée par le préfet avant l'obtention de l'arrêté préfectoral d'autorisation.

A noter que depuis le refus du propriétaire sur le site de Goncelin, intervenu dans le courant du mois de juillet, plusieurs nouveaux sites potentiels ont été identifiés sur les communes de La Pierre, Montbonnot-Saint-Martin, Saint-Ismier et Le Versoud. Ces sites sont en cours d'étude et l'un d'eux pourra être présenté au service de la DREAL dès confirmation de la pertinence écologique.

Avis de la commission d'enquête (C-E) :

La C-E relève les difficultés auxquelles les M.O. sont confrontés dans la recherche de zones compensatoires, notamment le refus du propriétaire du site de Goncelin. Elle note favorablement l'engagement des M.O. à retrouver des sites (sous réserve de leur pertinence écologique).

Elle rappelle toutefois les dispositions de l'article R 122-5 II. § 8 alinéa 2 Code Environnement :

« les mesures prévues par le M.O pour :

-éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités,

-compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le M.O. justifie cette impossibilité. »

La commission d'enquête constate les difficultés rencontrées par le M.O. pour trouver une zone de compensation correspondant au défi rencontré, et apprécie sa volonté de trouver une zone de compensation répondant à la pertinence écologique requise.

3.Avis sur la réalisation de l'état initial :

La principale critique porte sur l'absence d'état initial concernant les espèces aquatiques et semi-aquatiques du cours d'eau franchi (poissons, mollusques, crustacés, petits mammifères). Une recherche plus spécifique des mammifères protégés aurait dû être effectuée, ciblant notamment le Muscardin et la Crossope aquatique. Il est attendu de compléter cet état initial avant le démarrage des travaux, ceci dans une optique de sécurisation juridique du projet

Réponse des M.O

En préambule, nous souhaitons rappeler que les inventaires écologiques menés n'ont pas permis d'identifier des habitats favorables pour le Muscardin et le Crossope aquatique dans la zone d'étude du projet. Toutefois, les maîtres d'ouvrage s'engagent à réaliser des inventaires complémentaires afin de confirmer l'absence de ces espèces dans la zone d'étude du projet (voir la méthodologie ci-dessous) : L'état initial sera complété de la manière suivante :

- Complément de l'inventaire piscicole avec la réalisation d'une pêche d'inventaires programmée sur le mois de septembre 2022.

- Complément de l'inventaire des mammifères en ciblant la recherche sur deux espèces : le Muscardin et le Crossope aquatique.

- Pour le Muscardin, il est proposé une prospection des haies et arbustes à l'automne, période optimale pour observer les nids car les feuilles sont tombées ;

- Pour le Crossope aquatique, une approche par l'ADN Environnemental est proposée : pose de piège tous les 100 m le long du ruisseau de Laval, avec un temps de pose de 5 jours. Deux temps de relève sont prévus, un au bout de 3 jours, avec recharge des appâts s'il n'y a aucun résultat et un à la fin des 5 jours.

Avis de la commission d'enquête (C-E) :

Les M.O. s'engagent à des recherches plus poussées sur les mammifères protégés, afin de compléter l'inventaire initial. La C-E constate et apprécie le souci des M.O. pour parfaire l'état initial.

4.Avis sur la réduction

La mesure de réduction sur l'éclairage n'apparaît pas suffisante. De nouveaux lampadaires sont

installés sur le nouveau giratoire. Davantage d'efforts doivent être effectués sur la réduction de la pollution lumineuse dans le cadre d'un dialogue renforcé avec la commune. L'éclairage du nouveau giratoire n'apparaît pas indispensable.

Réponse des MO

Le projet présenté ne propose pas le rajout de nouveaux lampadaires, mais uniquement le maintien de l'éclairage sur le giratoire déplacé. Par ailleurs, des mesures de réduction d'impact ont été proposées dans le dossier avec :

- Le retrait du candélabre situé le long de l'Isère permettant de renforcer la trame noire le long de la rivière,
- L'équipement des candélabres avec des lampes peu polluantes (privilégier des LED ambre) à température de couleur inférieure à 3000°K,
- La mise en place d'un éclairage dirigé avec une réduction de la puissance lumineuse (valeur ULOR entre 0% et 4% maximum),
- L'étude de la mise en place d'un éclairage intelligent permettant de faire varier l'intensité lumineuse en fonction de plusieurs paramètres : horaires, mouvements/flux, luminosité ambiante.

Le maintien de l'éclairage du nouveau giratoire est uniquement lié à une problématique de sécurité routière en particulier celle des cyclistes et piétons (pratiques croissantes dans ce secteur).

Afin d'optimiser la réponse apportée aux enjeux de conservation de la trame noire, le Département de l'Isère propose d'engager de nouvelles discussions avec la commune de Villard-Bonnot qui est directement concernée par la problématique. Ces discussions devraient permettre de réévaluer l'ensemble des possibilités de réduction de l'impact lié à l'éclairage et la recherche du meilleur compromis entre sécurité routière/cycle et conservation de la trame noire.

A noter que depuis 2015, la commune de Villard-Bonnot a mis en place l'extinction de l'éclairage public entre 1h et 5h du matin.

Avis de la commission d'enquête (C-E) :

Les M.O. mettent en avant, avec raison, la nécessaire sécurité des cyclistes et piétons. Le maintien de la trame noire au profit des chiroptères ne devrait pas en être affecté, dans la mesure où ces mammifères restent à l'écart des zones de circulation.

La C-E rappelle que le Conseil municipal de Villard-Bonnot, dans sa séance du 28 juin 2022, a appelé l'attention des M.O. sur la nécessité de marquer de façon positive l'entrée de la commune, en visant à limiter le coût de son entretien, à assurer la sécurisation du personnel, à mettre en œuvre le raccordement électrique et l'éclairage pour une mise en valeur.

La C-E admet le bien-fondé de la réponse des M.O.

5. Transplantation de l'Inule de Suisse :

La mesure de transplantation de l'Inule de Suisse apparaît très incertaine. Le retour d'expérience de la réserve naturelle régionale des Iles du DRAC, voisine du projet, indique que seuls 10 % des effectifs transloqués ont survécu après 5 ans, et les tests de germination sont inefficaces. Il aurait été souhaitable de se rapprocher pour cela du Conservatoire botanique en amont, comme cela doit être le cas pour tout projet de translocation. Le choix du site d'accueil doit faire l'objet de leur validation. Le nombre d'individus faisant l'objet d'une translocation doit être augmenté. Une attention particulière doit être apportée à la profondeur des racines de cette espèce lors de la transplantation. Le suivi de la translocation doit être couplé au suivi d'une population témoin pour mieux interpréter les variations interannuelles.

Réponse des MO

Le protocole proposé est le même que celui validé et concerté avec le CBN dans le cadre du projet A480 à Grenoble. Dans le cadre du projet PN27, le protocole de transplantation a pu par ailleurs tirer parti du retour d'expérience du projet A480 en prenant en compte notamment les enseignements pris sur les niveaux d'hygrométrie les plus favorables à l'opération de transplantation.

La transplantation proposée dans le cadre du projet du PN27 est située dans une zone proche du site

impacté, près de la rivière, et à une altitude plus basse que le site impacté : les conditions édaphiques optimales seront donc réunies pour permettre la transplantation. Dans ces conditions, il ne semble pas nécessaire d'augmenter le nombre de pieds transplantés, d'autant plus qu'il est prévu la transplantation de l'ensemble des pieds impactés par le projet.

Concernant le suivi, nous proposons effectivement de suivre, en parallèle de la population transplantée, une population de pieds d'inule non impactée par les travaux. Cette population sera idéalement située sur le site de chaux si les travaux permettent de conserver une station sur le site de chaux. Dans le cas contraire, nos écologues se chargeront de trouver une population d'Inule de Suisse à proximité du projet pour servir de population témoin.

Avis de la commission d'enquête (C-E) :

Les M.O. ont tiré parti de l'expérience de l'A 480 en matière de transplantation. Les conditions édaphiques, - proches de la rivière et une altitude inférieure-, paraissent optimales pour une transplantation, pour tout ou partie, de l'espèce protégée.

La C-E apprécie les précautions prises par les M.O.

6. Les mesures de réduction sur le cours d'eau (MR8)

Les mesures de réduction sur le cours d'eau (MR 8) ne sont pas satisfaisantes et peuvent être complétées. Outre la proposition d'ouvrages de franchissement hydraulique sans assise en lit mineur, car artificialisant les cours d'eau et engendrant de fortes perturbations des fonctions écologiques des milieux aquatiques, les modalités techniques de réalisation du rescindement posent également question. En effet, plutôt qu'un profil en travers évasé, dans lequel le lit du cours d'eau s'étalera sans pouvoir exprimer toutes ses fonctionnalités, il est recommandé de réaliser des lits « emboîtés » (lit mineur dimensionné pour 1 débit de plein de bord compris entre Q1 et Q2 ; compris au sein d'un lit majeur dimensionné en fonction de l'espace de débordements possibles). Les plans de ce rescindement devront être soumis à l'avis des services techniques de l'OFB pour validation.

Réponse des MO

La mesure MR8 concerne uniquement l'aménagement de banquettes pour la continuité écologique du Laval et ne reprend pas l'ensemble des préconisations environnementales associées au rescindement du torrent du Laval. Les préconisations concernant le rescindement du Laval sont décrites dans la mesure MC2 et plus largement dans le dossier Loi sur l'eau.

La conception du réaménagement du Laval se base bien sur la méthode des lits « emboîtés » et a été réfléchi en concertation avec le SYMBHI. 2 sections différentes sont proposées et prennent en compte :

- La création d'un lit mineur permettant d'accueillir un débit capable compris entre 4,5 et 9,7 m³/sec, soit compris entre un débit légèrement inférieur à Q1 et Q2,
- La création d'un lit « majeur » permettant d'accueillir un débit entre 65 et 72 m³/sec, soit supérieur à Q100.

A l'état initial, la section du cours d'eau accueille un débit de 72 m³/sec avant débordement. La Q100 étant de 40 m³/sec, le cours d'eau ne déborde pas à l'état initial.

Concernant l'évasement du profil, le choix de l'échelle des profils peut porter à confusion, mais les pentes de berges sont de 2 pour 1 et donc peu évasées.

Les illustrations ci-après permettent d'illustrer les profils types de la section initiale du cours d'eau et des sections réaménagées et ainsi de distinguer les possibilités de débordement créées par rapport à la situation initiale.

Sont insérés ici 3 schémas de profil et 2 plans

Il est prévu que la concertation avec le Symbhi se poursuive jusqu'à la réalisation des travaux de réaménagement des cours d'eau, permettant éventuellement de réaliser des ajustements de conception en phase réalisation. Les plans du rescindement seront soumis à l'avis des services techniques de la DDT et de l'OFB. Pour rappel, les caractéristiques de l'aménagement permettent à la fois de maintenir une cohérence avec l'état initial du cours d'eau, mais aussi d'améliorer les conditions existantes et favoriser le renforcement des fonctionnalités écologiques :

- Respect de la pente initiale du cours d'eau en proposant des profils de pente variant de 0.8% à 1.2% (pente moyenne initiale = 1,1 % avec des variations localisées dans cette tranche de 0.8 – 1.2%) ;

- Reméandrage léger pour ne pas favoriser des vitesses importantes en extrados des coudes et augmenter le risque érosif (régime torrentiel) avec un coefficient de sinuosité d'environ 1,12 (valeur faible) ; pour mémoire, la section d'origine est strictement rectiligne.
- Pente des berges à 2 pour 1 afin de réaliser un compromis entre l'adoucissement (limitation du risque érosif en pied de berge) et l'emprise limitée. Pour mémoire, la présence de banquettes permet de rompre l'uniformité de la pente en rive gauche.

Enfin, le réaménagement prévu permet d'améliorer le débordement du cours d'eau (non débordant initialement) sans pour autant augmenter l'inondabilité des espaces agricoles et des installations aux abords.

Avis de la commission d'enquête (C-E) :

La C-E reconnaît le bien-fondé de la réponse très argumentée des M.O. aux inquiétudes du CNPN. Les M.O. ont évalué toutes les options du rescindement du Laval (profils-types, renforcement des fonctionnalités écologiques, débordements possibles, débits, vitesses de débit, risque érosif, inondabilité), en partenariat avec le SYMBHI.

7.La réduction des pollutions

La réduction des pollutions ne sera pas pleinement effective. La récupération des eaux souillées et leur traitement au sein de fossés de décantation ne peuvent fonctionner tout seuls. Le CNPN recommande la mise en place d'une approche multi-barrière, qui vise à gérer les ruissellements superficiels et à protéger les sols décapés, avant même de traiter les eaux : cf. guide McDonald (2018)

Réponse des MO

Durant la phase de travaux, une approche multi-barrières pour la réduction des pollutions est bien prévue avec :

- La protection des sols dénudés qui peut se réaliser de plusieurs manières :
 - o Stabilisation des accès chantier sur les différents lots de travaux (avec mise en place de géotextile et de graviers) ;
 - o Stockage des matériaux sur des aires définies et confinées avec mise en place de géotextile, de barrières à sédiments et de bâches, et éloignées des milieux sensibles,
 - o Enherbement des surfaces décapées,
- La mise en place d'un réseau d'assainissement provisoire se décomposant ainsi :
 - o Mise en place de fossé (si possible enherbés),
 - o Mise en place de filtres cailloux/paille et boudins filtrants,
 - o Mise en place de bassins de décantation.

Ces mesures seront mises en place tout au long du chantier et surtout dès les premiers décapages. Le suivi de chantier permettra de s'assurer de l'efficacité des dispositifs mis en place et de corriger si nécessaire en cas de dysfonctionnement observé. Cependant, du fait de la faible surface des sols décapés, l'enjeu reste modéré.

Avis de la commission d'enquête (C-E) :

Les M.O. répondent, de manière précise et bien argumentée, aux recommandations du CNPN. La C-E approuve cette réponse.

8.Avis sur la compensation

Celle-ci paraît insuffisante. Aucune méthode de dimensionnement n'est proposée, ce qui ne permet pas de vérifier le respect de l'objectif de zéro perte nette de biodiversité inscrit à l'article L 110-1 du code de l'environnement. Afin d'y remédier, il est recommandé de se reporter au guide sur le dimensionnement de la compensation écologique publiée par le MTE.

Réponse des MO

Une méthode de dimensionnement a été proposée dans le rapport, au chapitre « 5.9.1 Définition du besoin compensatoire ». Cette proposition ne reprend, en effet, pas le guide de dimensionnement publié par le MTE en juin 2021, car celle-ci était d'ores et déjà quasiment bouclée à cette époque. Ceci étant, la méthode proposée n'est pas en contradiction avec les préconisations du guide, ni ne sous-estime les besoins compensatoires :

- Les taxons/milieus/groupes biologiques à compenser ont été identifiés dans la partie « 5.7.2 Evaluation des impacts résiduels », et un dimensionnement de la compensation a été proposé pour chaque taxons/milieus/groupes biologiques présentant un impact résiduel notable, tel que préconisé dans le THEMA publié par le CGDD « Guide d'aide à la définition des mesures ERC ».

- Les items à compenser étaient alors les suivants : Inule de Suisse, zones humides et une zone d'alimentation du Castor d'Europe.

- Pour l'Inule, la transplantation proposée suit un protocole établi en concertation avec le CBN pour une mesure similaire dans le cadre du projet de A 480. Les conditions édaphiques du site de transplantation semblent favorables à une reprise des pieds transplantés. L'ensemble des stations impactées seront déplacées sur le site d'accueil.

- Pour les zones humides, en l'absence d'une évaluation du dimensionnement de la compensation selon le « Guide de la méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides (Gayet et al., 2016) » (dite méthode « ONEMA »), il est recherché un ratio surfacique de 200% conformément aux exigences du SDAGE RMC. Pour rappel, il a été pris comme parti d'évaluer les fonctions des ZH de manière simplifiée du fait que l'ensemble des zones humides impactées correspondent à plusieurs petits patches dispersés au sein de l'aire d'étude. Le ratio obtenu par les mesures de compensations in-situ est supérieur à 200% conformément aux préconisations du SDAGE (cf. échanges sur le sujet dans le mémoire en réponse à l'autorité environnementale).

- Enfin, la zone d'alimentation du Castor présente sur le site a été jugée en mauvais état de conservation, car uniquement constituée par une bande de 145 mètres linéaires composée de Robinier faux acacia (espèce arborescente exotique et envahissante). Le cours d'eau à cet endroit apparaît comme très dégradé, avec des berges abruptes et un linéaire rectifié. En raison de tous ces éléments, une compensation visant la recréation de berges boisées, profilée en pente douce, avec des espèces indigènes sur deux fois la longueur impactée était recherchée (290 mètres linéaires). La mesure compensatoire dépasse l'objectif de linéaire recherché et atteint 330 mètres.

Avis de la commission d'enquête (C-E) :

En ce qui concerne l'Inule de Suisse, la C-E s'est déjà prononcée plus haut, pour exprimer son appréciation sur les précautions qui seront prises pour cette transplantation totale ou partielle. Pour les zones humides, les M.O. apportent une étude chiffrée raisonnable en faveur d'une compensation réussie.

En ce qui concerne le Castor, la C-E estime que les M.O. proposent une compensation de nature à répondre aux recommandations du CNPN.

9. Nouvelles mesures visant à compenser l'impact sur l'Inule de Suisse :

En complément, de nouvelles mesures doivent permettre de compenser l'impact sur l'Inule de Suisse, à travers la protection/mise en gestion d'une station existante et potentiellement menacée (se rapprocher du conservatoire botanique).

Réponse des MO

Le Département de l'Isère s'engage à prendre en charge la gestion et la protection d'une station existante d'Inule de Suisse à proximité de la zone d'étude. Des échanges ont été initiés en ce sens avec le SYMBHI.

Avis de la commission d'enquête (C-E) :

La C-E note favorablement l'engagement du Département à protéger cette espèce protégée.

10. Nouvelles mesures visant à compenser l'impact sur les continuités écologiques

L'impact sur les continuités écologiques causé par la création de la nouvelle infrastructure, qui n'est pas entièrement évité et réduit, à travers une action sur une rupture de continuité à effectuer sur une route voisine, par exemple en agissant sur un point noir de migration des amphibiens recensés dans la base de données du département et de la LPO.

Réponse des MO

La base de données du Département, le REDI (réseau écologique du Département de l'Isère), élaboré en partenariat avec la LPO, recense l'ensemble des points de conflits avec la faune sur les routes départementales. Ainsi deux sites, situés à proximité de la zone de projet, ont été répertoriés comme étant des zones de conflit petite et moyenne faune. Cependant, aucun point de conflit avec les batraciens n'a été recensé dans le périmètre proche du projet.

Ainsi, les deux secteurs identifiés sont les suivants :

- La RD 523 sur les communes de La Pierre et Tencin : Priorité forte (en rouge sur la carte ci-dessous),
- La RD 30 sur les communes de Tencin et La terrasse : Priorité moyenne (en orange sur la carte ci-dessous),

En réponse à la demande du CNPN, une étude de faisabilité concernant le rétablissement d'une continuité écologique au droit d'un de ces deux points de conflits sera réalisée afin de permettre l'amélioration de la transparence écologique au droit de ces 2 secteurs.

Est ici inséré une figure représentant les points de conflit avec la faune (source REDI)

Concernant le projet PN27, les zones de conflits potentielles entre les corridors de déplacements de la faune et la voirie routière sont traitées par la mise en place de plusieurs ouvrages de franchissement :

- L'OH1 du Laval, de type PIPAL, permet la conservation des berges existantes et donc la continuité écologique par celles-ci.
- Les OH 2 et 3 sur le Laval seront, quant à eux, équipés de banquettes d'environ 50 cm sur les deux rives.
- L'ouvrage de la Chantourne sera également équipé de banquettes, permettant ainsi d'améliorer la transparence écologique de l'infrastructure.
- Un ouvrage faune (dalot 1,5m x 1,5m) est également créé le long de la voie SNCF afin de rétablir le corridor boisé longeant la voie ferroviaire.

Avis de la commission d'enquête (C-E) :

La C-E apprécie la précision de la réponse des M.O., prévoyant plusieurs ouvrages de franchissement au profit de la faune, dans les zones de conflits potentiels.

11. Décaissement des berges (MC3)

Le décaissement des berges actuellement prévu (MC 3), répond éventuellement un besoin de compensation hydraulique pour le projet. En revanche, il n'est pas satisfaisant pour une mesure compensatoire « des atteintes à la biodiversité », ce type de mesure présentant de fortes incertitudes en matière de restauration effective d'une zone humide présentant les mêmes fonctions que celles impactées. Cette incertitude est d'autant plus élevée que le tronçon choisi est totalement enclavé entre différents ouvrages et infrastructures. Cette mesure est au mieux une mesure de réduction qui n'apportera pas de réelle contrepartie aux espèces ciblées. Une restauration plus ambitieuse doit être proposée, sur des zones humides dégradées à restaurer.

Réponse des MO

Pour rappel, 0,34 ha de zones humides sont concernés par l'emprise globale du projet (emprise définitive et emprise travaux). Il est estimé qu'environ 1 120 m² de cette surface ne seront pas définitivement altérés du fait de l'impact très ponctuel en phase chantier, et retrouveront leur état initial à la suite des travaux. L'analyse des fonctionnalités sur les zones humides impactées par le projet donne l'évaluation suivante :

- Fonction hydrologique : limitée par la faible surface et la dispersion de la zone humide en petits patches,

- Fonction biogéochimique : limitée par la faible surface et la dispersion de la zone humide en petits patches,
- Fonction biologique : mauvais état de conservation des habitats humides, mais présence de quelques espèces patrimoniales.

Ainsi, les zones humides impactées présentent des enjeux faibles à moyens du fait des fonctionnalités dégradées.

En parallèle, la mesure MC3 proposée dans le cadre de la compensation des impacts sur les zones humides, permet, via les décaissements, de reconnecter le cours d'eau avec ses zones de débordements, la création d'espaces favorables à l'installation d'habitats humides, et la favorisation de l'expression des fonctionnalités biogéochimique et hydrologique en augmentant le temps de résidence de l'eau sur ces secteurs. La plus-value écologique de cette mesure est importante et démontre des objectifs de restauration ambitieux des maîtres d'ouvrage.

La mise en place de cette mesure fera l'objet d'un suivi sur 30 ans. Ce suivi intégrera un suivi des habitats et de la flore et un suivi pédologique qui permettront de s'assurer de l'efficacité de la mesure.

Avis de la commission d'enquête (C-E):

Les M.O. répondent de manière précise aux doutes du CNPN, et confirment les plus-values écologiques apportées par ces restaurations. La C-E note favorablement cette réponse.

12. Compensation de la destruction de la mesure compensatoire d'AREA

Aucune mesure n'est proposée en compensation de la destruction de la mesure compensatoire d'AREA, alors que SNCF réseau et le Conseil Départemental 38 sont bien responsables de sa destruction. Le dossier ne présente pas cette mesure, ni l'arrêté préfectoral qui l'avait prescrite. En l'absence d'une proposition détaillée à ce sujet, le dossier ne peut être considéré comme recevable. Cette proposition de mesures devra intégrer, dans son dimensionnement, les pertes intermédiaires que représentent, pour les espèces, l'attente du remplacement de leurs habitats détruits, par de nouveaux habitats fonctionnels.

Réponse des MO

Les réponses concernant ce sujet sont apportées en page 7,8 et 9.

Avis de la commission d'enquête (C-E):

La C-E renouvelle ses appréciations sur les réponses positives des M.O. apportées aux recommandations du CNPN. Elle renouvelle également son avis (exprimé au paragraphe 2 supra) au sujet des dispositions de l'article R 122-5 II. § 8 alinéa 2, relatif aux mesures prévues par le M.O pour compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

En conclusion

Le CNPN rappelle qu'il ne saurait considérer comme acceptable un projet qui empiète sur la mesure compensatoire d'un autre projet sans venir présenter en remplacement une mesure améliorée par rapport à la mesure initiale, selon tous les critères de la compensation (ratios, équivalence, additionnalité, etc.). Par ailleurs, les mesures ERC du projet sont insuffisantes pour répondre à l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité.

Le CNPN émet donc un avis défavorable sur ce dossier et invite le pétitionnaire à lui remettre son projet avec :

- la démonstration de l'effectivité de la nouvelle mesure compensatoire par AREA. Le CNPN considère que cette démonstration est de la responsabilité de SNCF réseau et du département de l'Isère,
- des mesures de réduction améliorées en suivant les remarques énoncées dans cet avis,
- un dimensionnement de la compensation,
- des mesures compensatoires adaptées et plus ambitieuses.

Réponse des MO

La prise en compte de l'avis du CNPN par les maîtres d'ouvrages entraîne un certain nombre d'évolutions du projet avec notamment un engagement à compléter l'état initial pour certaines espèces, à améliorer certaines mesures de réduction et à adapter les mesures de compensation afin de leur donner plus d'ambitions.

Ainsi le Département de l'Isère et SNCF Réseau s'engagent, en complément des mesures présentées initialement dans le dossier CNPN à :

- Réaliser des études complémentaires concernant l'élargissement/passage en PIPO des ouvrages Laval 2 et Laval 3 ;
- Compenser l'impact sur le site compensatoire AREA en maintenant à la fois les mesures en place sur les parcelles non impactées et en proposant un nouveau site compensatoire en vue d'une amélioration écologique ;
- Compléter l'état initial des milieux aquatiques avec un inventaire piscicole et un inventaire concernant le Muscardin et le Crossope aquatique ;
- Echanger avec la commune de Villard-Bonnot au sujet de la réduction de la pollution lumineuse au niveau du giratoire ;
- Suivre une population de pieds d'Inule non impactée par les travaux en complément de la transplantation prévue ;
- Assurer la gestion d'un site supplémentaire afin de mettre en place des mesures de conservation et de gestion sur un site où l'Inule de Suisse est présente pour servir de population témoin et ainsi s'assurer de la bonne efficacité des mesures de conservation mises en place ;
- Mettre en place des mesures complémentaires de protection des sols et cours d'eau en phase travaux ;
- Réaliser une étude de faisabilité concernant la suppression d'un point de conflit à proximité du projet afin d'améliorer sa transparence écologique.

L'ensemble de ces mesures vient en complément de celles présentées dans le dossier CNPN pour limiter les impacts environnementaux du projet.

Dans ce contexte, le Département de l'Isère et SNCF Réseau confirment la nécessité impérieuse de supprimer le passage à niveau n°27 à Brignoud pour des raisons de sécurité et réitèrent leur volonté d'aménager les infrastructures permettant de rétablir les usages en limitant autant que possible les impacts induits sur l'environnement.

Avis de la commission d'enquête (C-E) :

Elle constate que le CNPN ne conteste pas la raison impérieuse d'intérêt public majeur (RIIPM) de ce projet dans son avis n° 1, et qu'il reconnaît lui-même, dans l'entrée en matière de son avis, « que peu de réelles solutions alternatives en termes de tracés du projet, s'offrent aux pétitionnaires ».

La C-E prend acte de la volonté affirmée des maîtres d'ouvrage d'apporter à leur projet, les modifications importantes demandées, avec le souci de respecter l'environnement au niveau du site des travaux.

Il en est de même pour les atteintes à l'environnement et pour les mesures ERC.

En effet, le projet se situe dans une zone anthropisée, caractérisée par une urbanisation dense. Il n'est donc pas concevable de faire passer le contournement routier dans une zone d'habitations. Ce qui a pour conséquence de reporter sur les zones A et N, - la solution Nord-, les effets négatifs du projet. La zone agricole, déjà fragilisée, va être en partie sollicitée (modification du règlement de la zone A). Il en sera de même pour la zone N.

Les hypothèses de compensation offertes aux pétitionnaires deviennent nécessairement réduites, et éloignées du site.

Enfin, la C-E rappelle que l'objectif primordial du projet demeure la suppression du passage à niveau, afin d'éviter d'éventuels accidents mortels (qui défraient la chronique chaque année), aussi bien que d'économiser des millions d'heures perdues chaque année pour des millions de passages routiers, et de soustraire la population locale à une pollution (bruit, qualité de l'air, lumière) induite par ce trafic routier

Cette nécessité ne doit pas être oubliée.

Nota-bene : La commission d'enquête émet un rappel (voir en fin de rapport) au sujet de la zone compensatoire d'AREA.

6. AVIS DU DOMAINE

Opération soumise à l'avis du Domaine :

Projet d'acquisition d'emprises à détacher, non bâties, afin de supprimer le passage à niveau PN 27 au niveau de la RD 10 à BRIGNOUD et de créer sur les communes de Villard-Bonnot et Frogès une déviation de la circulation automobile et mode doux.

Cette opération nécessitera le déplacement du giratoire de la RD 10/RD 10 a, le dévoiement de la RD 10 et la mise en place d'un franchissement de la voie ferrée par un ouvrage routier.

Cette opération s'inscrira dans un aménagement global comprenant la modification de l'infrastructure ferroviaire par la création d'une 3^e voie centrale et terminus en gare de Brignoud (en collaboration avec SNCF réseau) et la création de rampes d'accès piétons et mode doux entre gares pour consolider une liaison piétons-cycle entre la gare de Brignoud et la zone d'activités de Crolles (en collaboration avec SMMAG/Isère aménagement).

Ce projet s'inscrit donc dans une opération plus vaste de rénovation de la gare et la création d'un pôle multimodal. L'opération fait l'objet de plusieurs études préalables à la finalisation des projets qui seront couverts par une procédure de DUP.

6.1. Estimation de la section routière

6.1.1 Description sommaire des immeubles compris dans le périmètre de l'opération :

références cadastrales et description du bien : voir détail repris au tableau suivant.

Pour les parcelles agricoles (EARL du Maillard), il a été communiqué la répartition suivante :

N° parcelle	Superficie	A acquérir	Détail
AD 202	14 782 m ²	12 329 m ²	10 936 m ² 796 m ² 597 m ²
AD 485	14 700 m ²	1 799 m ²	1 751 m ² 48 m ²

6.1.2. Urbanisme et réseaux :

PLU de Villard-Bonnot : approuvé le 28 juin 2017 et modifié le 18 décembre 2020

PLUI de Frogès approuvé le 17 mai 2016 en conseil municipal (opposable le 10 juin 2016)

PPRI pour les communes : approuvé en mai 2007

PPRN de Villard-Bonnot : approuvé le 28 décembre 1993 et modifié le 25 juillet 2013

PPRN de Frogès : approuvé le 2 août 2007

Servitudes d'utilité publique (annexes au PLU) : ligne à haute tension aérienne (I4), canalisations de gaz (I3), et canalisations de transport d'hydrocarbures (I1)

6.1.3. Précisions apportées pour les terrains RETIA :

L'usage des parcelles constituant le site de Brignoud doit correspondre à un usage de type industriel (incluant l'usage correspondant à l'exploitation d'un parc solaire photovoltaïque), des infrastructures routières (y compris des équipements et ouvrages nécessaires à leur exploitation) ou de parking ;

- interdiction de jardin potager, d'arbres fruitiers et d'élevage animalier à des fins de consommation ou de tout autre aménagement pouvant être à l'origine d'une production de denrées alimentaires humaines ou animales,
- interdiction des usages suivants : hébergement, restauration, crèche, écoles maternelles et élémentaires, ainsi que les aires de jeux et les espaces verts qui leur sont attenants, collèges et lycées, ainsi que les établissements accueillant en formation professionnelle des élèves de la même tranche d'âge, établissements de santé, maison de retraite,
- tout changement d'usage est subordonné à la réalisation préalable, et le cas échéant à la mise en œuvre, aux frais et sous la responsabilité de la personne qui en est à l'origine, d'études et de mesures garantissant l'absence de risques inacceptables pour la santé, la sécurité et l'environnement en fonction du nouvel usage prévu, conformément à la méthodologie et à la réglementation applicable.

6.1.4. Date de référence : en l'état de la procédure, enquête publique à lancer

6.1.5. Détermination de la méthode d'évaluation :

La présente évaluation sommaire et globale intervient dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique engagée par le consultant.

Les emprises à acquérir pour la réalisation d'opérations projetées devront être indemnisées à hauteur du préjudice direct, matériel et certain, subi par les actuels propriétaires. Pour calculer l'indemnité principale, qui correspond à leur valeur vénale, il est fait application de la méthode d'évaluation par comparaison avec les prix relevés sur le marché immobilier local, pour des cessions récentes de biens présentant des caractéristiques similaires.

A ce stade de la procédure, la plupart des biens ont cependant fait l'objet d'une visite et le service peut ne pas être en possession de l'ensemble des informations nécessaires à l'évaluation détaillée de chaque emprise.

6.1.6. Estimation prévisionnelle de la dépense :

Compte tenu des caractéristiques des biens, de la réglementation d'urbanisme applicable, du marché immobilier local, ainsi que des décisions jurisprudentielles récentes, les emprises regroupées par type de bien en fonction de leur zonage au PLU ont été valorisées comme suit :

Indemnités principales estimées à : 171 000 €
(les indemnités principales correspondent à la valeur vénale des biens)

Indemnités accessoires* et aléas divers** estimés à 73 710 €

Dépense totale estimée à 244 710 €

* les indemnités accessoires, calculées forfaitairement au stade de l'évaluation globale et sommaire, comprennent notamment :

- les indemnités de remploi, dues en cas d'acquisition après déclaration d'utilité publique, arbitrées forfaitairement à 20 900 €,
 - les indemnités d'éviction, qui pourraient être dues aux exploitants, arbitrées forfaitairement à 1 510 €.
- ** une majoration arbitrée à 30 % des indemnités principales pour aléas divers a été calculée forfaitairement à 51 300 €

Ces indemnités sont calculées hors indemnité d'occupation temporaire pendant les travaux.

6.1.7. Durée de validité : le présent avis est valable un an.

6.1.8. 10 Observations :

Il n'est pas tenu compte dans la présente évaluation des surcoûts éventuels liés à la recherche d'archéologie préventive, de présence d'amiante, de termites et des risques liés au saturnisme, de plomb ou de pollution des sols.

La présente estimation est réalisée sur la base des éléments en possession du service à la date du présent avis.

Une nouvelle consultation du pôle d'évaluations domaniales serait nécessaire si l'opération n'était pas réalisée dans le délai ci-dessus, ou si des règles d'urbanisme ou les conditions du projet étaient appelées à changer.

6.2. Estimation de la section ferroviaire :

6.2.1. Description sommaire des immeubles compris dans le périmètre de l'opération

6.2.2. Urbanisme et réseaux :

PLU de Villard-Bonnot : approuvé le 28 juin 2017 et modifié le 18 décembre 2020

PPRI pour les communes : approuvé en mai 2007

PPRN de Villard-Bonnot : approuvé le 28 décembre 1993 et modifié le 25 juillet 2013

6.2.3. Date de référence : en l'état de la procédure, enquête publique à lancer.

6.2.4. Détermination de la méthode d'évaluation :

La présente évaluation sommaire et globale intervient dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique engagée par le consultant.

Les emprises à acquérir pour la réalisation d'opérations projetées devront être indemnisées à hauteur du préjudice direct, matériel et certain subi par les actuels propriétaires. Pour calculer l'indemnité principale, qui correspond à leur valeur vénale, il est fait application de la méthode d'évaluation par comparaison avec les prix relevés sur le marché immobilier local, pour des cessions récentes de biens présentant des caractéristiques similaires.

A ce stade de la procédure, la plupart des biens ont cependant fait l'objet d'une visite et le service peut ne pas être en possession de l'ensemble des informations nécessaires à l'évaluation détaillée de chaque emprise.

6.2.5. Estimation prévisionnelle de la dépense :

Compte tenu des caractéristiques des biens, de la réglementation d'urbanisme applicable, du marché immobilier local, ainsi que des décisions jurisprudentielles récentes, les emprises regroupées par type de bien en fonction de leur zonage au PLU ont été valorisées comme suit.

Dès lors la dépense globale pour l'acquisition des emprises foncières de l'opération peut être établie comme suit :

Indemnités principales estimées à	4 400 €
(les indemnités principales correspondent à la valeur vénale des biens)	
Indemnités accessoires et aléas divers estimés à	<u>4 830 €</u>
Dépense totale estimée à	9 230 €

6.2.6. Durée de validité : le présent avis est valable un an.

6.2.7. Observations :

Il n'est pas tenu compte dans la présente évaluation, des surcoûts éventuels liés à la recherche d'archéologie préventive, de présence d'amiante, de termites et des risques liés au saturnisme, de plomb ou de pollution des sols.

La présente estimation est réalisée sur la base des éléments en possession du service à la date du présent avis.

Une nouvelle consultation du pôle d'évaluations domaniales serait nécessaire si l'opération n'était pas réalisée dans le délai ci-dessus, ou si des règles d'urbanisme ou les conditions du projet étaient appelées à changer.

7. PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION D'EXAMEN CONJOINT DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES PLU DE FROGES ET DE VILLARD-BONNOT

(dans le cadre de la déclaration d'utilité publique de l'opération de suppression du passage à niveau 27 à Brignoud)

Procès-verbal de la réunion du 15 septembre 2022

Les personnes publiques associées ont été conviées à participer à la réunion d'examen conjoint mentionné ci-dessus

Cette réunion ayant pour unique objet d'étudier le dossier de mise en compatibilité des 2 PLU de ce projet dans le cadre de la déclaration d'utilité publique, les remarques et observations liées à l'opportunité du projet ou au contenu du dossier de DUP ne seront pas portées au procès-verbal de la réunion.

Présentation du projet et des règles proposées dans le dossier de mise en compatibilité par le Maître d'ouvrage

Le Maître d'ouvrage, le CD 38, présente les faits générateurs et les principales caractéristiques du projet

- une intersection dangereuse à différents niveaux,
- une forte congestion routière
- un facteur de risque et de retard pour le trafic ferroviaire.

Le PN 27 est inscrit au programme de sécurisation national de 2005 et au protocole départemental de sécurisation des passages à niveau de 2016. Compte tenu des enjeux de sécurité, sa suppression a été actée par le département, l'État, SNCF réseau, les communes de Villard- Bonnot et de Froges.

Le programme de l'aménagement consiste à supprimer le PN 27 et à rétablir ses fonctions actuelles par la création d'une voie nouvelle plus au Nord, intégrant un passage supérieur au-dessus de la voie ferrée et la création de cheminements modes actifs vers le futur passage souterrain prévu dans le cadre du projet de terminus ferroviaire de la gare de Brignoud.

La co-maîtrise d'ouvrage est représentée par le CD 38, maître d'ouvrage du rétablissement routier de la RD 10, et SNCF Réseau, maître d'ouvrage du rétablissement des modes actifs de la RD 10.

En termes de procédures, l'enquête publique unique se tiendra du 10 octobre au 9 novembre 2022 et portera sur :

- la déclaration d'utilité publique du projet au titre du code de l'expropriation,
- l'évaluation environnementale du projet (étude d'impact) au titre du code de l'environnement,
- l'autorisation environnementale portant sur :
 - l'autorisation au titre du code de l'environnement (Loi sur l'Eau),
 - la dérogation au titre du même code (espèces protégées),
 - l'autorisation de défrichement au titre du code forestier,
- la suppression du passage à niveau de Brignoud au titre du code des relations entre le public et l'administration (CRPA),
- l'enquête parcellaire préalable à la cessibilité au titre du code de l'expropriation,
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Froges et de Villard-Bonnot au titre du code de l'urbanisme.

La maîtrise d'ouvrage présente son analyse de la compatibilité du projet avec les dispositions du PLU de Froges. Cette analyse met en évidence la nécessité de mettre en compatibilité :

- le règlement du sous-secteur Np (en particulier l'article N2),
- le règlement du sous-secteur Ap (en particulier l'article A 2).

Le projet nécessite la réduction de la procédure d'élection des zones Ap (agricole protégée) et NP (naturelle protégée), par modification des règlements en vue d'autoriser les équipements, constructions et installations nécessaires au projet de suppression du PN 27. La réécriture suivante des articles concernés est proposée :

Règlement de la zone N :

Article N 2: occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières.

Est ajoutée la disposition suivante : *« seuls sont autorisés dans la zone NP : les équipements, constructions et installations, ainsi que les exhaussements et affouillements de sol nécessaires au projet de suppression du passage à niveau 27, à condition que toutes les précautions soient prises pour leur insertion dans le paysage, et qu'ils soient compatibles avec la qualité des sites concernés. »*

Règlement de la zone A :

Article A 2 : occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

Sont ajoutées les dispositions suivantes :

en zone A, seuls peuvent être autorisés

- 2. Les équipements, constructions et installations nécessaires au projet de suppression de passages*
- 3. Les constructions de toute nature, les installations et les dépôts nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire réalisés par l'exploitant*
- 4. les coupes sont autorisées selon la réglementation en vigueur.*

La maîtrise d'ouvrage présente ensuite son analyse de la compatibilité du projet avec les dispositions du PLU de **Villard Bonnot**. Cette analyse met en évidence la nécessité de mettre en compatibilité :

- le règlement des dispositions générales, notamment le chapitre 3, en particulier son paragraphe 3.5, ainsi que le chapitre 4, en fixant une exception à la marge de recul imposée en bordure de fossé, canal et chantourne, ainsi qu'à l'absence de construction dans une bande de 10 m autour de l'axe du ruisseau de Laval ;
- le règlement graphique, afin de supprimer partiellement l'emprise d'une protection prise au titre de l'article L 151-23 du code de l'urbanisme pour remise en état des continuités écologiques (ripisylve du ruisseau de Laval).

Le projet nécessite une exception aux prescriptions imposées en bordure de cours d'eau/chantournes et la réduction de la protection prise au titre de l'article L 151-23 du code de l'urbanisme pour remise en état des continuités écologiques (ripisylves du Laval) par modification du règlement en vue d'autoriser

les équipements, constructions et installations nécessaires au projet de suppression du passage à niveau 27. La réécriture suivante des articles concernés est proposée :

Règlement relatif aux dispositions générales :

Dispositions concernant les fossés, canaux et chantournes

Pour tout projet autorisé en bordure de fossé, canal ou chantourne, à défaut de précision particulière des prescriptions ou des plans, et exception faite des infrastructures, ouvrages, affouillements et exhaussements de sol en lien avec le projet de suppression du passage à niveau 27, les marges de recul à respecter sont égales :

- pour les canaux et chantournes : à 10 m par rapport à l'axe du lit, avec un minimum de 4 m par rapport au sommet des berges ;
- pour les fossés : à 5 mètres par rapport à l'axe du lit, avec un minimum de 4 m par rapport au sommet des berges.

Chapitre 4. Dispositions générales concernant la constructibilité en bordure des ruisseaux et torrents :

A titre conservatoire, aucune construction nouvelle, ni remblai ne sont autorisés le long des ruisseaux et torrents, à l'exception des infrastructures, ouvrages, affouillements et exhaussements de sol en lien avec le projet de suppression du PN 27 :

- dans une bande de 10 m de part et d'autre de l'axe du lit,

Règlement graphique :

au plan de zonage, « les éléments repérés au titre du L 151-19 (continuités écologiques) (pièce 4. 5) sont modifiés.

Suite à cette présentation, un tour de table des personnes publiques associées est réalisé.

Avis des Personnes Publiques Associées (PPA) :

- a) Communauté de Communes Le Grésivaudan (C.C.G.)

La mise en compatibilité du PLU de Villard-Bonnot propose la possibilité de construire dans la bande de prescription de 10 m, localisée en arrière du ruisseau. Une vigilance serait à observer si cette zone correspond à une servitude d'utilité publique du PPRN. Dans ce cas, la question se poserait sur la possibilité de modifier cette prescription.

Nota : après vérification par la DDT 38, il s'avère que la rédaction proposée pour les articles 3.5 et 4 de la mise en compatibilité du règlement ne pose pas de problème, les infrastructures faisant partie des exceptions admises, et notamment les ponts au-dessus des cours d'eau. Il n'y a donc pas de distance particulière à respecter

La CCG demande également de préciser la localisation de la mesure compensatoire des zones humides. La maîtrise d'ouvrage localise la mesure compensatoire entre la future infrastructure et le ruisseau du Laval, sur la commune de Frogès, et précise sa surface de 1,15 ha. Il conviendra de décaisser le terrain d'assiette composé d'un dépôt de chaux.

Elle demande au maître d'ouvrage le décompte du projet en termes d'artificialisation des sols, au titre du décompte demandé par le Scot à la communauté de communes.

Le Maître d'ouvrage précise que les surfaces artificialisées n'ont pas été décomptées à ce jour.

La CCG questionne le statut du stock de chaux de l'ancien terrain Retia.

Le Scot indique que cette question sera à traiter notamment avec les services de l'État, la méthodologie de comptage de l'artificialisation des sols étant encore floue à leur actuelle

Le Maître d'ouvrage est d'accord pour comptabiliser les surfaces artificialisées, mais il conviendra d'attendre la fin de la procédure pour avoir un projet fixé.

La CCG demande quels matériaux sont utilisés, et si un partenariat a été conclu avec le SYMBHI afin de mobiliser les matériaux des plages de dépôt suite au curage de l'Isère.

Le CD 38 précise qu'il est possible de travailler dans ce sens, sous réserve de la compatibilité des caractéristiques des matériaux avec les besoins du chantier. Un des critères mis dans les marchés

publics pour recruter les entreprises qui mettront en œuvre le projet, est un critère de performance environnementale des matériaux, dont la proximité est une composante.

La CCG revient sur les règles de calcul par rapport aux chantournes. Elle indique que les travaux du PAPI de l'Isère ont remis en cause l'aléa inondation sur le secteur. Les dispositions inscrites au PLU sont ainsi similaires à celles inscrites dans le PPRI de l'Isère. Elle insiste sur l'analyse juridique à avoir sur la possibilité de modification du règlement du PLUI de Villard-Bonnot sur ce point.

Nota : comme mentionné plus haut, après vérification par la DDT 38, il s'avère que la rédaction proposée pour les articles 3.5 et 4 de la mise en compatibilité du règlement du PLU de Villard-Bonnot ne pose pas de problème, les infrastructures faisant partie des exceptions admises et notamment les ponts au-dessus des cours d'eau. Il n'y a donc pas de distance particulière à respecter.

En conclusion **la CCG exprime un avis favorable au projet**, projet majeur pour le territoire qu'il vient innover dans sa partie sud.

-b) Schéma de Cohérence Territoriale SCoT :

Le projet est identifié dans les documents graphiques du SCoT et inscrit dans ses orientations pour le Grésivaudan, en améliorant le trafic ferroviaire ainsi que les relations entre les 2 rives du territoire. L'incidence sur la trame verte et bleue est compensée.

L'établissement public souligne l'intérêt de répertorier les mesures compensatoires.

-c) Syndicat Mixte des Mobilités de l'Agglomération Grenobloise (SMMAG):

Il n'a **pas d'observation** sur le dossier. Il s'interroge sur la corrélation de ce projet avec celui d'une création d'une antenne cycles entre la gare de Brignoud et Frogès, si un zonage spécifique est à inscrire dans le dossier de mise en compatibilité.

Le Maître d'ouvrage indique que les évolutions des règles des PLU ne concernent que la DUP pour le passage à niveau, mais que le projet de création d'une antenne cycles est bien pris en compte dans le projet afin de rendre une conciliation possible des projets.

Il conviendra pour ce cas précis de vérifier si les documents d'urbanisme en vigueur ne permettent pas d'ores et déjà ce projet, sinon il conviendra de lancer une autre procédure.

-d) Commune de Villard-Bonnot :

La commune est très favorable au projet. Elle regrette le temps pris par la procédure en cours pour permettre le projet, le seul point de désaccord concerne l'éventualité de déroger à la réalisation du passage souterrain au profit d'un passage aérien. Elle n'a aucune observation sur les dossiers de mise en compatibilité.

La commune demande au maître d'ouvrage un synoptique de procédure pour l'aide à la concertation.

-e) Commune de Frogès :

La commune exprime sa satisfaction sur le projet. Elle émet un avis similaire par rapport à la passerelle. La commune se pose la question de la modification du règlement actuel pour prendre en compte un projet cyclable.

Sur la zone 2 AU, la commune indique qu'il y aura une évolution réglementaire du fait d'une SUP liée à la pollution des sols qui rend le secteur quasiment inconstructible.

Sur la question de la création d'un sous- zonage, la mise en compatibilité proposée prévoyant un règlement spécifique faisant référence au projet, la proposition actuelle convient.

-f) Commune de Champs-près-Frogès :

Le projet viendra impacter la circulation de la commune, mais n'a aucune incidence sur son PLU.

La commune est favorable

-g) Chambre des métiers et de l'artisanat :

Pas de remarques spécifiques à formuler concernant la mise en compatibilité du PLUI

-h) Direction Départementale des Territoires 38 / ASE

L'État émet un avis favorable, accompagné des 4 observations suivantes, pouvant permettre de formuler une autre option sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme :

- les dossiers pourraient être complétés d'informations issues des autres pièces du dossier d'enquête publique, afin que les dossiers de mise en compatibilité soient autosuffisants ;
- les dossiers pourraient être complétés par des illustrations, afin d'en faciliter l'analyse
- la mise en compatibilité du PLU ne doit porter que sur le projet concerné par la DUP ;
- un zonage et un règlement spécifique au projet peuvent être créés.

Pour les 2 communes :

- sur la forme :

Pour les 2 mises en compatibilité, les dossiers renvoient aux autres pièces du dossier d'enquête publique, même pour les éléments de compréhension de base, ce qui rend leur analyse plus difficile. Par exemple, le plan général des travaux doit être recherché dans la pièce C. Les dossiers de mise en compatibilité n'ont pas vocation à reprendre l'intégralité de l'étude d'impact de la présentation du projet, mais pourraient proposer une synthèse plus conséquente qu'actuellement, permettant une analyse complète de la mise en compatibilité sans avoir à aller chercher des informations dans les autres pièces du dossier d'enquête publique.

Les dossiers de mise en compatibilité se basent sur l'emprise de la zone d'étude du projet, sans que soit précisé dans le dossier ce qui va exactement se passer à l'intérieur de cette emprise.

Une illustration pourrait être ajoutée, sur fond de zonage de chaque PLU, et reprenant le plan général des travaux avec les différentes emprises de travaux et études (CD 38 et SNCF), ainsi que l'intégralité des travaux à réaliser (remblais, déblais, axe du dévoiement routier, bassin, fossés, et zones de compensation, etc.)

- sur le fond :

Les propositions d'évolution proposées viennent modifier les règlements des zonages existants, pour permettre la réalisation des travaux, mais ne réinterrogent pas la définition de chaque zone, une fois les travaux terminés.

Certains règlements sont modifiés pour tenir compte du projet, mais leur rédaction est ainsi changée sur toute la commune, tout en précisant que cela ne porte que sur le secteur du PN 27.

Il serait possible de créer un zonage et un règlement spécifique au projet, cohérents sur les 2 communes. Le périmètre de zonage spécifique serait à déterminer en se basant sur l'emprise des travaux. Cela permettrait également d'inclure dans ce zonage spécifique les règles permettant de définir et de maintenir dans le temps les mesures compensatoires (L 151-24).

-i) Conseil Départemental 38 :

Sur le choix du périmètre d'étude, le CD 38 précise qu'il s'agit du périmètre qui a été pris pour l'étude d'impact. Il a été volontairement choisi de faire des plans dissociés pour pallier d'éventuels problèmes de lisibilité.

Sur la création d'un zonage spécifique au projet, le CD 38 n'est a priori pas favorable à cette option. Toutefois cette proposition sera étudiée par la maîtrise d'ouvrage avec la commune.

IX. PROCÉDURE D'EXPROPRIATION

La pièce I du dossier d'enquête traite de l'enquête parcellaire en indiquant dans quel cadre réglementaire, elle sera effectuée, à savoir les conditions prévues aux articles R. 131-1 à R. 131-13 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

L'ouverture de l'enquête parcellaire nécessite un arrêté du préfet ordonnant l'ouverture d'une enquête parcellaire.

Il est indiqué, dans le cas présent, que l'enquête parcellaire est réalisée conjointement aux enquêtes publiques préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) au titre du code de l'environnement et à l'Autorisation Environnementale au titre de la loi sur l'eau, de la dérogation pour destruction d'espèces

protégée et au défrichement conformément à l'article R. 131-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, lequel précise : « *Lorsque l'expropriant est en mesure, avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire, ainsi que la liste des propriétaires, l'enquête parcellaire peut être faite en même temps que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.* »

Le contenu du dossier

Conformément à l'article R. 131-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le dossier d'enquête parcellaire comprend :

- 1° *Un plan parcellaire régulier des terrains et bâtiments ;*
- 2° *La liste des propriétaires établie à l'aide d'extraits des documents cadastraux délivrés par le service du cadastre ou à l'aide des renseignements délivrés par le directeur départemental ou, le cas échéant, régional des finances publiques, au vu du fichier immobilier ou par tous autres moyens.* ».

Commentaire de la commission d'enquête (C.E.) :

La commission d'enquête constate que si les 2 documents listés ci-dessus sont bien présents dans le dossier, elle regrette que n'ait pas été incluse dans cette pièce I, à l'attention du public non averti, une explication succincte de la façon dont se déroule une procédure d'expropriation (identification des propriétaires, envoi courrier R+AR, proposition d'indemnisation, etc).

X. PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE DES INTERVENTIONS DU PUBLIC, SUIVI DU MÉMOIRE EN RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE ET DE L'AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission d'enquête a enregistré les **19** observations du public à l'aide du registre dématérialisé de Publi Legal (ou les registres papier déposés en mairies) <https://www.registredemat.fr/compte>

Le projet a retenu l'attention de 655 visiteurs qui ont effectué 445 visionnages et 290 téléchargements.

Cette étape de l'enquête est l'occasion pour les maîtres d'ouvrage de prendre connaissance des questions et inquiétudes des citoyens confrontés à cette masse de documents, afin de leur apporter les explications nécessaires et les justifications de leurs choix.

La synthèse comprend tout d'abord les remarques ou réserves des personnes publiques associées (I), ensuite celles du public (II), enfin celles de la commission d'enquête (III).

Note de la commission :

Chaque observation, remarque ou réserve est suivie du mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage, et de l'avis de la commission d'enquête

PRÉAMBULE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Le passage à niveau n°27 (PN27) est situé à l'intersection de la route départementale 10 (RD10) et de la ligne Grenoble-Montmélian (ligne 909 000 - Pk 20+095).

Inscrit au Programme de Sécurisation Nationale (PSN) en 1997 et au protocole départemental de sécurisation des passages à niveau de 2016, le PN27 constitue une intersection dangereuse à différents niveaux :

- Situé à proximité du diffuseur de l'A41 et de la déviation de Froges (RD10a), le PN27 supporte un trafic très élevé : environ 12 700 veh/j et 60 trains/j (en moyenne sur l'année). Cette forte fréquentation ferroviaire et routière est identifiée comme facteur de risque.
- De nombreux piétons et cycles empruntent quotidiennement le passage à niveau en raison

de la proximité du centre bourg et de la gare.

De plus, la grande proximité entre la gare de Brignoud et le PN27 génère des temps de fermeture longs lorsqu'un train s'arrête en gare, occasionnant des remontées de files de véhicules sur la RD10, ce qui augmente sa dangerosité et contribue à la saturation du secteur aux heures de pointe. Enfin, la présence du passage à niveau est identifiée comme facteur d'accidentologie ferroviaire. Elle peut également impacter la fiabilité des temps de parcours des trains, occasionnant des ralentissements.

Compte tenu des enjeux de sécurité, sa suppression a été actée par le Département, l'Etat, SNCF Réseau, et la Région Auvergne-Rhône-Alpes, ainsi que la Communauté de Communes Le Grésivaudan, et les Communes de Villard Bonnot et Froges.

Le programme d'aménagement vise à supprimer le PN27 et à rétablir ses fonctions actuelles par :

- la réalisation du rétablissement routier de la RD10 plus au nord intégrant un passage supérieur au dessus de la voie ferrée réalisé sous maîtrise d'ouvrage Département de l'Isère ;
- la réalisation du rétablissement des continuités modes actifs vers le futur passage souterrain prévu dans le cadre du projet de terminus ferroviaire périurbain de la gare de Brignoud sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau ;

Le projet de suppression du PN 27 s'intègre dans un ensemble de projets programmés à diverses échéances sur le secteur de Brignoud. Une grande partie des projets du territoire ont pour objectif d'améliorer et diversifier l'offre de transport pour proposer une alternative à « l'autosolisme » dans un contexte de développement soutenu du territoire.

Le Département et SNCF Réseau ont mené un travail partenarial avec le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Agglomération Grenobloise (SMMAG), la Communauté de Communes Le Grésivaudan, et les Communes de Froges et Villard Bonnot, sur l'articulation des différents projets et particulièrement sur les continuités modes actifs.

Les projets, bien qu'en interface avec la suppression du PN27 et situés dans un périmètre proche, ne répondent pas aux mêmes objectifs. En effet, l'objectif premier de la suppression du PN27 est l'amélioration de la sécurité de l'ensemble des modes de déplacements en supprimant un point particulièrement dangereux.

Le Département de l'Isère et SNCF Réseau réaffirment la nécessité impérieuse de supprimer le passage à niveau n°27 à Brignoud pour des raisons de sécurité et réitèrent leur volonté d'aménager les infrastructures permettant de rétablir les usages en limitant autant que possible les impacts négatifs sur l'environnement.

I. OBSERVATIONS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES ET CONSULTÉES

Observation n° 1

Mairie de Villard-Bonnot : *(répétition de son avis déjà mentionné dans la pièce J du dossier.)*

Considérant les remarques suivantes :

- le centre du giratoire : il devra être conçu en lien avec la commune, avec comme objectif de marquer de façon positive l'entrée de la commune, avec une référence à son passé industriel. Sa conception devra viser à limiter le coût de son entretien et à sécuriser le personnel lors des interventions. Le raccordement électrique et l'éclairage sont à prévoir, notamment pour une mise en valeur.
- Le carrefour en « T » : il conviendra que ce carrefour et ses abords soient aménagés de façon à faire ralentir très fortement la vitesse des véhicules qui rentreront sur l'avenue Robert Huant.
- Les aménagements : ils se doivent d'être en cohérence avec les projets d'aménagement de l'avenue, prévus par la commune, section comprise entre la gare et le carrefour de Brignoud. Soucieuse d'offrir plus de confort et de sécurité pour une circulation douce et apaisée, la commune souhaite que la voie nouvelle créée ait des caractéristiques rencontrées en zone urbaine. Cette voie devra être limitée au maximum en largeur afin d'offrir un maximum de confort pour les piétons et cyclables. Les objectifs de réduire les vitesses sur ce nouvel accès, dès le giratoire, de réduire les nuisances sonores et émissions polluantes, et de renforcer la sécurité le long de cette section, devront être prédominants.
- Les délaissés de voirie : ils devront faire l'objet d'une attention particulière et à définir

en lien avec les projets de la commune.

Le délaissé de terrain situé entre la future déviation, la voie ferrée et l'avenue Robert Huant (en partie sud du côté projet de Brignoud) : si le département ne prévoit pas d'aménagements spécifiques sur cette zone, l'état des connaissances des contraintes géotechniques, de la présence d'un fossé et le passage de 2 chantournes, ne permettent pas d'examiner précisément les possibilités d'aménagement sur cette zone, en l'état actuel du projet.

Le délaissé situé entre le carrefour en « T » et l'actuelle avenue Robert Huant : il devra être aménagé en cohérence avec les aménagements urbains nécessaires à ce secteur, notamment une aire destinée aux points d'apport volontaires, la continuité des circulations des modes doux entre Brignoud et le secteur de la future gare, des places de stationnement...

- La phase des travaux : l'aménagement du carrefour et du raccordement à l'avenue Robert Huant vont perturber la circulation sur cette avenue. La commune devra être associée pour définir et valider les modalités des déviations. Ces déviations étant susceptibles d'avoir des impacts importants sur les voies communales, elles devront être compatibles en termes de structure de chaussée et de garantie de la sécurité des riverains. Si des aménagements et/ou renforcements de ces voies s'avèreraient nécessaires pour les besoins du projet, le département devra les prendre en charge techniquement et financièrement. Ces réflexions et aménagements seront à intégrer dans le planning du projet.

- Les réseaux : la prise en compte des réseaux d'eaux potables, usées, pluviales, incendie, et des réseaux secs (électrique, télécom, fibre,) enterrés et existants le long de l'avenue Robert Huant doit être intégrée dès la conception et la mise en oeuvre du projet, afin de les maintenir en service tout au long du chantier. Les services gestionnaires devront être coordonnés pour les travaux de rénovation et d'amélioration des réseaux afin de limiter au maximum les interventions et les nuisances pour les riverains.

- Les aménagements prévus au niveau du PN supprimé : le projet transmis ne précise pas suffisamment l'esthétique générale de la fermeture physique du PN de part et d'autre de l'avenue Robert Huant, ni la signalétique d'orientation des piétons et des cycles. La fermeture du PN devra faire l'objet d'une intégration paysagère tout en garantissant la sécurité absolue des flux vers les aménagements traversants pour les piétons et cycles.

.....

Le conseil municipal réaffirme la nécessité absolue de suppression du passage à niveau numéro 27, Il émet un avis favorable sur le projet présenté dans le dossier d'enquête, sous réserve de la prise en compte des remarques susvisées,

il rappelle la nécessité que le franchissement des voies SNCF pour les modes actifs soit conçu et dimensionné pour offrir un bon niveau de service à l'ensemble des modes actifs (piétons, cycles, PMR), et prenne en compte les développements particulièrement économiques attendus sur le secteur, et soit cohérent avec les projets de développement des cheminements pour les modes actifs portés par la commune.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Voir la réponse apportée aux observations de la commission d'enquête relatives à la contribution de la commune de Villard Bonnot.

Avis de la commission d'enquête

La CE renvoie à son avis exprimé plus bas au chapitre « III OBSERVATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE - paragraphe a) par rapport à la commune de Villard-Bonnot ».

Observation n° 13

La commune de Laval-en-Belledonne est assez directement concernée par ce projet. Le fait d'avoir rajouté une piste cyclable sur le pont est une bonne chose par rapport à la concertation de 2019. La connexion de cette piste cyclable à l'avenue Robert Huant, au niveau du carrefour en T qui va vers la gare interroge par contre, car cela semble représenter une grosse rupture de continuité cyclable, qui devrait être une priorité d'aménagement pour encourager la pratique des mobilités actives.

Le projet de réalisation des cheminements modes actifs par SNCF Réseau doit

impérativement être mené en concertation avec la commune de Villard-Bonnot dans le cadre du projet de réaménagement de l'entrée de ville, du pont de Brignoud jusqu'à la gare. La rénovation de l'avenue Robert Huant à partir de mars 2023 devra permettre d'accueillir la continuité des cheminements prévus pour garantir une continuité cyclable.

Le traitement de la micro variante d'accès à la gare, vite expédiée, interroge aussi.

Actuellement, la sortie de la gare est très problématique aux heures de pointes avec un carrefour par stop. Peut-être que cette difficulté est entre autres due à la présence du passage à niveau qui stocke des voitures provenant de la rive droite de l'Isère pendant que le train décharge ses voyageurs qui vont alors sortir de la gare en même temps et que la suppression du PN résoudra ce point, mais une analyse détaillée aurait été bienvenue ! Globalement, cette présentation met peu l'accent sur l'accès à la gare (côté est ou côté ouest – moins problématique), qui devrait être privilégié dans une optique de renforcement de l'usage des transports en commun.

Globalement, le conseil municipal de la commune de Laval-en-Belledonne émet un avis favorable sur ce projet, avec les interrogations mentionnées ci-dessus.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Articulation des continuités cycles avec le réseau d'itinéraires cyclables.

Le rétablissement routier de la RD10 intègre une piste cyclable bidirectionnelle. Elle se connecte au niveau de la voie secondaire du carrefour en T avec la piste cyclable dont la réalisation est prévue par la commune le long de l'avenue Robert Huant entre la RD523 et la gare. Ces aménagements permettront d'assurer une continuité cyclable entre le centre bourg de Brignoud, la gare et son passage souterrain réalisé par SNCF Réseau, les berges de l'Isère, le franchissement de l'Isère et l'autoroute A 41 porté par le SMMAG.

Rétablissement des continuités modes actifs

Les maîtres d'ouvrage confirment que le projet de cheminement actif est bien mené en concertation avec la Commune de Villard-Bonnot et l'ensemble des partenaires, plusieurs réunions d'échanges ont été organisées sur ce sujet et d'autres seront programmées au fur et à mesure de l'avancement des études.

Traitement de la micro-variante d'accès à la gare

Le carrefour en T situé sur l'avenue Robert Huant se justifie par des trafics plus faibles sur la voie secondaire desservant la gare. La conception du carrefour prévoit la possibilité de mise en place ultérieure de feux tricolores afin de réguler le trafic si cela devait s'avérer nécessaire. Un suivi du fonctionnement du carrefour sera réalisé après sa mise en service afin d'envisager les évolutions qui pourraient s'avérer nécessaires.

Par ailleurs, le projet de Pôle d'Échanges Multimodal de Brignoud porté par le SMMAG a pour objectif de renforcer l'attractivité de la gare en améliorant son accessibilité pour les usagers provenant de la rive droite de l'Isère en créant une gare bi-face et des parkings entre l'Isère et la voie ferrée. A terme, ces derniers n'auront plus besoin d'emprunter le carrefour en T situé sur l'avenue Robert Huant, contribuant ainsi à délester le trafic sur la voie secondaire permettant l'accès à la gare.

Avis de la commission d'enquête (C-E)

- 1. Continuités : elle relève que le maître d'ouvrage a bien prévu les continuités cyclables entre le centre-ville, la gare, les berges de l'Isère et l'A 41.***
- 2. Continuités modes actifs : elle note qu'elles sont assurées en concertation avec Villard-Bonnot.***
- 3. Micro-variante d'accès à la gare : le maître d'ouvrage justifie le carrefour en T pour un trafic plus faible, assorti toutefois d'un suivi. Le projet de pôle multimodal du SMAGG devrait répondre aux besoins qui s'exprimeront par la suite.***

II. OBSERVATIONS DU PUBLIC

Observation n° 2

- 14/10/2022 20 :52 :45

Par Virginie Rouvier

Utilisant ce passage à niveau pour mon trajet domicile travail, il est clair que créer un pont ou un tunnel permettant d'éviter les longues files d'attente surtout dans le sens Crolles Brignoud ou les voitures sont régulièrement à l'arrêt sur le pont surplombant l'autoroute serait plus que nécessaire afin de fluidifier la circulation. De plus, je n'ai encore jamais assisté à un accident (et heureusement) mais la sécurité me paraît moyenne au vu de la fréquentation.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Le projet présenté à l'enquête publique intègre bien un franchissement routier au-dessus de la voie ferrée afin de permettre la suppression du passage à niveau.

Avis de la commission d'enquête

La suppression du passage à niveau et la construction du pont routier au-dessus de la voie ferrée, objets du projet, répondent à la question de Mme ROUVIER.

Observation n° 3

- 14/10/2022 21 :02 :12

Par Astrid Ferrier

Faire un pont qui passe par-dessus la voie ferrée réduirait considérablement les bouchons aux heures de pointe.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Le projet présenté à l'enquête intègre bien un franchissement routier au-dessus de la voie ferrée afin de permettre la suppression du passage à niveau.

Avis de la commission d'enquête

Le projet répondra effectivement aux problèmes de circulation liés au passage à niveau.

Observation n° 4

- 15/10/2022 00 :31 :34

Anonyme

Bonjour, je suis pour, très bon projet en espérant qu'il se concrétise rapidement.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage prennent note de l'avis favorable.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête constate cet avis favorable au projet.

Observation n° 5

15/10/2022 21 :01 :09 (Registre Demat)

Anonyme

Je suis pour la suppression du pont. Entre 17h et 19h la fermeture des barrières génèrent de très gros embouteillages jusqu'à l'autoroute ce qui peut générer un très grave accident de la route.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage prennent note de l'avis favorable.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête reconnaît l'avis favorable au projet. Celui-ci répondra effectivement aux problèmes de circulation et de sécurité.

Observation n° 6

- 23/10/2022 18 :53 :46

Par Olivier Maillard

Bonjour, j'ai bien noté dans le chapitre 3.2.1.10 relatif aux pistes cyclable qu'il est noté que « L'aménagement des continuités cycles sera à préciser avec le réseau d'itinéraires situé de part et d'autre de la voie nouvelle en partenariat avec les communes et porteurs de projets (notamment le SMAGG). « ce qui est logique, le descriptif portant avant tout sur les travaux dans le périmètre défini.

Cependant il me semble important de rappeler qu'il serait infiniment utile à l'occasion de ces travaux de mettre en place une connexion entre la piste cyclable qui passe actuellement le long de la chantourne de Froges et les nouvelles pistes qui vont être créées aux abords de la gare.

En effet actuellement, cette piste est interrompue à proximité du Centre social, et pour accéder à la gare en arrivant de Froges il est obligatoire de remonter jusqu'à la place de Brignoud, pour redescendre ensuite la rue Robert Huant.

Mettre en place un raccordement entre les pistes prévues au niveau du PN supprimé avec cette piste permettrait de disposer d'un vrai axe cyclable sur la rive gauche, qui remonterait depuis la gare vers Froges, Champ-près-Froges, Tencin... et au-delà de la gare par les berges de l'Isère (droite et gauche selon les destinations).

Cordialement

Réponse des maîtres d'ouvrage

L'aménagement de la liaison cycles Froges – gare de Brignoud est un projet porté par la Commune de Froges en lien avec la Communauté de Communes du Grésivaudan et le SMMAG.

Afin d'assurer la compatibilité de ce projet avec le rétablissement routier de la RD10, le gabarit de l'ouvrage routier permettant le franchissement de la voie ferrée intègre une sur largeur de 4,00 m réservée pour cette future liaison cycles Froges – gare de Brignoud.

Cette sur largeur est matérialisée sur la Figure 17: Coupe transversale de l'ouvrage d'art SNCF de la pièce C - Notice explicative du dossier d'enquête publique.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête note favorablement que le projet assure une compatibilité avec le projet de liaison cycles « Froges – gare de Brignoud », aspect important du développement d'ensemble des modes doux sur les communes de Froges et Villard-Bonnot en lien avec la gare de Brignoud.

Les maîtres d'ouvrage répondent ainsi à l'observation de Mr MAILLARD.

Observation n° 7

- 24/10/2022 13 :34 :59

Anonyme

Bonjour

2 observations :

1) je prends le train presque tous les jours à Brignoud. Je n'habite ni Froges, ni Villard Bonnot, et je n'ai pas vu d'affiche à la gare de Brignoud informant de cette enquête publique. Je l'ai apprise par hasard de la part de collègues. Pour moi la publicité n'est pas suffisante.

2) Il est indispensable de créer des cheminements piétons et cycles de qualité depuis de stade de Froges jusqu'à la gare de Brignoud, en longeant la voie ferrée. Même si les pistes cyclables ne sont pas de la compétence de SNCF et du Département de l'Isère, il faut que ces derniers prévoient l'insertion de cette voie verte sur les aménagements qui seront construits, notamment le passage de cette voie verte sous le futur pont et le raccordement avec la rue Robert Huant

Pièces-jointes : [PN Brignoud Piste cyclable.pdf](#)

Réponse des maîtres d'ouvrage

Publicité de l'enquête publique :

La publicité a été réalisée conformément à l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique.

Parmi les 6 panneaux d'avis d'enquête sur fond jaune implantés le long de l'avenue Robert Huant, deux d'entre eux ont été placés de part et d'autre de l'avenue au droit du carrefour d'accès à la gare.

En complément des dispositions prévues par l'arrêté préfectoral, l'information a été relayée par le Département (réseaux sociaux et site isere.fr), la commune de Villard Bonnot (bulletin municipal, site internet, et panneau à message variable) et la commune de Froges (panneau à message variable).

Prise en compte dans le projet de la future liaison cycle Froges – gare de Brignoud :

Le gabarit de l'ouvrage routier permettant le franchissement de la voie ferrée intègre une surlargeur de 4,00 m réservée pour la future liaison cycles Froges – gare de Brignoud.

Cette surlargeur est matérialisée sur la Figure 17 : Coupe transversale de l'ouvrage d'art SNCF de la pièce C - Notice explicative du dossier d'enquête publique.

Avis de la commission d'enquête

La publicité a effectivement été réalisée de façon conforme à l'arrêté préfectoral du 13 septembre 2022. En outre, elle a été authentifiée par 2 procès-verbaux de commissaire de justice, et justifiée par les 655 consultations du site internet consacré à ce projet (outre les publicités organisées par le Département et les 2 communes).

Comme l'évoquent les maîtres d'ouvrage supra (obs n°6 et n°7), le projet prévoit une cohérence d'ensemble permettant la liaison cycles « Froges – gare de Brignoud ».

Observation n° 8

25/10/2022 09 :11 :22 (Registre Demat)

Anonyme

Je suis pour le projet.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage prennent note de l'avis favorable.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête note l'avis favorable au projet.

Observation n° 9

- 26/10/2022 02 :05 :05

Par Laetitia Foucher

Je crains que le flux de véhicules n'arrive juste en face de chez moi.

Le mieux ne serait- t-il pas de dévier dans la zone anciennement Rhône Poulenc ? J'espère a minima que d'importants dispositifs de ralentissement seront déployés. A noter que nous avons déjà du accueillir, accolés à notre maison pas moins de 35 logements. Avec des impossibilités de faire respecter les stationnements interdits et dangereux malgré des alertes répétées.

Vraiment l'impression d'être les oubliés et mêmes pires, de l'équipe municipale en poste !

Réponse des maîtres d'ouvrage

Le projet a pour objectif de rétablir la circulation existante de l'avenue Robert Huant afin de permettre la suppression du passage à niveau. Il ne s'agit pas de créer une déviation de l'avenue Robert Huant. Par ailleurs, le tracé du rétablissement routier de la RD10 est fortement contraint par la présence de la centrale photovoltaïque située sur l'ancienne plateforme industrielle.

La vitesse des véhicules sera limitée à 50 km/h sur le rétablissement routier à partir du giratoire situé sur la RD10/RD10a. Par ailleurs, les caractéristiques du profil en travers de cette voie sont réduites afin de modérer la vitesse des usagers.

L'extrémité du projet côté Belledonne en particulier le carrefour en T a été conçu pour marquer l'entrée dans une zone urbaine dense en cohérence avec le projet de requalification de l'avenue Robert Huant, porté par la commune de Villard Bonnot, qui concourt également à l'apaisement des vitesses.

Enfin, il est à noter que le projet routier se raccorde sur l'avenue Robert Huant une centaine de mètres avant la résidence de 35 logements.

Avis de la commission d'enquête

Les maîtres d'ouvrage répondent avec précision aux questions de Mme FOUCHER en rappelant l'objectif du projet (suppression du passage à niveau) et ses contraintes, et en précisant les mesures envisagées qui devraient effectivement contribuer à la sécurité et l'apaisement de la circulation.

Observation N° 10

- 01/11/2022 11 :46 :10

Par Martin Gerbaux

Je suis globalement favorable à la réalisation de ce projet, tel qu'il est présenté.

Le fait d'avoir rajouté une piste cyclable sur le pont est une bonne chose par rapport à la concertation de 2019. La connexion de cette piste cyclable à l'avenue Robert Huant, au niveau du carrefour en T qui va vers la gare m'interroge par contre, car cela me semble représenter une grosse rupture de continuité cyclable.

Le traitement de la micro variante d'accès à la gare, vite expédiée, m'interroge aussi.

Actuellement, la sortie de la gare est très problématique aux heures de pointes avec un carrefour par stop. Peut-être que cette difficulté est entre autres due à la présence du passage à niveau qui stocke des voitures provenant de la rive droite de l'Isère pendant que le train décharge ses voyageurs qui vont alors sortir de la gare en même temps et que la suppression du PN résoudra ce point, mais une analyse détaillée aurait été bienvenue ! Globalement, cette présentation met peu l'accent sur l'accès à la gare, qui devrait être privilégié dans une optique de renforcement de l'usage des transports en commun.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Voir la réponse apportée à la commune de Laval en Belledonne.

Avis de la commission d'enquête

Le texte de M.Gerbaux est quasiment identique à celui présenté par la commune de Laval -en – Belledonne. L'avis de la commission d'enquête sera par conséquent identique à celui qu'elle émet au point I. 13.supra.

Observation n° 11

Anonyme

Je suis passé essentiellement pour information. Il me semble logique que la position du rondpoint avant l'Isère soit choisie en fonction de la position du nouveau pont de Brignoud.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les études préliminaires en cours sur la reconstruction du pont de Brignoud prennent en compte le projet de suppression du passage à niveau n°27 afin de garantir la compatibilité entre les deux projets.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la cohérence d'ensemble du projet avec la reconstruction du pont de Brignoud.

Observation n° 12

le 3/11/2022

Anonyme

Passée pour information également, je suis très concernée par cet ouvrage, comme beaucoup qui doivent prendre l'autoroute le matin pour travailler, avec son lot d'embouteillages. Merci de penser à une régulation harmonieuse du trafic en se penchant notamment sur la différence des tarifs au péage pour ceux qui continuent tout droit vers Grenoble ou Chambéry, et ceux qui sortent à Crolles ou à Brignoud (idem pour aller à Chambéry). Car cela engendre un flux routier supplémentaire qui encombre les ronds-

points et empêche l'accès déjà difficile à l'autoroute. En J'espère que ce sera également pris en compte la facilitation pour les personnes encore dépendantes de leur voiture pour travailler merci.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Le Département et SNCF Réseau n'ont pas la compétence pour intervenir sur les modalités de tarification du péage autoroutier du diffuseur de l'A41 qui relèvent de l'Etat, autorité concédante.

Avis de la commission d'enquête

Les modalités tarifaires du péage autoroutier sont hors de la compétence des maîtres d'ouvrages (CD38 et SNCF Réseau). Toutefois la question posée apparaît opportune sur le plan de la circulation au niveau du secteur du projet (fluidité, allègement du trafic hors autoroute, sécurité).

Observation n° 14

le 08/11/2022 22 :10 :21 (Registre Démat)

Par Lucille Maillard

J'ai quelques remarques et observations concernant le présent dossier soumis à Enquête Publique.

1. Tout d'abord dans la forme et la présentation. Le guide de lecture est très intéressant pour aiguiller les personnes dans la diversité des documents nécessaires à une telle étude. Néanmoins, il est quelque peu dommage que vous n'ayez pas fait ressortir la pièce J (et notamment l'avis de l'Ae) dans les pièces à consulter préférentiellement et que celle-ci soit noyée avec les autres documents.

2. Comme indiqué dans de nombreuses observations il semble en effet intéressant que le volet lié aux déplacements actifs et modes doux soit davantage marqué dans le projet. Certes, il y a une incompatibilité entre les délais d'avancement des études pour en faire une étude des impacts cumulés et le présent dossier concerne la suppression du PN et non pas les projets connexes.

Néanmoins, l'argumentaire évoqué dans le cadre de l'étude d'impact concernant l'adaptation au changement climatique s'appuie justement sur le déploiement des modes doux « voie cyclable sécurisée sur le nouvel itinéraire et le rétablissement des modes actifs sous la voie ferrée doit permettre de développer ces modes actifs et offrir de meilleures alternatives à la voiture ».

Bien qu'il soit précisé (pièce C – chapitre 3.2.1.10) que l'aménagement des continuités cycles sera à préciser avec le réseau d'itinéraires situé de part et d'autre de la voie nouvelle en partenariat avec les communes et porteurs de projets (notamment le SMAGG) il paraîtrait intéressant que cette dimension soit davantage intégrée au projet présenté

3. Vous avez indiqué dans le mémoire en réponse à l'Ae que « le dimensionnement de l'assainissement de la plateforme et des systèmes d'écrêtement est réalisé pour des pluies d'occurrence décennale, mais prend en compte un certain nombre de coefficients sécuritaires dans le calcul qui permet de faire fonctionner l'assainissement pour des occurrences de pluies supérieures à la décennale ».

Cette réponse ne me semble pas très claire, il n'est donné aucune valeur pour lesquels le système d'assainissement est en mesure de fonctionner. Si la nécessaire modération de consommation des espaces naturels et agricoles justifie d'une volonté de ne pas surdimensionner l'ouvrage, il paraîtrait dommageable de le sous-dimensionner. Ce choix de la décennale me paraît également un peu surprenant, considérant le fait que de plus en plus dans les projets d'aménagements, il est demandé que ceux-ci soient dimensionnés ou tout du moins envisagés pour des occurrences trentennales...

4. Concernant le volet du défrichement. Vous présentez dans votre mémoire en réponse à l'Ae le constat suivant : une surface totale défrichée de près de 2,182ha (dont 0,437ha sont soumis à autorisation). J'ai pris bonne note de vos justifications concernant les secteurs soumis ou non à autorisation de défrichement.

Néanmoins, les mesures présentées (Pas de défrichement au niveau de la ripisylve de l'Isère, défrichement réduit sur le massif forestier – compensés par la réalisation de plantations et nouveaux habitats boisés / ME3 / MR2 / MR5 /MR6 / MC2 et MC3 : Création et densification de la ripisylve du Laval par des travaux de plantation sur environ 2000m²) ne sont pas spatialisées, ce qui rend leur appréhension complexe et les surfaces concernées paraissent minimales par rapport aux surfaces défrichées.

5. Concernant la mesure compensatoire AREA, bien qu'on puisse regretter en effet le choix mal-avisé de retenir ce site comme milieu de compensation (emplacement réservé et projet dupé en 2009). Il paraît en effet dommage que le lieu n'ait pas encore été acté, compte tenu du fait que les mesures compensatoires doivent pouvoir s'entendre sur la totalité de la durée du projet. On peut également noter qu'il est dommage de venir empiéter sur un site de mesures compensatoires...

6. Les décisions de réaliser des études complémentaires en matière de qualité de l'air et de bruits complémentaires me paraissent pertinentes. En effet, cela paraît pouvoir enrichir utilement le dossier et semble nécessaire au regard des retours scientifiques actuels sur l'impact du bruit ou l'exposition aux polluants atmosphériques.

Cordialement.

Réponse des maîtres d'ouvrage

La réponse des maîtres d'ouvrage porte sur les points 3 et 4, les points 1,2,5 et 6 n'appelant pas de retour

Point 3

Nous confirmons que le dimensionnement de l'assainissement routier a été réalisé pour la pluie d'occurrence décennale. Ce dimensionnement est basé sur les prescriptions du Guide SETRA GTAR (Guide Technique d'Assainissement Routier) qui constitue la référence en matière de conception routière.

Conformément au guide GTAR, une vérification de non submersion de la chaussée pour une pluie d'occurrence 25 ans a également été réalisée. Du fait de la disponibilité unique des coefficients de Montana pour la pluie d'occurrence 30 ans, cette vérification a en réalité été réalisée pour une pluie d'occurrence trentennale.

Point 4

Concernant le volet défrichement, la pièce E - Étude d'impact permet de trouver les informations nécessaires. En effet :

- La mesure ME3 (balisage et mise en défens des zones écologiquement sensibles) est localisée sur la carte de la p.188/297 ;
- La mesure MR2 (adaptation du calendrier des travaux) concerne l'ensemble de la zone d'étude comme cela est décrit en p.190/297 ;
- La mesure MR5 (contrôle et abattage spécifique des arbres à cavités) concerne uniquement un arbre qui est localisée sur la carte en p.192/297 ;
- La mesure MR6 (mise en place d'aménagements pour la petite faune) est décrite en p.193/297. La carte de la p.200/297 permet de localiser les hibernaculums et le positionnement du passage petite faune ;
- La mesure MC2 (Réaménagement du Laval et restauration de ripisylve) est décrite en p.211/297 et localisée en p.219 et 220/297.

L'ensemble des mesures sont localisées sur la carte de synthèse des mesures en p.224/297.

Concernant la surface de 2000 m², elle ne concerne que la réinstallation de ripisylve du Laval et ne répond donc qu'à cet impact. D'autres plantations sont prévues dans le cadre des aménagements paysagers. Ils sont décrits en p.242/297 de l'étude d'impact et participent à la remise en place de boisement dans la zone d'étude.

Avis de la commission d'enquête (C-E)

1. Forme et présentation : bien que le maître d'ouvrage n'ait pas répondu à cette observation, la C-E estime que les documents J du projet ont été correctement établis.

2. Déplacements actifs et modes doux : la C-E fait remarquer que la priorité du projet réside dans la suppression du PN 27 pour des raisons essentielles de sécurité. Cette suppression ne peut être retardée jusqu'à la bonne finition de projets annexes, soumis à de longues études.

3. Dimensionnement de l'assainissement : la C-E relève que le maître d'ouvrage apporte un complément de réponse confortant le projet (pour une occurrence trentennale).

4. Défrichement : le maître d'ouvrage répond avec précision sur la localisation des secteurs soumis ou non à l'autorisation de défrichement.

5. Mesure compensatoire AREA : les maîtres d'ouvrage ont pris l'engagement de trouver une zone de compensation (voir à ce sujet le rappel émis par la commission d'enquête en fin de son rapport)

6. Qualité de l'air et niveau de bruit : à ce sujet, les premières conclusions du maître d'ouvrage, incluses dans le projet, laissent supposer que toutes les mesures seront prises pour éviter tout dépassement des seuils limites constatés actuellement. La C-E relève également que le maître d'ouvrage a bien pris soin d'assurer un suivi régulier de ces deux points particuliers, importants pour la santé de la population.

Observation n° 15

08/11/2022 22 :51 :12 (Registre Démat)

Par Sandrine Bertizzolo

Bonjour, après lecture du dossier, voici quelques observations :

1- Je suis agréablement surprise du côté environnemental du chantier : la re-naturalisation du ruisseau, les transplantations d'espèces rares, la conservation des nombreux arbres à cavités... C'est aussi agréable de voir que l'avis du CNPC est pris en compte.

2- Au sujet du franchissement piéton de la ligne SNCF, je comprends bien que les choix faits correspondent au projet d'amélioration de la gare de Brignoud, mais je m'interroge sur la localisation fort éloignée du passage sous les voies pour les personnes à mobilité réduite. Ces usagers des trains arrivant en voiture stationneront logiquement sur un ou l'autre parking et devront faire dans les 250 m de plus que les valides pour rejoindre le quai de l'autre côté (forcement une fois, à l'aller ou au retour). Distance portée à environ 460m pour les personnes ne pouvant franchir les lignes par la passerelle piétonne et qui voudront juste « traverser » pour aller promener sur les bords de l'Isère, manger aux restaurants ou monter au bourg. La route D10 étant amenée à être coupée de fait au niveau de l'actuel passage à niveau, ne pourrait-il pas être envisagé de faire ce passage sous-terrain à ce niveau ?

3- Au sujet du ruisseau de Laval, il arrivera en ligne droite sur le rond-point, avant d'être dérivé. Ne serait-il pas plus prudent de lui faire faire quelques virages avant, pour pouvoir dissiper l'énergie de l'eau charriée lors des moments de fonte des neiges ou de forts orages estivaux ?

4- Au sujet du futur rond-point, il a été prévu à cet emplacement pour desservir de manière fort judicieuse le pont au-dessus de l'Isère. Depuis il y a eu « l'incident » d'avril 2021 et à terme, ce pont ne sera plus utilisé pour la circulation des véhicules. Il nous semble évident que l'ouvrage que vous allez réaliser devrait être en adéquation avec le futur pont routier au-dessus de l'Isère.

5- Page 75 de la pièce J, vous mentionnez l'utilisation du pont depuis sa coupure, les comptages s'arrêtant à 21h. Nous sommes un certain nombre aussi à franchir ce pont en l'état actuel en fin de soirée ou même de nuit.

6- Et pour finir, suite à « l'incident » du pont au-dessus de l'Isère, nous sommes nombreux à ne plus franchir de fait le passage à niveau quotidiennement, je m'interroge donc sur la visibilité qu'ont eu les deux avis placardés de part et d'autre de celui-ci et sur le nombre de personnes qui ont été au courant de l'existence de cette enquête publique.

En vous remerciant pour ce dossier bien instructif.

Réponse des maîtres d'ouvrage

2. Franchissement piéton de la ligne SNCF

La localisation du passage mode doux vise à s'intégrer dans le futur aménagement de la gare de Brignoud qui va accueillir une 3^{ème} voie en gare à horizon fin 2027. Elle permet réaliser un seul franchissement avec des caractéristiques adaptées à l'ensemble des flux.

3. Ruisseau de Laval

Sur ce linéaire, la dynamique naturelle du cours d'eau du Laval n'est pas forcément de méandrer. La pente et les vitesses d'écoulement conduisent naturellement le cours d'eau à chercher un tracé plutôt rectiligne. Pour faire méandrer le cours d'eau, il faudrait le contraindre

avec des techniques d'aménagements durs (enrochements par exemple) ce qui serait en contradiction avec les objectifs de ne pas plus artificialiser le torrent. Les caractéristiques du lit prennent bien en compte les débits en période de fonte des neiges ou de forts orages, le lit a été dimensionné vis-à-vis d'une crue centennale.

4. Giratoire RD10/RD10a

Les études préliminaires en cours sur la reconstruction du pont de Brignoud prennent en compte le projet de suppression du passage à niveau n°27 afin de garantir la compatibilité entre les deux projets.

5. Période de comptages

Si les comptages s'arrêtent à 21h, ils recensent la grande majorité des usagers et permettent d'évaluer de manière satisfaisante le nombre d'usagers.

6. Publicité de l'enquête publique

La publicité a été réalisée conformément à l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique. Parmi les 6 panneaux d'avis d'enquête sur fond jaune implantés le long de l'avenue Robert Huant, deux ont été placés au droit de l'accès à la gare de part et d'autre de l'avenue.

En complément des dispositions prévues par l'arrêté préfectoral, l'information a été relayée par le Département (réseaux sociaux et site isere.fr), la commune de Villard Bonnot (bulletin municipal, site internet, et panneau à message variable) et la commune de Frogès (panneau à message variable).

Avis de la commission d'enquête (C-E)

1. La C-E rejoint l'observation de l'intervenante.

2. Franchissement piétonnier : selon la C-E, les maîtres d'ouvrage invoquent à juste titre le projet de 3^e voie pour justifier le déport du passage souterrain.

3. Ruisseau du Laval : la C-E admet la réponse des maîtres d'ouvrage en rapport avec la dynamique naturelle du cours d'eau, et la nécessité de ne plus artificialiser le torrent.

4. Giratoire : les maîtres d'ouvrage répondent de manière précise à l'observation : ils ont bien pris en compte cette option.

5. Comptage : pour la C-E, l'évaluation effectuée par les maîtres d'ouvrage est suffisante.

6. Publicité : la C-E constate que la publicité a respecté la procédure, authentifiée par 2 procès-verbaux de commissaire de justice, et attestée par les 655 consultations du site internet consacré à ce projet (outre les publicités organisées par le Département et les 2 communes).

Observation n° 16

. ADTC. Se déplacer autrement. (Registre Demat)

Contribution signée de M. Emmanuel Colin de Verdière, président de l'ADTC

Grenoble, le 9 novembre 2022

Contribution de l'ADTC – Se déplacer autrement

Le Département de l'Isère a lancé une enquête publique sur la suppression du passage à niveau n°27 de Brignoud, et la réalisation d'un passage supérieur sur les voies ferrées, avec des aménagements cyclables et piétons, visant à sécuriser la traversée.

Un projet nécessaire, pour sécuriser le franchissement des voies ferrées...

La suppression du passage à niveau n°27 de Brignoud est un élément important de la mise en place du RER Métropolitain (qui prévoit une fréquence aux ¼ d'heure entre Grenoble et Brignoud) et plus largement de la mobilité au cœur du Grésivaudan. Elle est nécessaire, afin de supprimer les risques d'accidents et d'améliorer les échanges entre les deux rives de la vallée.

En effet, ce passage à niveau est très souvent fermé pendant plusieurs minutes (notamment quand les trains omnibus s'arrêtent et se croisent en gare, ce qui se reproduit toutes les 30 minutes aux heures de pointe). Cela crée une congestion forte pour les cars du réseau TouGo et des Cars Région Isère, qui passent par ce passage à niveau pour desservir la gare et permettre des correspondances entre les cars et les TER.

Un passage supérieur doit, à terme, faciliter la circulation entre Crolles et Brignoud, pour les cars, les vélos et les piétons. Les autres mesures envisagées devraient aussi améliorer la circulation des vélos et des piétons :

- Création d'un aménagement cyclable de 3 m sur le nouveau pont supérieur,
- Création d'un passage souterrain au niveau de la gare (déplacée un peu plus au Sud) avec rampes (5%) pour les cycles et les personnes à mobilité réduite, qui servira aussi de passage souterrain pour accéder aux quais.
- Relier les aménagements existants et futurs (les passerelles piétons/cycles entre Crolles et Brignoud sur l'A41 et l'Isère, la véloroute Belle Via V63 entre Grenoble et la Savoie, et les aménagements piétons/cycles à Brignoud et Froges... mais qui manquent de qualité
Les aménagements proposés restent insuffisants. D'autres améliorations sont nécessaires pour améliorer la circulation des cyclistes et des piétons :
- Le dossier d'enquête donne peu de précisions sur les aménagements cyclables. Une piste cyclable de 3 m de large est annoncée sur le pont, mais sans trottoirs adjacents, donc les piétons devront marcher sur la piste cyclable. Par conséquent, cet aménagement serait, par définition, une voie verte, et non, une piste cyclable avec les conflits piétons/vélos afférents.
- Les aménagements cyclables doivent être séparés des véhicules motorisés et sécurisés, tout le long de l'aménagement, avec un aménagement séparé pour les piétons.
- Des continuités cyclables, séparées et sécurisées, sont à prévoir vers les aménagements existants et futurs :

o Côté Chartreuse, l'aménagement cyclable se termine sur un passage piétons du giratoire RD10/RD10A déplacé. Aucune continuité cyclable n'est affichée vers la future passerelle piétons/cycles sur l'Isère, et vers le Pôle d'Echanges Multimodal Ouest de la gare de Brignoud,

Ce Giratoire doit être aménagé suivant les recommandations du CEREMA séparant les piétons des vélos et minimisant les traversées des voiries.

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>

*Plan joint dans l'observation, mais impossible à intégrer au texte
(nota de la commission d'enquête)*

o Côté Belledonne, l'aménagement piétons/cycles après le pont bifurque vers l'Est de la gare, alors que la continuité doit se faire sur l'avenue Robert Huant. Les cyclistes devront s'insérer dans la circulation automobile pour poursuivre leur trajet. Depuis Brignoud, les cyclistes devront traverser trois files de circulation (deux voies de circulation et une voie de tourne à gauche) pour accéder à la piste cyclable ou à la gare. Aucun aménagement n'est présenté pour la continuité vers le centre de Brignoud (un projet de réaménagement est prévu par la ville de Villard-Bonnot). La continuité cyclable entre le carrefour en T avec le souterrain doit être assurée.

- La largeur du passage souterrain est insuffisante et les conflits risquent d'être fréquents entre les cyclistes qui ne feront que traverser la gare et les usagers du train. Au vu de la fréquentation attendue de la gare et de l'utilisation en transit du passage souterrain, la largeur de celui-ci doit être d'au moins de 5 m.

Un travail à réaliser sur l'ensemble du projet

Le réaménagement des circulations aux abords de la gare, lié à la suppression du passage à niveau doit être pleinement intégré et relié aux nombreux projets du secteur : les nouvelles passerelles piétons/cycles vers Crolles-Bernin, la véloroute Belle Via V63 le long de l'Isère, le futur Pôle d'Echanges Multimodal de Brignoud, et le futur pont qui va remplacer l'actuel de la RD10 sur l'Isère qui a brûlé en avril 2022.

En conclusion :

L'ADTC approuve la suppression du passage à niveau n°27 de Brignoud, mais regrette la piètre qualité des aménagements cyclables et piétons proposés. L'ADTC demande :

- Que le passage souterrain soit plus large,
- Que les cheminements cyclables et piétons soient séparés,
- Que ces aménagements soient complétés en continuité et en cohérence avec les autres aménagements prévus dans le secteur (Pôle Multimodal de Brignoud, passerelle sur l'Isère, accès depuis Villard Bonnot).

À moyen terme, ces mesures doivent permettre un report modal de la voiture vers la marche à pied, le vélo, les réseaux de transports en commun car et bus et le train.

L'expression du public recueillie lors de la concertation menée sur le projet en novembre 2019 a permis de faire évoluer la conception de l'aménagement routier en proposant une piste cyclable bidirectionnelle de largeur 3 mètres et séparée physiquement de la chaussée par un muret béton.

Le passage souterrain en gare de Brignoud prévu dans le cadre du terminus ferroviaire permettra de rétablir les continuités modes actifs de l'avenue Robert Huant, particulièrement celle piétonne, une fois le passage à niveau supprimé. Son positionnement permet un cheminement plus court vers la partie de l'avenue Robert Huant située entre l'Isère et la voie ferrée

Articulation des continuités cycles avec le réseau d'itinéraires cyclables

En approche du giratoire RD10/RD10a, le projet prévoit de prolonger la piste cyclable, prévue le long du rétablissement routier de la RD 10 en direction du futur Pôle d'Échanges Multimodal de la gare de Brignoud et de la future passerelle piétons/cycles sur l'Isère.

Elle sera connectée au niveau de la voie secondaire du carrefour en T avec la piste cyclable aménagée par la commune le long de l'avenue Robert Huant entre la RD523 et la gare.

L'ensemble de ces aménagements permettront à terme d'assurer les continuités cyclables entre le centre bourg de Brignoud, la gare et son passage souterrain réalisé par SNCF Réseau, et les berges de l'Isère.

Largeur du passage souterrain

La largeur du passage souterrain est de 6 mètres : 3 mètres pour le flux piéton et PMR, 3 mètres pour les cycles.

Avis de la commission d'enquête

La CE souligne que les maîtres d'ouvrage ont pris en compte les avis et observations du public exprimés lors de la concertation et ont ainsi fait évoluer leur projet, tout particulièrement en ce qui concerne les aménagements destinés à la circulation des cyclistes, des piétons et des PMR.

Ils ont fait en sorte, en concertation avec les responsables des autres aménagements prévus dans le secteur d'étude et à proximité de celui-ci, que les dispositions retenues dans ce dossier de suppression du PN 27, s'inscrivent au mieux dans l'ensemble des aménagements à venir.

Observation n° 17

EARL du MAYARD . Mme Brunet Manquat Stéphanie (registre papier de Froges) je suis impactée par votre projet de pont sur la voie ferrée, en tant qu'exploitant et propriétaire des parcelles situées entre la voie ferrée et la déviation. Je suis victime du développement urbain depuis plusieurs années, qui m'a fait perdre déjà beaucoup de surfaces agricoles.

Votre projet touche ma plus grande parcelle, je demande donc que le projet limite au maximum l'emprise sur mes parcelles, et j'attends à être dédommée à juste titre. D'autre part il faudra prévoir des accès sécurisés à mes parcelles.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Dans le cadre de l'élaboration du projet, le Département s'est attaché à limiter les impacts sur les parcelles agricoles.

Plusieurs échanges ont eu lieu entre M et Mme Brunet-Manquat et le Département, ce dernier engagera très prochainement des négociations foncières avec ces propriétaires exploitants, dans l'objectif de parvenir à un accord amiable.

A cette fin, le Département se fera assister par la chambre d'agriculture pour le calcul des indemnités d'éviction et d'occupations temporaires nécessaires à la réalisation des travaux.

Enfin, l'accès existant à la parcelle agricole est très éloigné du projet et ne sera pas impacté par les travaux. Il pourra être donc maintenu.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte des mesures qui sont envisagées par le M.O. pour accompagner l'expropriation (ou l'acquisition amiable du terrain) de l'EARL du Mayard (Mr

et Mme BRUNET-MANQUAT), notamment la présence de la Chambre d'agriculture.

La commission invite le Département à limiter effectivement l'expropriation, à la stricte suffisance foncière nécessaire au profit du projet, et à une juste indemnisation, la solution d'un accord amiable restant toutefois l'hypothèse préférable.

Observation n° 18

SCI SHIVALI, M et Mme Bhasin, 26 avenue R. Huant

On est passé à la mairie pour savoir les travaux. Déjà, premier temps, on veut bien que quelqu'un du Département fixe le rendez-vous sur le terrain pour les échanges et indemnité que vous proposez.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Des contacts entre M et Mme Bhasin et le Département ont déjà eu lieu, ce dernier engagera très prochainement des négociations foncières avec ces propriétaires, dans l'objectif de parvenir à un accord amiable.

Avis de la commission d'enquête

Ces personnes, qui viennent d'ouvrir un restaurant dans l'emprise du projet manifestent une inquiétude légitime quant aux conséquences que pourrait avoir le projet sur leur activité, tant pendant la période de travaux qu'une fois ceux-ci terminés.

La CE considère qu'une attention toute particulière devra leur être réservée et invite ainsi les maîtres d'ouvrage à les rencontrer rapidement.

Observation n°19

RETIA

RETIA SAS : Société par Actions Simplifiée au capital de 20 747 000 euros - 445 115 462

RCS Nanterre.

Siège social : 2, Place Jean Millier – 92400 COURBEVOIE – France. – TVA

FR69445115462

Envoi des factures : RETIA SAS TSA 33103 - 59711 Lille Cedex 9 – France.

Bureaux-siège : RETIA SAS Tour Coupole - 2, place Jean Millier - la Défense 6 - 92078

Paris La Défense Cedex- France

Correspondance Sophie Desaint : Bureaux RETIA de Feyzin : plate-forme de Feyzin -bureau

330-BP6- 69551 Feyzin Cedex TOTAL Classification: Restricted Distribution TOTAL – All rights reserved

Réhabilitation Environnementale de Terrains Industriels Anciens

92902 Paris la Défense Cedex Paris, le 07/11/2022

Mairie 20 boulevard Jules Ferry

38 190 Villard Bonnot

Réf. RETIA : SDE-221107-BRI 2022/003

Affaire : Site RETIA de Brignoud

Affaire suivie par : Sophie Desaint – Total Energies - RETIA – Chef de Projet

Objet : Enquête Publique projet suppression PN27

Monsieur,

Dans le cadre de l'enquête publique en cours concernant le projet de suppression du PN27, nous vous prions de trouver ci-joint nos observations :

- 1 / Concernant l'emprise générale du projet :

Une partie de l'emprise du projet concerne des terrains propriété de la société RETIA (parcelle AD743 Froges, et parcelles AB 2 et 750 Villard-Bonnot). Nous vous informons tout d'abord que ces parcelles font l'objet d'un plan de division en cours, en lien avec le projet de centrale solaire mentionné au chapitre 3.1, pièce C. Nous confirmerons la numérotation des parcelles concernées ultérieurement.

L'implantation du projet de fossé, au sein de la parcelle AB2, présenté pièce D pages 9 et10, laisse à RETIA une zone totalement enclavée, la rendant incompatible avec tout autre projet de valorisation de cette surface.

Il est demandé au maître d'ouvrage de :

- confirmer qu'il n'existe pas d'autres possibilités pour la gestion des eaux, permettant d'améliorer le découpage foncier de la parcelle concernée, et de prendre en compte le développement de projets futurs sur la friche Fredet ; en effet, le maître d'ouvrage a mis en exergue le potentiel des terrains laissés à RETIA dans l'Etude d'Impact (pages 8, 10, 20 et 122 – pièce E), or il est évident que le découpage actuel y est défavorable ;
- ou bien, qu'en termes d'acquisition du foncier, le maître d'ouvrage établisse une proposition pertinente ne laissant pas de secteurs enclavés.

- 2 / Concernant la phase travaux :

Globalement, nous n'avons trouvé ni l'information concernant la zone d'implantation générale des travaux et les voies de circulation des engins de chantier au droit de nos parcelles, afin de vérifier l'impact sur notre foncier pendant cette période, ni le calendrier des travaux envisagé.

Enfin, et plus en détail :

• Pièce E / chapitre 443 -réseaux

En cas de dévoiement nécessaire de réseaux, provisoirement pendant la phase travaux ou à terme, pouvant concerner les parcelles appartenant à RETIA, une information est à faire à RETIA en phase préparatoire afin d'évaluer et vérifier les impacts au droit de sa propriété.

3. • Pièce E / chapitre 425 - eaux superficielles

Il est précisé que le projet va nécessiter la mise en place d'une dérivation provisoire des cours d'eau du Laval et de la Chantourne, en modifiant les écoulements de manière temporaire : le dévoiement des cours d'eau prévus et l'impact au droit de nos parcelles ne sont pas précisés. La protection des digues du Laval en phase travaux pour éviter toute dégradation n'est pas explicitée, alors qu'il est envisagé en phase de conception/exploitation un « cas N°2 » de conservation des merlons existants (page 155 pièce E).

Une information préalable et une concertation avec RETIA sont nécessaires, préalablement à tout engagement de travaux.

4. • Pièce E / chapitre 424 – contexte hydrogéologique. L'implantation des piézomètres supplémentaires éventuellement envisagés pour la surveillance des travaux, et mentionnés dans ce chapitre, n'est pas précisée, et plus particulièrement, il n'est pas précisé si des piézomètres sont envisagés au droit de nos parcelles. En cas de réalisation pour des mesures provisoires, ces derniers devront faire ensuite l'objet d'un rebouchage selon les règles de l'art, sous la responsabilité du maître d'ouvrage et à ses frais, afin de rendre le terrain en l'état.

Le maintien de l'accès aux piézomètres de surveillance réglementaire RETIA de la nappe, assujéti à une surveillance au pas trimestriel, au droit de nos parcelles, doit être garanti pendant les travaux d'une part, et dans le projet final d'autre part.

En cas d'impossibilité technique avérée d'accès pour certains piézomètres (piézomètres situés au droit de l'emprise du projet ou au droit d'une zone active de travaux), des piézomètres doivent être réalisés en remplacement, selon les règles de l'art, à la charge, et sous la responsabilité du maître d'ouvrage, après validation de leur positionnement par l'Autorité de Tutelle. Un dossier d'étude justifiant leur remplacement et leur nouveau positionnement devra être réalisé et fourni au préalable à RETIA, et validé par RETIA.

Réponse des maîtres d'ouvrage

1.L'emprise générale du projet

Le Département s'engage à poursuivre les recherches d'optimisations en matière de gestion des eaux de ruissellement de la plateforme routière afin de limiter l'impact foncier sur le tènement RETIA, et à proposer une acquisition englobant d'éventuelles emprises enclavées.

Phase travaux

Le Département travaille actuellement sur les besoins d'occupation temporaire des terrains RETIA. Des premiers échanges avec RETIA ont eu lieu afin de formaliser les emprises provisoires et le calendrier prévisionnel des travaux. Ces emprises provisoires seront traitées dans le cadre de la négociation foncière globale. Au vu de la destination de l'enquête publique qui vise à permettre la compréhension du projet par un public large et son expression ainsi que l'importance du dossier d'enquête publique il n'est pas apparu pertinent d'y intégrer les éléments évoqués par RETIA.

2. A ce stade, il n'est pas prévu de dévoiement de réseaux au-delà des emprises du projet. Dans le cas contraire, le Département préviendrait bien entendu RETIA en cas de dévoiement provisoire ou définitif de réseaux susceptibles d'impacter son terrain lors de la phase préparatoire de chantier.

3. Eaux superficielles

Au droit de la zone RETIA, la déviation du ruisseau de Laval n'est pas envisagée car la conception de l'ouvrage hydraulique permet de maintenir le cours d'eau en place pendant sa construction. Excepté ponctuellement lors de la mise en fiche des palplanches pour la réalisation de cet ouvrage, il n'y aura pas d'interventions sur les digues du ruisseau de Laval. En phase préparatoire, le Département transmettra à RETIA pour information les documents d'exécution de l'ouvrage en palplanches sur le ruisseau de Laval.

La déviation du ruisseau de Laval mentionnée dans l'étude d'impact est liée à la réalisation du nouveau giratoire RD10/RD10a et de ses deux ouvrages hydrauliques situés dans la partie aval du cours d'eau aux abords de la confluence avec l'Isère.

En revanche, il est effectivement prévu une déviation temporaire de la Chantourne au droit de la zone RETIA pour permettre la réalisation de l'ouvrage hydraulique de la Chantourne. Cette déviation restera dans les emprises travaux identifiées en pièce D et n'aura pas d'interface avec les digues du ruisseau de Laval.

En phase préparatoire, le Département transmettra à RETIA pour information les documents d'exécution de la déviation provisoire de la Chantourne.

4. Contexte hydrogéologique

Le réseau de piézomètres en place permettra de réaliser les suivis nécessaires. Il n'est pas envisagé de mettre en place de nouveaux piézomètres.

En revanche, le projet devrait impacter deux piézomètres existants : PZ5 et PZ5bis. Le déplacement de ces piézomètres sera proposé en concertation avec RETIA. Le Département réalisera une étude afin de proposer une nouvelle implantation à la DREAL

Conformément à l'arrêté préfectoral instituant les servitudes d'utilité publique sur les parcelles RETIA suite aux travaux de dépollution des sols, le Département garantira le maintien des accès aux piézomètres de surveillance réglementaire de la nappe.

Avis de la commission d'enquête(C-E)

1. Emprise du projet : la C-E prend bonne note de l'engagement des maîtres d'ouvrage à poursuivre les recherches afin de limiter l'impact foncier sur le terrain de Retia, et à proposer une acquisition répondant à la seconde hypothèse de cette dernière.

2. Phase travaux et dévoiement des réseaux : selon la C-E, les maîtres d'ouvrage répondent favorablement aux interrogations de Retia.

3. Eaux superficielles : mis à part la déviation provisoire de la Chantourne qui impactera de manière provisoire le terrain de Retia, les autres travaux de dévoiement n'auront pas d'impact sur le terrain.

4. Contexte hydrogéologique : la C-E estime que les maîtres d'ouvrage apportent toutes les garanties nécessaires à Retia pour l'emplacement des piézomètres, leur accès et leur déplacement.

III. QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

a) par rapport à la commune de Villard-Bonnot :

Comment comptez-vous procéder avec la commune afin de répondre au mieux à ses attentes exprimées en ce qui concerne, entre autres, la configuration du giratoire et du carrefour en T, la cohérence des aménagements envisagés avec la restructuration de l'avenue Robert Huant, la perturbation du trafic automobile durant les travaux pendant lesquels devra être assurée la continuité de service des différents réseaux publics, et enfin donner des précisions sur l'esthétique générale de la fermeture physique du PN de part et d'autre de l'avenue Robert Huant ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Le traitement de l'anneau du giratoire RD10/RD10a

Le traitement paysager de l'anneau du giratoire RD10/RD10a, y compris son éclairage et son raccordement électrique, sera étudié en concertation avec la commune de Villard Bonnot.

Le carrefour en « T »

La vitesse des véhicules sera limitée à 50 km/h sur le rétablissement routier à partir du giratoire situé sur la RD10/RD10a. Par ailleurs, les caractéristiques du profil en travers de cette voie sont réduites afin de modérer la vitesse des usagers.

De plus, un travail a été mené avec la commune de Villard Bonnot sur la conception du carrefour en T situé sur l'avenue Robert Huant afin de lui conférer un caractère plus urbain qui marque l'entrée de ville.

Ces dispositions sont cohérentes avec le projet de requalification de l'avenue Robert Huant porté par la commune qui vise à apaiser les vitesses et à offrir des cheminements sécurisés pour les modes actifs.

Les aménagements

Le projet intègre une piste cyclable de 3.0 m isolée de la chaussée permettant de relier le giratoire à l'avenue Robert Huant. Par ailleurs cette piste cyclable permettra à terme de connecter le secteur de Brignoud à la passerelle sur l'Isère portée par le SMMAG. La mise en oeuvre de cette piste cyclable est mentionnée dans l'étude d'impact (Pièce E).

Concernant l'interface avec le projet de réaménagement de l'avenue Robert Huant, le Département et la commune de Villard Bonnot poursuivent le travail partenarial déjà engagé afin de garantir la compatibilité des deux projets et assurer les continuités cyclables entre le centre de Brignoud, la gare, et les berges de l'Isère. Le profil en travers retenu pour le rétablissement de la RD 10 prévoit des largeurs de voies et des accotements assez modestes pour favoriser des vitesses modérées.

Les délaissés de voirie

Un traitement paysager des délaissés est proposé dans le cadre du projet afin de faciliter leur bonne intégration dans le site. Sa définition sera affinée en concertation avec la Commune de Villard Bonnot.

Le terrain situé entre la future déviation, la voie ferrée et l'avenue Robert Huant (en partie sud du projet coté Brignoud) sera aménagé en concertation avec la Commune dans l'objectif de lui redonner un caractère naturel.

Le Département a bien intégré les besoins de la Commune dans le secteur du carrefour en T, et travaille en partenariat avec elle sur l'aménagement du délaissé dans le cadre du projet de requalification de l'avenue Robert Huant.

La phase des travaux

Les réflexions sur les modalités de déviations provisoires seront réalisées en concertation avec la Commune.

Le montant du projet intègre le coût des déviations et phasages provisoires. Le Département confirme que les Communes n'auront pas à supporter de coûts liés à ces déviations.

Les réseaux

Une étude spécifique des réseaux a été réalisée dans le cadre du projet afin de recenser l'ensemble des réseaux présents et identifier les interactions éventuelles avec le projet. Les réseaux nécessitant un dévoiement ou des précautions particulières ont été identifiés.

Des échanges sont en place depuis les phases amont afin de définir avec les différents gestionnaires impactés par le projet les solutions de dévoiements les plus appropriés (GRTGaz, SPMR, Enedis...)

Aménagements prévus au niveau de la fermeture du PN

L'aménagement du PN27 une fois le flux routier supprimé comprend des clôtures pour orienter les cheminements piétons traversant le PN, et des plots pour orienter le flux routier hors du PN. Une fois le PN supprimé, l'aménagement final rendra l'emprise ferroviaire étanche au public par la pose de clôtures au niveau du PN27. La signalisation verticale et horizontale pour les piétons et cycles sera adaptée. Ces choix d'aménagements seront partagés avec la Commune.

La CE note avec satisfaction qu'un contact permanent a eu lieu avec la commune pendant la phase d'étude du projet et se poursuit actuellement.

Les échanges en résultant devraient permettre la prise en compte des souhaits de la commune, attentive à ce que l'intégration des aménagements prévus se fasse dans la continuité des futures évolutions du secteur et réponde au souhait de limiter les nuisances pour les riverains pendant les travaux.

Les maîtres d'ouvrage répondent correctement, point par point, aux questions posées.

b) par rapport à la commune de Froges :

Comment allez-vous procéder pour assurer la commune que la réalisation du projet offrira un bon niveau de service à l'ensemble des modes actifs (piétons, cycles, PMR) ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

L'aménagement de la liaison cycle Froges – gare de Brignoud est un projet porté par la Commune de Froges en lien avec la Communauté de Communes Le Grésivaudan et le SMMAG.

Afin d'assurer la compatibilité de ce projet avec le rétablissement routier de la RD10, le gabarit de l'ouvrage routier permettant le franchissement de la voie ferrée intègre une surlargeur de 4,00 m réservée pour cette future liaison cycles Froges – gare de Brignoud.

Cette surlargeur est matérialisée sur la Figure 17: Coupe transversale de l'ouvrage d'art SNCF de la pièce C - Notice explicative du dossier d'enquête publique.

Avis de la commission d'enquête(C-E)

Elle constate que le maître d'ouvrage répond avec précision au sujet du gabarit de l'ouvrage routier (matérialisé à la pièce C, figure 17).

c) par rapport aux recommandations de l'Agence environnementale (Ae) :

Pendant l'élaboration du dossier d'enquête, de nombreux échanges ont eu lieu avec l'Ae au cours desquels vous avez répondu point par point à ses recommandations.

Avez-vous des compléments de réponse à apporter ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrages n'ont pas d'éléments complémentaires à apporter aux observations et recommandations de l'AE.

Avis de la commission d'enquête

Dont acte.

d) par rapport aux recommandations du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN)

Les échanges qui ont eu lieu au cours de l'élaboration du dossier d'enquête avec le CNPN, et qui ont donné lieu à réponse à ses recommandations sous forme de mémoire, vous ont permis d'exprimer votre engagement à mettre en oeuvre ses recommandations.

Avez-vous des compléments de réponse à apporter sur ces recommandations ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Compléments d'inventaires visant les espèces aquatiques et semi aquatiques du ruisseau de Laval

Une pêche d'inventaire a été réalisée le 20 octobre 2022 sur le ruisseau de Laval.

Les conclusions sont les suivantes :

L'état piscicole (au sens de l'IPR) est « bon » au niveau de la station étudiée, avec deux espèces recensées en cohérence avec le niveau typologique du cours d'eau : le chabot commun et la truite de rivière.

En ce qui concerne le chabot commun, la population est plutôt équilibrée avec une prépondérance de petits individus qui atteste d'une reproduction naturelle effective.

□ En ce qui concerne la truite de rivière, la population inventoriée est déséquilibrée et dépourvue de petits individus (absence de recrutement). Cependant, le ruisseau de Laval semble être attractif pour les truites de l'Isère, ce qui atteste d'une connexion entre les cours d'eau. La présence du seuil au niveau de la passerelle piétonne du chemin de la digue ne semble pas freiner la circulation des individus de grande taille. Afin de rechercher la présence de mammifères protégés le long du cours d'eau, des investigations complémentaires sont programmées en janvier 2023 pour le muscardin et en mars 2023 pour le crossope aquatique.

Avis de la commission d'enquête

La CE prend acte de la volonté affichée par la maîtrise d'ouvrage de répondre aux recommandations du CNPN en ayant procédé à une pêche d'inventaire en octobre (dont elle indique les résultats) et en programmant des investigations faunistiques complémentaires au premier trimestre 2023.

Par ailleurs, pouvez-vous préciser où en est le processus de recherche que vous avez engagé afin de trouver un terrain sur lequel pourrait être mis en oeuvre la compensation de l'atteinte à la mesure compensatoire AREA ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

L'intérêt écologique des parcelles identifiées à Champ près Frogès est confirmé par le premier retour de l'écologue missionné. La poursuite des inventaires écologiques en novembre 2022 devrait permettre de confirmer le choix de ce ténement en substitution à la mesure compensatoire AREA. Si c'est le cas, la DDT et la DREAL seront saisies dans les meilleurs délais afin que l'arrêté de dérogation pris en faveur d'AREA puisse être modifié dans l'objectif que la parcelle impactée par le franchissement modes actifs soit exclue des mesures compensatoires d'AREA.

Il est à noter que cette parcelle de compensation AREA est située sur l'emplacement réservé qui avait été préalablement défini pour le périmètre ferroviaire de l'opération de Création du Terminus Périurbain de Brignoud.

Avis de la commission d'enquête

La CE attache une grande importance à la réalisation de cette compensation. Elle émet d'ailleurs dans ses conclusions une recommandation sur ce point du projet de suppression du passage à niveau numéro 27 à Brignoud.

e) par rapport au Domaine :

L'estimation du Domaine ayant été réalisée sur la base des éléments en possession de ce Service à la date d'émission de l'avis, avez-vous aujourd'hui des éléments complémentaires à y apporter ?

Réponse des maîtres d'ouvrage

Le périmètre du projet n'ayant pas changé, l'évaluation sommaire et globale réalisée par le service de domaines reste valable. Les maîtres d'ouvrage n'ont pas d'éléments complémentaires à apporter.

Avis de la commission d'enquête

Dont acte.

f) la lecture des documents G (Mise en compatibilité des documents d'urbanisme) :

La lecture de ces documents, spécifiques à chacune des 2 communes, montre à 4 reprises que le document G relatif à la commune de Villard-Bonnot comporte des erreurs de dénomination de la commune, le nom de Frogès étant indiqué 4 fois dans le document de Villard-Bonnot.

Réponse des maîtres d'ouvrage

Il s'agit d'erreurs matérielles qui n'ont pas été détectées lors de la relecture des dossiers. Toutefois, ces erreurs ne remettent pas en cause l'analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de Villard Bonnot et les propositions de modifications du PLU qui en découlent.

Avis de la commission d'enquête

La CE entend la réponse des maîtres d'ouvrage et est bien consciente que les moyens de rédaction et de communication actuels font la part belle aux "copier/coller" – parfois malencontreux - et sont par ailleurs générateurs de faciles – et parfois fastidieuses – redondances dans les différentes pièces d'un dossier comme celui-ci.

XI. LISTE DES ANNEXES

N°	Désignation
1	Arrêté préfectoral de mise à l'enquête publique
2	Parution presse Dauphiné Libéré du 23/09/2022
3	Parution presse Les Affiches du 23/09/2022
4	Parution presse Dauphiné Libéré du 14/10/2022
5	Parution presse Les Affiches du 14/10/2022
6	Certificat d'affichage commune de Villard-Bonnot
7	Certificat d'affichage commune de Frogès
8	Procès-verbal de commissaire de justice du 29/09/2022
9	Procès-verbal de commissaire de justice du 13/10/2022
10	Liste propriétaires procédure d'expropriation
11	Certificat d'affichage procédure d'expropriation Papeterie de Lancey
12	PV de synthèse
13	Registre d'enquête de Villard-Bonnot
14	Registre d'enquête de Frogès

XII. SIGNATURE DU RAPPORT PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Ce rapport a été rédigé par la commission d'enquête composée de messieurs

Bernard PRUDHOMME (Président), François TISSIER et Claude CARTIER.

Il a été remis à la Préfecture de l'Isère (Direction Départementale des Territoires) ce 9 décembre 2022, accompagné de ses 14 annexes et des conclusions (avis motivés) de la commission d'enquête.

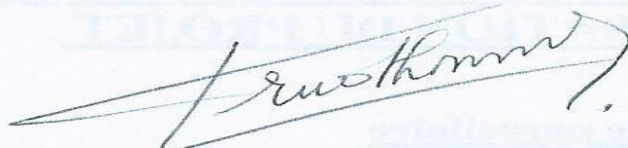
F. TISSIER

Commissaire-enquêteur



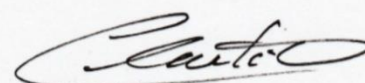
B. PRUDHOMME

Président



C. CARTIER

Commissaire-enquêteur



XIII. CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

L'enquête publique a été ordonnée par l'arrêté préfectoral n° 38-2022-257-DDTES01 du 13 septembre 2022. Elle a pour objet :

- 1-la déclaration d'utilité publique,
2. emportant la mise en compatibilité des PLU de Frogès et de Villard-Bonnot ;
- 3-l'enquête parcellaire relative aux parcelles nécessaires à la réalisation du projet ;
- 4-la demande d'autorisation environnementale (autorisation loi sur l'eau, dérogation aux espèces protégées et autorisation de défrichement ;
- 5-la suppression du passage à niveau n° 27 de la ligne reliant Grenoble à Montmélian.

Ces quatre thèmes font l'objet des cinq conclusions suivantes de la commission d'enquête.

XIII. A. Conclusions concernant la déclaration d'utilité publique (*emportant la mise en compatibilité des PLU de Frogès et de Villard-Bonnot*)

XIII. B. Conclusions concernant la mise en compatibilité des PLU de Frogès et de Villard-Bonnot

XIII. C. Procès-verbal et avis concernant l'enquête parcellaire relative aux parcelles nécessaires à la réalisation du projet

XIII. D. Conclusions concernant la demande d'autorisation environnementale (autorisation loi sur l'eau, dérogation aux espèces protégées et autorisation de défrichement)

- A. Autorisation loi sur l'eau,
- B. Dérogation aux espèces protégées
- C. Autorisation de défrichement

XIII. E. Conclusions concernant la suppression du passage à niveau n° 27 de Brignoud.

XIII. A. CONCLUSIONS CONCERNANT LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (EMPORTANT LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES PLU DE FROGES ET DE VILLARD-BONNOT)

Elle s'articule en deux parties, la forme et le fond.

1. EN LA FORME

Cette première partie comprend la conformité aux textes (les codes), la transmission du projet pour avis aux personnes publiques associées et concernées, la concertation publique qui a suivi.

a) Conformité aux textes législatifs et réglementaires (Codes concernés)

L'enquête publique est réalisée dans les conditions prévues par les articles des codes suivants :

- Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, pour la déclaration d'utilité publique, art. R 123-8 C.Env et R.112-4, C.Expro L. 1, L. 110-1 et suivants, R. 111-1 et suivants, Enquête parcellaire (art L 131-1 et R 131-1 C. Expropriation)

-Code de l'environnement : Evaluation Environnementale (Art. R 122-2 et R 122-3 C. Env.), L.123-1 et suivants, R. 123-1 et suivants pour les opérations susceptibles d'affecter l'environnement (autorisation Loi sur l'Eau (art. L214-3 C.Env), rubriques au titre de la Loi sur l'eau : 1110, 3120, 3130, 3140, 3150, 3220, et 3310, dérogation aux interdictions visant les espèces protégées (art. L 411-2 C. Env)

-Autorisation Environnementale (art. L 181 C.Env)

-L. 153-54 et suivants, R. 153-14 et suivants du Code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme,

-L. 134-1, R. 134-3 à R. 134-32 du Code des Relations entre le Public et l'Administration (CRPA) pour les procédures ne relevant pas directement ni du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ni du code de l'environnement (procédure de suppression du passage à niveau).

- Code Forestier art. L 112-1 L.112-2, L 214-13, L 341-1 C (défrichement)

b)Transmission pour avis aux organismes et personnes publiques associées

(application des articles L 153-54 et R 153-14 du Code de l'Urbanisme)

Le Préfet a convié pour le 15 septembre 2022, à la réunion d'examen conjoint, associant l'Etat, les communes concernées par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des deux communes, ainsi que les personnes publiques associées suivantes (*fin de la pièce J*)

1-Région Rhône-Alpes : Pas de remarques

2-Conseil Départemental :

Sur le choix du périmètre d'étude, le CD 38 précise qu'il s'agit du périmètre qui a été pris pour l'étude d'impact. Il a été volontairement choisi de faire des plans dissociés pour pallier d'éventuels problèmes de lisibilité.

Sur la création d'un zonage spécifique au projet, le CD 38 n'est a priori pas favorable à cette option. Toutefois cette proposition sera étudiée par la maîtrise d'ouvrage avec la commune.

3-Communauté de Communes Le Grésivaudan (C.C.G.)

La mise en compatibilité du PLU de **Villard-Bonnot** propose la possibilité de construire dans la bande de prescription de 10 m, localisée en arrière du ruisseau. Une vigilance serait à observer si cette zone correspond à une servitude d'utilité publique du PPRN. Dans ce cas, la question se poserait sur la possibilité de modifier cette prescription.

Nota : après vérification par la DDT 38, il s'avère que la rédaction proposée pour les articles 3.5 et 4 de la mise en compatibilité du règlement ne pose pas de problème, les infrastructures faisant partie des exceptions admises, et notamment les ponts au-dessus des cours d'eau. Il n'y a donc pas de distance particulière à respecter

La CCG demande également de préciser la localisation de la mesure compensatoire des zones humides. La maîtrise d'ouvrage localise la mesure compensatoire entre la future infrastructure et le ruisseau du Laval, sur la commune de Froges, et précise sa surface de 1,15 ha. Il conviendra de décaisser le terrain d'assiette composé d'un dépôt de chaux.

En conclusion, la CCG exprime **un avis favorable** au projet, projet majeur pour le territoire qu'il vient innover dans sa partie sud.

Elle demande au maître d'ouvrage le décompte du projet en termes d'artificialisation des sols, au titre du décompte demandé par le Scot à la communauté de communes. Le Maître d'ouvrage précise que les surfaces artificialisées n'ont pas été décomptées à ce jour.

La CCG questionne le statut du stock de chaux de l'ancien terrain Retia. Le Scot indique que cette question sera à traiter notamment avec les services de l'État, la méthodologie de comptage de l'artificialisation des sols étant encore floue à leur actuelle

Le Maître d'ouvrage est d'accord pour comptabiliser les surfaces artificialisées, mais il conviendra d'attendre la fin de la procédure pour avoir un projet fixé.

La CCG demande quels matériaux sont utilisés, et si un partenariat a été conclu avec le SYMBHI afin de mobiliser les matériaux des plages de dépôt suite au curage de l'Isère.

La CCG revient sur les règles de calcul par rapport aux chantournes. Elle indique que les travaux du PAPI de l'Isère ont remis en cause l'aléa inondation sur le secteur. Les dispositions inscrites au PLU sont ainsi similaires à celles inscrites dans le PPRI de l'Isère. Elle insiste sur l'analyse juridique à avoir sur la possibilité de modification du règlement du PLU de Villard-Bonnot sur ce point.

Le CD 38 précise qu'il est possible de travailler dans ce sens, sous réserve de la compatibilité des caractéristiques des matériaux avec les besoins du chantier. Un des critères mis dans les marchés publics pour recruter les entreprises qui mettront en œuvre le projet, est un critère de performance environnementale des matériaux, dont la proximité est une composante.

4-Mairie de Froges

La commune exprime sa **satisfaction** sur le projet. Elle émet un avis similaire par rapport à la passerelle. La commune se pose la question de la modification du règlement actuel pour prendre en compte un projet cyclable.

Sur la zone 2 AU, la commune indique qu'il y aura une évolution réglementaire du fait d'une SUP liée à la pollution des sols qui rend le secteur quasiment inconstructible.

Sur la question de la création d'un sous- zonage, la mise en compatibilité proposée prévoyant un règlement spécifique faisant référence au projet, la proposition actuelle convient.

5-Mairie de Villard-Bonnot

La commune est **très favorable** au projet. Elle regrette le temps pris par la procédure en cours pour permettre le projet, le seul point de désaccord concerne l'éventualité de déroger à la réalisation du passage souterrain au profit d'un passage aérien. Elle n'a aucune observation sur les dossiers de mise en compatibilité

La commune demande au maître d'ouvrage un synoptique de procédure pour l'aide à la concertation.

6-Mairie de Le Champ-près-Froges

Le projet viendra impacter la circulation de la commune, mais n'a aucune incidence sur son PLU. La commune est **favorable**

7-Mairie de Laval,

Pas de remarques spécifiques

8-Mairie des Adrets,

«

9-Mairie de Bernin,

«

10-Mairie de Saint-Nazaire-les-Eymes,

«

11-Mairie de Saint-Ismier,

«

12-Mairie de Le Versoud,

«

13-Mairie de La Combe de Lancey,

«

14-Mairie de Sainte-Agnès,

«

15-Chambre d'Agriculture,

«

16-Chambre des Métiers et de l'Artisanat,

«

17-Chambre de Commerce et d'Industrie,

«

8-Etablissement Public du Schéma de Cohérence Territoriale de la Grande Région Grenobloise (E.P. SCoT GRG)

L'établissement public souligne l'intérêt de répertorier les mesures compensatoires.

Le projet est identifié dans les documents graphiques du Scot et inscrit dans ses orientations pour le Grésivaudan, en améliorant le trafic ferroviaire ainsi que les relations entre les 2 rives du territoire.

L'incidence sur la trame verte et bleue est compensée.

9-Autorité Organisatrice des Transports Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise

Elle n'a **pas d'observation** sur le dossier. Elle s'interroge sur la corrélation de ce projet avec celui d'une création d'une antenne cycles entre la gare de Brignoud et Froges, si un zonage spécifique est à inscrire dans le dossier de mise en compatibilité.

Le Maître d'ouvrage indique que les évolutions des règles des PLU ne concernent que la DUP pour le passage à niveau, mais que le projet de création d'une antenne cycles est bien pris en compte dans le projet afin de rendre une conciliation possible des projets.

Il conviendra pour ce cas précis de vérifier si les documents d'urbanisme en vigueur ne permettent pas d'ores et déjà ce projet, sinon il conviendra de lancer une autre procédure.

10- Syndicat Mixte des Bassins Hydrauliques de l'Isère (SYMBHI) : pas de remarques

11- Union des associations syndicales de gestion des cours d'eau en Isère : pas de remarques

2 12.DDT38 / ASE

L'État émet **un avis favorable** accompagné des 4 observations suivantes, pouvant permettre de formuler une autre option sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

- 1. Les dossiers pourraient être complétés d'informations issues des autres pièces du dossier d'enquête publique, afin que les dossiers de mise en compatibilité soient autosuffisants ;
- les dossiers pourraient être complétés par des illustrations, afin d'en faciliter l'analyse
- la mise en compatibilité du PLU ne doit porter que sur le projet concerné par la DUP ;
- un zonage et un règlement spécifique au projet peuvent être créés.

Pour les 2 communes :

- sur la forme :

Pour les 2 mises en compatibilité, les dossiers renvoient aux autres pièces du dossier d'enquête publique, même pour les éléments de compréhension de base, ce qui rend leur analyse plus difficile. Par exemple, le plan général des travaux doit être recherché dans la pièce C. Les dossiers de mise en compatibilité n'ont pas vocation à reprendre l'intégralité de l'étude d'impact de la présentation du projet, mais pourraient proposer une synthèse plus conséquente qu'actuellement, permettant une analyse complète de la mise en compatibilité sans avoir à aller chercher des informations dans les autres pièces du dossier d'enquête publique.

Les dossiers de mise en compatibilité se basent sur l'emprise de la zone d'étude du projet, sans que soit précisé dans le dossier ce qui va exactement se passer à l'intérieur de cette emprise.

Une illustration pourrait être ajoutée, sur fond de zonage de chaque PLU, et reprenant le plan général des travaux avec les différentes emprises de travaux et études (CD 38 et SNCF), ainsi que l'intégralité des travaux à réaliser (remblais, déblais, axe du dévoiement routier, bassin, fossés, et zones de compensation, etc.)

- sur le fond :

Les propositions d'évolution proposées viennent modifier les règlements des zonages existants, pour permettre la réalisation des travaux, mais ne réinterrogent pas la définition de chaque zone, une fois les travaux terminés.

Certains règlements sont modifiés pour tenir compte du projet, mais leur rédaction est ainsi changée sur toute la commune, tout en précisant que cela ne porte que sur le secteur du PN 27.

Il serait possible de créer un zonage et un règlement spécifique au projet, cohérents sur les 2 communes. Le périmètre de zonage spécifique serait à déterminer en se basant sur l'emprise des travaux. Cela permettrait également d'inclure dans ce zonage spécifique les règles permettant de définir et de maintenir dans le temps les mesures compensatoires (L 151-24).

La réunion d'examen conjoint a permis à toutes les autorités, organismes et groupements associés, de s'exprimer sur le projet (cf pièce J)

c) Le projet a également été soumis à la concertation publique : conformité des procédures de concertation

La concertation publique a porté sur un projet, remanié après études préalables et poussées, de variantes réalisées, en avant-projet, sur les bases suivantes :

- Variante 1 : il s'agissait de la solution de base étudiée par le C.D.38 avec un giratoire légèrement excentré par rapport au giratoire existant,
- Variante 2 : cette variante décalait le giratoire RD10 / RD10a plus largement vers le Nord, sans déviation du cours d'eau du Laval.

Concertation :

Deux concertations publiques ont été organisées afin de recueillir les remarques de la population et des acteurs locaux sur les enjeux et la variante d'aménagement proposée dans le cadre du projet.

1. Une première concertation publique (au titre de l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme), menée du 4 au 29 novembre 2019 sur Froges et Villard-Bonnot. Les conditions de son organisation ont été respectées (cf pièce J) : la commission d'enquête les constate. La concertation publique a réuni 180 personnes autour de 5 thèmes. Un bilan en a été établi en 2020. Elle a permis :

- au public de connaître, comprendre et s'exprimer sur les propositions d'aménagement,
- aux Maîtres d'ouvrage d'avoir un éclairage sur les attentes et les questions des participants.

Par la suite, le projet a également fait l'objet d'une consultation inter services, du 27 janvier au 10 mars 2022, avant une seconde concertation publique du 11 au 25 avril 2022.

Cette seconde concertation publique du 11 au 25 avril 2022, concernait le projet de mise en compatibilité des PLU des communes de Froges et Villard-Bonnot, proposé par le Département. Elle concernait l'aménagement routier pour permettre de franchissement de la voie ferrée et le rétablissement de la RD 10, et les cheminements doux prévus au niveau du nouveau terminus ferroviaire pour le franchissement des voies ferrées, avec pour objectif, la mise en compatibilité des 2 PLU, soumise à concertation au titre de l'article L 103-2 du code de l'urbanisme. Les conditions de son organisation ont été respectées (cf pièce J) la commission d'enquête les relève. Elle a toutefois eu peu d'échos auprès de la population.

La commission permanente réunie le 20 mai 2022 a approuvé le bilan de la concertation portant sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Froges et Villard-Bonnot et la poursuite des procédures de mise en compatibilité des 2 PLU.

Le projet ainsi défini a ensuite été soumis à l'avis de l'Autorité environnementale (Ae) qui a rendu, le 21/07/2022, un avis délibéré sur l'évaluation environnementale du projet, avis dont les observations ont fait l'objet d'un mémoire en réponse des Maîtres d'Ouvrage en date du 30 août 2022.

Ce projet a également été soumis pour avis au Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) qui a émis un avis défavorable le 12 juillet 2022, sur le second projet mis à jour, qui lui a été présenté le 25 juin 2022 (cf pièce J).

Dans leur mémoire en réponse, les maîtres d'ouvrage se sont engagés à pallier les insuffisances relevées par le CNPN.

En dernier lieu, une réunion d'examen conjoint de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, s'est tenue, conformément à l'article L153-54 du Code de l'urbanisme, le 15 septembre 2022, avec les Personnes Publiques Associées (PPA) (cf chapitre b) supra).

En premières conclusions :

La commission d'enquête constate que les conditions législatives et réglementaires de préparation du projet, puis celles des procédures de concertation, tant avec le public qu'avec les personnes publiques associées, groupements et associations, ont été respectées par les maîtres d'ouvrage.

Elle conclut à la régularité formelle du projet.

2. AU FOND

L'appréciation de l'utilité publique d'un projet est réalisée sur la base de 3 critères qui s'articulent autour des motifs de l'expropriation et du but poursuivi par la personne morale expropriante :

1-le recours à l'analyse bilancielle, qui vise à s'assurer que les avantages de l'opération l'emportent sur ses inconvénients, en tenant compte de l'ensemble des intérêts publics et privés en jeu,

2-l'opportunité du projet,

3-le caractère nécessaire de l'expropriation, à travers la démonstration de l'absence de solutions alternatives.

Nota :

Les conclusions de la commission d'enquête reprennent, en priorité, les critères n° 2 et n°3, le critère n°1 (*plus volumineux*) étant traité en dernier.

2.Opportunité du projet

Compte tenu d'une intersection dangereuse à différents niveaux, d'une forte congestion routière et d'un facteur de risque et de retard pour le trafic ferroviaire, le PN 27 a été inscrit au programme national de sécurisation de 2005 et au protocole départemental de sécurisation des passages à niveau de 2016. Compte tenu des enjeux de sécurité, sa suppression a été actée par le département, l'État, SNCF réseau, les communes de Villard-Bonnot et de Froges.

Le programme de l'aménagement consiste à supprimer le PN 27 et à rétablir ses fonctions actuelles par la création d'une voie nouvelle plus au Nord, intégrant un passage supérieur au-dessus de la voie ferrée et la création de cheminements modes actifs par le futur passage souterrain prévu dans le cadre du projet de terminus ferroviaire de la gare de Brignoud.

3.Le caractère nécessaire de l'expropriation, à travers la démonstration de l'absence de solutions alternatives :

Le projet a fait l'objet d'études préalables et une étude poussée de variantes a été réalisée en phase avant-projet sur les bases suivantes :

- Variante 1 : il s'agit de la solution de base étudiée par le CD38 avec un giratoire légèrement excentré par rapport au giratoire existant,

- Variante 2 : une variante avec le giratoire RD10 / RD10a plus largement décalé vers le Nord, sans déviation du cours d'eau du Laval.

Commentaire de la commission d'enquête :

Elle relève que les maîtres d'ouvrage n'avaient pas d'autre solution (ainsi que d'ailleurs le CNPN le reconnaît lui-même dans sa remarque n° 1 en page 41)

1.Analyse bilancielle

Bilan inconvénients – avantages

L'article 545 du Code Civil dispose que nul ne peut être contraint à céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique, et moyennant une juste rémunération.

L'article L 1 de l'expropriation pour cause d'utilité publique dispose, quant à lui, que l'expropriation d'immeuble ou de droits réels immobiliers, ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique, préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête publique....

Enfin :« Une opération ne peut légalement être déclarée d'utilité publique que si, les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social, la mise en cause de la protection et de la valorisation de l'environnement, et l'atteinte éventuelle à d'autres intérêts publics qu'elle comporte, ne sont pas excessifs, eu égard à l'intérêt qu'elle présente » (arrêts d'assemblée du Conseil d'Etat. 1971, n° 78825, 2003 n° 370482, 2010 n° 314476)

Les 3 étapes essentielles et successives de l'analyse bilancielle bilan coûts (ou inconvénients) –avantages sont les suivantes:

1. l'opération répond-elle à une finalité d'intérêt général ?
2. l'expropriant est-il en mesure de réaliser l'opération dans des conditions équivalentes, sans recourir à l'expropriation, notamment en utilisant des biens se trouvant dans son patrimoine? La propriété privée a-t-elle été lésée ?
3. enfin, les atteintes à la propriété privée, le coût financier, la mise en cause de la protection et de la valorisation de l'environnement, les inconvénients d'ordre social ou économique, que comporte l'opération, sont-ils excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

En préalable à ces 3 étapes, il convient de rajouter la question préliminaire du respect du principe de précaution : une opération qui méconnaît les exigences du principe de précaution ne peut légalement être déclarée d'utilité publique : le projet présente-t-il donc un risque potentiel ? (article 5 de la Charte de l'Environnement)

L'ensemble des points forts et des points faibles de cette analyse bilancielle est résumé dans le tableau ci-dessous, une explication plus détaillée étant fournie après le tableau.

	INCONVENIENTS (ou points faibles)	AVANTAGES (ou points forts)
I. TRAVAUX (pièce C page 24)		
Suppression du PN 27 (MOA Département 38)		
Etudes	1 140 000 €	
Acquisitions des parcelles : 30 991 m ² (estimation des Domaines)	244 710 €	
Travaux	14 000 000 €	
TOTAL TRAVAUX	15 834 000 € HT	
Rétablissement des modes doux (MOA SNCF)		
Etudes	1 000 000 €	
Travaux	7 900 000 €	
TOTAL MODES DOUX	8 900 000 € HT	
Passage souterrain	2 500 000 €	
CONCLUSION relative aux travaux projetés		Les économies réalisées chaque année par les usagers en temps d'attente au PN 27, en consommation de carburants, en pollution au niveau de l'avenue Robert Huant, sont inchiffrables, mais restent sans commune mesure avec le coût du projet.
II. ENVIRONNEMENT		
Coût des mesures en faveur de l'environnement	700 000 €	

Site Natura 2000		Aucun site présent au sein de l'aire d'études rapprochée
ZNIEFF :	L'aire d'étude rapprochée recoupe deux zonages d'inventaires du patrimoine naturel liés à l'Isère (ZNIEFF de type I et II).	L'aire d'étude rapprochée n'est pas concernée par des zonages réglementaires. L'aire d'étude sur sa partie nord-ouest est bien connectée à la trame verte et bleue
Corridors écologiques		Les corridors locaux participent à la continuité entre l'aire d'étude rapprochée et les éléments de la trame verte et bleue à l'échelle régionale
Trame verte et bleue	L'Isère est identifiée comme un cours d'eau d'intérêt à préserver pour la trame bleue et le ruisseau du Laval est identifié sur sa partie amont comme un cours d'eau à restaurer en ce qui concerne la continuité.	L'Isère possède une ripisylve dense constituée de saulaies et peupleraies arborescentes alluviales.
Zones humides	La superficie des zones humides sur l'aire d'étude immédiate est de 2,43 ha. L'emprise définitive du projet est fixée à 0,21 ha (2 069 m ²) de zone humide définitivement altérée. Sur cet ensemble d'impact en phase exploitation, 0,20 ha (1 988 m ²) sont du fait de la portion routière et 0,0081 ha (81 m ²) de la portion ferroviaire.	Les habitats concernés sont concentrés au nord de la voie ferrée et sont majoritairement liés à la nappe alluviale de l'Isère
Espèces végétales	179 espèces végétales recensées sur l'aire d'étude rapprochée. Deux espèces végétales sont protégées : l'Inule de Suisse et l'Orthotric de Roger.	Au droit de leur site de transplantation, sur le haut de berge de la zone de compensation, ces 2 espèces engageront un développement au plus proche de leur optimum écologique (haut de berge humide non gorgée d'eau) Une mesure d'accompagnement est définie pour l'Inule
Oiseaux	Quarante-neuf espèces d'oiseaux dans l'aire d'étude rapprochée. Plusieurs présentent un caractère remarquable : - Quarante espèces d'oiseaux protégées ; - Trente-six espèces nicheuses ; - Quatre espèces présentes Ponctuellement en période de reproduction ; - Trois espèces d'intérêt	Les travaux se réaliseront en dehors des périodes de nidification. Ces espèces sont habituées au trafic routier et au dérangement

	<p>communautaire ;</p> <p>-Une espèce avec un enjeu écologique très fort ;</p> <p>-Deux espèces avec un enjeu écologique fort ;</p>	
Mammifères	<p>Onze espèces de mammifères présentes dans l'aire d'étude rapprochée.</p> <p>-Trois espèces de mammifères protégées ;</p> <p>-Une espèce d'intérêt communautaire ;</p> <p>-Trois espèces à enjeu écologique moyen ;</p> <p>-Une espèce à enjeu écologique faible ;</p> <p>-Une espèce exotique à caractère envahissant.</p>	<p>L'optimisation de la période d'intervention et les mesures prises réduiront le risque de destruction.</p>
Insectes	<p>65 espèces d'insectes sont présentes dans l'aire d'étude rapprochée.</p>	<p>Parmi elles, cinq espèces constituent un enjeu Ecologique faible. Leurs habitats ne sont pas concernés par les travaux.</p>
Poissons		<p>Peu d'enjeux piscicoles : l'Isère n'est pas directement concernée par l'aire d'étude rapprochée. Le ruisseau de Laval constitue le seul milieu susceptible d'habiter une faune piscicole sur l'aire d'étude rapprochée. Sa population piscicole est très réduite et aucune zone de frayère n'a été identifiée. Au niveau de l'aire d'étude, le potentiel piscicole est ainsi très limité.</p>
Amphibiens		<p>Les enjeux sur la zone d'étude rapprochée sont nuls</p>
Reptiles		<p>L'aire d'étude rapprochée constitue un enjeu globalement faible pour les reptiles.</p>

Chiroptères	<p>Quatorze espèces de chiroptères et deux groupes d'espèces non dissociables, pour un total de dix-huit espèces, dans l'aire d'étude rapprochée.</p> <p>Plusieurs présentent un caractère remarquable :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Toutes sont protégées ; -Trois espèces d'intérêt communautaire ; -Une espèce à enjeu écologique fort ; -Cinq espèces à enjeu écologique moyen ; -Quatre espèces à enjeu écologique faible. 	<p>Les différentes mesures de réduction d'éclairage devraient permettre de réduire les perturbations sur les chiroptères en phase travaux.</p>
Autres intérêts publics		
Agriculture	L'agriculture occupe aujourd'hui une place largement minoritaire. Le risque est de voir à terme l'ensemble de cette activité, déjà fortement isolée, disparaître du territoire de Frogès	
Milieu humain		Une hausse importante et continue du nombre d'habitants
Captages d'eau AEP :		En dehors de l'aire d'étude rapprochée
Bruit	Les niveaux sonores mesurés au point LD2 sont supérieurs à 65 dBA le jour et inférieurs à 60 dBA la nuit. Ce point est donc situé en zone d'ambiance sonore non-moderée de jour et moderée de nuit.	Les niveaux sonores mesurés au point LD1 sont inférieurs à 65 dBA le jour et inférieurs à 60 dBA la nuit. Ce point est donc situé en zone d'ambiance sonore moderée de jour, comme de nuit.
Pollution	La pollution photochimique à l'ozone reste problématique.	La zone d'étude est soumise à des valeurs de concentration respectant globalement les valeurs seuils réglementaires et également les valeurs seuils de recommandation fixées par l'OMS. Les concentrations ont diminué entre 2015 et 2020.
Patrimoine		Aucune zone de Présomption de Prescription Archéologique (ZPPA) Aucun monument historique, aucun périmètre de protection ne sont localisés
Risques naturels	L'enjeu relatif au risque inondation est considéré comme <u>fort</u> .	L'aléa lié aux crues pourra être résorbé à la suite des travaux d'aménagement engagés par le

		<p>SYMBHI.</p> <p>Un PPRN concerne les 2 communes.</p> <p>Un PPRI Isère Amont concerne également les 2 communes.</p> <p>Le PAPI Isère Amont est mis en œuvre par le SYMBHI pour apporter des protections.</p> <p>L'aléa lié aux phénomènes de remontée de nappe est limité et évalué comme faible.</p> <p>L'aléa retrait/gonflement des argiles est faible.</p> <p>Le risque sismique est considéré comme faible à modéré.</p> <p>Le risque de feu de forêts est faible.</p>
Autres risques	-Risques industriels -Transport de Matières Dangereuses (TMD).	La zone n'est concernée par aucun Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT)
BASIAS	3 sites au sein de la zone d'étude. Ils correspondent à des zones de stockage et à d'anciennes activités industrielles	Aucun établissement sensible (école, hôpital, maison de retraite) ne se trouve compris dans la zone d'étude.
BASOL	Deux sites	D°

Question préliminaire : le projet présente-t-il un risque potentiel ? L'opération méconnaît-elle les exigences du principe de précaution ? Auquel cas, elle ne pourrait légalement être déclarée d'utilité publique.

Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en œuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage (article 5 de la Charte de l'Environnement)

(Et § 1° du II de l'article 110-1 Code Environnement. Le principe de précaution selon lequel l'absence de certitudes,ne doit pas retarder l'adoption de mesures effectives et proportionnées visant à prévenir un risque grave et irréversible à l'environnement, à un coût économiquement acceptable).

Une lecture attentive des documents par la commission d'enquête lui permet de répondre par la négative : la recherche des éléments du dossier n'a pas démontré l'hypothèse d'un risque de dommage grave et irréversible pour l'environnement, ou d'atteintes à l'environnement susceptibles de nuire de manière grave à la santé de la population. Les maîtres d'ouvrage se sont entourés de toutes les précautions et ont engagé des bureaux d'études pour analyser les risques naturels et techniques auxquels le projet pouvait être exposé, ou qu'il pouvait causer. Les maîtres d'ouvrage ont répondu à toutes ces hypothèses de manière précise et circonstanciée par des propositions de mesures appropriées.

De plus, les M.O. ont respecté les dispositions du principe d'action préventive et de correction, prévu au § 2 du II du même article 110-1 précité, « en utilisant les meilleures techniques disponibles à un coût acceptable dans le but d'éviter des atteintes à la biodiversité, ou d'en compenser les atteintes..... ».

La commission d'enquête analyse ensuite les 3 étapes essentielles et successives du bilan :

1.L'opération répond-elle à une finalité d'intérêt général ?

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête estime que l'opération répond bien à une finalité d'intérêt général. Les atteintes aux intérêts privés restent limitées : sur les 30 991 m² à exproprier, elles concernent pour l'essentiel, 14 995 m² inconstructibles de l'emprise RETIA, 12 322 m² de zone naturelle protégée, enfin 1 793 m² de terrains à vocation agricole.

Autre question : ce projet viserait-il à favoriser uniquement des intérêts privés ?

Parce que l'intérêt public du projet est manifeste, et compte tenu du peu de parcelles privées concernées, l'avis de la commission est négatif.

2. L'expropriant est-il en mesure de réaliser l'opération dans des conditions équivalentes, sans recourir à l'expropriation, notamment en utilisant des biens se trouvant dans son patrimoine ?

La propriété privée a-t-elle été lésée ?

Avis de la commission d'enquête :

La réalisation de ce projet d'envergure n'autorisait pas des travaux sur le « site propre » de la SNCF. Celle-ci prévoit en outre de créer une troisième ligne destinée à assurer un service local vers Grenoble.

3.Enfin, les atteintes à la propriété privée, le coût financier, la mise en cause de la protection et de la valorisation de l'environnement, les inconvénients d'ordre social ou économique, que comporte l'opération, sont-ils excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente ?

Avis de la commission d'enquête :

A. Les atteintes aux intérêts privés

Elles ne sont pas excessives, eu égard à l'importance de l'opération : elles ne concernent pour l'essentiel que 1793 m² de terrains agricoles, la majeure partie expropriée affectant les terrains RETIA inconstructibles, et des zones naturelles.

Le concept d'utilité publique entretient une relation étroite avec la notion d'intérêt général. C'est parce que l'intérêt général l'exige, que l'intérêt particulier va devoir s'incliner. Selon la commission d'enquête, le projet est utile à la sécurisation du passage à niveau, emportant ses effets positifs sur la fluidité du trafic routier et sur l'ensemble de la population du secteur.

B. Le coût

La commission d'enquête estime que la situation actuelle constitue un non-sens à la fois en matière économique et en termes de sécurité.

Chaque année, l'actualité nous confronte à des drames sur les passages à niveau, des vies perdues, des existences brisées (sans même évoquer les conséquences financières de ces drames, suites nécessaires, mais encore plus affligeantes).

En dépit d'un coût important pour la collectivité (voir tableau supra, colonne des inconvénients), ce coût sera compensé par l'économie réalisée pour tous les usagers de la route.

En effet, pour établir un bilan coût-avantages de ce projet, il convient de se placer sur une perspective longue, sur une vie d'homme, sur un siècle de permanence des infrastructures (avant l'usure de l'usage et du temps). Sur un siècle, comment évaluer les millions d'heures d'attente des automobilistes au PN 27, qui seront ainsi économisées en temps de trajet et en heures de repos, comment évaluer les millions d'hectolitres de carburants consommés à l'arrêt, et qui seront économisés avec la suppression du PN, comment évaluer les millions de tonnes de gaz polluants évités dans les embouteillages sur l'avenue Robert Huant ?!

Cet aspect positif de la suppression du PN 27 reste incommensurable.

En outre, le projet participera à l'équipement de la voirie du secteur et du département, dans une perspective plus sécuritaire, et à de meilleures liaisons entre les 2 rives de l'Isère

C. Environnement :

Le projet ne dévalorise pas l'environnement. Bien au contraire, les mesures prises pour la protection de l'environnement sont importantes en valeur absolue : leur coût est évalué à 700 000 € HT (conditions économiques de mars 2021). La pièce E expose de manière très détaillée en 122 pages (pages 148 à 270) les mesures prises par les maîtres d'ouvrage,

- en matière d'évitement, de réduction, d'accompagnement et enfin de compensation (ERC),

- en phase travaux, puis en phase conception/ exploitation,

- en faveur :

- du milieu physique : limitation des emprises, optimisation des terrassements des dispositifs d'assainissement, traitement paysager des modelés et des pentes de talus, utilisation de matériels et engins homologués, prévention des pollutions du sol, intégration environnementale et paysagère des terres excédentaires ;

- du milieu naturel : suivi des eaux souterraines, gestion des pompages, prévention des pollutions du sol et des eaux, mise en place d'un système d'assainissement provisoire, puis définitif, prévention des pollutions, confinement de la pollution accidentelle, traitement de la pollution chronique, conception favorable à la libre circulation de la faune, maintien des accès aux digues du Laval, réalisation de zones de compensation des crues. La superficie de l'emprise du projet sur laquelle seront évalués les impacts de l'aménagement atteint ainsi 10,09 ha pour l'emprise de chantier et 6,32 ha pour l'impact de l'emprise définitive.

- du milieu humain : limitation du bruit et des vibrations dus aux travaux, résorption des PNB par une protection en façade des bâtiments concernés, limitation des poussières issues des travaux et des envois de chaux, optimisation du système d'éclairage.

- des paysages : mise en défens des sites sensibles, mesures d'insertion paysagère du projet, approche générale et parti d'aménagement paysager du projet routier

D Les mesures compensatoires

pour l'artificialisation de ce site, elles sont à la hauteur des enjeux.

Les maîtres d'ouvrage ont prévu 4 mesures compensatoires intitulées M.C.1 à 4

MC1 : Gestion conservatoire des stations transplantées ;

MC2 : Réaménagement du Laval et restauration d'une ripisylve ;

MC3 : Création d'habitats humides au sein du lit mineur du Ruisseau du Laval par un aménagement de banquettes inondables. Compensation en accord avec les préconisations du SDAGE 2016-2021, avec minima de 200%, (soit 7084 m²). Le site de compensation correspond au ruisseau du Laval.

MC 4 : Réhabilitation de la parcelle compensatoire altérée.

E. Le projet ne comporte pas d'inconvénients d'ordre social ou économique ;

Bien au contraire, il crée une nouvelle infrastructure routière et libère le trafic routier de la commune de Villard-Bonnot de la contrainte des attentes du trafic routier au PN 27. Il apporte également un impact favorable sur la santé de la population locale, en réduisant les phénomènes de pollution et de bruit sur l'avenue Robert Huant.

Il permet enfin d'améliorer les conditions d'accessibilité et d'échanges des communes de Froges et de Villard-Bonnot avec celles de la rive Ouest de l'Isère.

Afin d'émettre un avis circonstancié sur l'utilité publique du projet et sa conformité aux dispositions législatives et réglementaires, la commission d'enquête (C-E) a effectué une synthèse des 10 documents du dossier

1. Objet de l'opération

Justification du projet

Les 10 pièces A à J concourent à la démonstration de l'intérêt général du projet.

La solution retenue est cohérente avec le programme national de sécurisation de 2005 et le protocole départemental de sécurisation des passages à niveau de 2016.

2. Organisation des avis

Le projet a été soumis successivement :

- à une analyse au cas par cas par l'Autorité Environnementale (Ae) qui a conclu à la nécessité d'une évaluation environnementale

La procédure de mise en compatibilité du PLU a fait l'objet d'un avis de l'Ae, du 21 juillet 2022, dans le cadre d'une procédure d'évaluation environnementale commune avec le projet, en application de l'article R 122-27 du code de l'Environnement.

- à l'avis des autres personnes publiques associées (examen conjoint du 15 septembre 2022)

- à l'avis des autres services et collectivités (même examen conjoint)

A tous ces avis et recommandations, les maîtres d'ouvrage ont répondu de manière favorable, circonstanciée et précise. Et la commission d'enquête a émis également son avis sur chacune des questions des personnes publiques associées et sur les mémoires en réponse des maîtres d'ouvrage.

3. SYNTHÈSE ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

3.1. PREMIÈRE PARTIE

Cette première partie note des points faibles, mais surtout les nombreux points forts du projet.

3.1.1. POINTS FAIBLES

- a) Glossaire et table des abréviations

Bien que la pièce O joigne en pages 9 et 10, une longue liste des abréviations utilisées, et un glossaire, ce document reste incomplet. Il aurait pourtant été fort utile pour un lecteur peu habitué aux termes techniques.

La commission d'enquête a fourni aux maîtres d'ouvrage des compléments, lesquels n'ont pas fait l'objet d'un rajout au document O.

- b) Documents G (Mise en compatibilité des documents d'urbanisme)

La lecture des documents G spécifiques à chacune des 2 communes, montre à plusieurs reprises des erreurs de dénomination de la commune (le nom de Froges étant indiqué 4 fois dans la pièce de Villard-Bonnot).

- c) Répétitions

Les répétitions sont fréquentes, probablement parce que les différents bureaux d'études ayant travaillé à l'élaboration du dossier ont repris en préambule la présentation du projet ou certains de ses aspects. Ainsi, on retrouve :

- l'exposé du projet : aux pièces A (page 5), C (pages 6 et 10), E (pages 6 et 23), F (pages 26 et 59), J (pages 14 et 22),

- le coût : aux pièces C (page 24), E (page 270), F (page 47),

- les eaux : aux pièces E (page 33), F (pages 35 et 44),

- la mise en compatibilité : aux pièces A (page 6), G (page 15), J (pages 5 et 13),

- les solutions de substitution : aux pièces C (page 8), E (pages 7 et 23), F (page 44).

Mais la répétition n'est-elle pas la clé de la connaissance ?

3.1.2. POINTS FORTS

Les 10 documents A à J sont tous bien rédigés, bien documentés et très lisibles. Notamment la pièce E « Etude d'impact environnementale » présente des études très fouillées et très complètes sur l'ensemble des contrôles effectués sur les zones concernées pour la nature, la faune et la flore. On pourrait toutefois reprocher la répétition des mêmes paragraphes, des mêmes constatations, des mêmes photos, des mêmes conclusions à différentes parties de ce document. La raison en est que les maîtres

d'ouvrage ont fait appel à plusieurs cabinets d'études spécialisés, qui ont repris dans leurs développements, les mêmes bases du projet et ses caractéristiques. (Mais la répétition n'est-elle pas la clé de la connaissance ?)

Les 10 documents A à J sont tous bien rédigés, sérieusement documentés et très lisibles.

La pièce E « Etude d'impact environnemental », notamment, présente des études très fouillées et très complètes sur l'ensemble des contrôles effectués sur les zones concernées pour la nature, la faune et la flore.

(On pourrait toutefois reprocher la répétition des mêmes paragraphes, des mêmes constatations, des mêmes photos, des mêmes conclusions à différentes parties de ce document, ainsi que mentionné ci-dessus au § c.)

3.2. SECONDE PARTIE

3.2.1. EN LA FORME

La mise en compatibilité du projet a fait l'objet d'une concertation préalable (du 4 au 29 novembre 2019) en application de l'article L 103-2 1° C du Code de l'Urbanisme. Le bilan en a été tiré et a conclu à la justification du projet et à son acceptation.

Bien que non obligatoire en vertu des textes, les maîtres d'ouvrage ont pris soin de diligenter une seconde concertation du 11 au 25 avril 2022 avec les mairies locales.

Aucune remarque n'ayant été émise, le dossier de mise en compatibilité est resté inchangé et le Préfet a tiré le bilan de la concertation. Les Personnes Publiques Associées en ont été informés.

3.2.2. AU FOND

Le projet se structure en respectant les diverses nécessités et compatibilités suivantes:

- une étude d'Impact Environnemental (pièce E de 27 pages en format A3 et 12 chapitres)
- un dossier de Demande d'Autorisation Environnemental (DAE) (pièce F de 186 pages en A3 définies en 6 chapitres)
- une mise en compatibilité des documents d'urbanisme des 2 PLU de Froges et Villard-Bonnot (pièce G de 36 pages en A3)
- un dossier d'enquête parcellaire (pièce I de 19 pages en A3).

Les thèmes essentiels suivants sont repris dans une (ou deux) pièces du projet:

- l'environnement humain et naturel, les impacts sur l'environnement et la santé, les mesures ERC (pièce E),
- les impacts et mesures sur les eaux et milieux aquatiques (pièces E et F)
- les impacts et mesures sur le milieu naturel et les espèces protégées (pièces E et F)
- le défrichement (pièce F)
- la suppression du passage à niveau (pièce H)
- le plan du parcellaire (pièce I)

En conclusion, la commission d'enquête constate que :

- ni les inconvénients (ou points faibles) du projet (détaillés au tableau supra),***
- ni son coût financier (cf le même tableau), ne sont excessifs eu égard à l'intérêt général qu'il présente,***
- ces inconvénients et ces coûts ne sont pas de nature à lui retirer son caractère d'utilité publique.***

***Elle émet en conséquence un
AVIS FAVORABLE
au projet de déclaration d'utilité publique***

XIII. B. CONCLUSIONS CONCERNANT LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS DES 2 PLU

XIII.B.1 GÉNÉRALITÉS

Il convient tout d'abord de préciser que les maîtres d'ouvrage se sont assurés de la compatibilité de leur projet avec les documents d'urbanisme et de planification (cf pièce E Etude d'impact, page 274 à 283, qui justifie de manière précise cette compatibilité).

Ces documents d'urbanisme sont d'ordre supra- régional ou régional, ou d'ordre infra-régional.

Documents d'ordre supra- régional ou régional :

1. Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires : le projet est compatible avec les règles n° 4, n° 7, 8 et 9, n° 20, 23, 31,32 et 33, 35, 38, 39, 41 et 43, du SRADDET.

2. Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Rhône-Alpes – Méditerranée 2016/2021 : le projet est compatible avec le SDAGE, car il intègre une dérivation provisoire et la déviation définitive du Laval, le maintien de la continuité écologique et hydraulique, la compensation des zones humides.

3. Plan de Gestion des Risques Inondation (PGRI) du Bassin Rhône –Méditerranée : le projet est en effet concerné par ce risque sur l'Isère. Le projet intègre les mesures nécessaires.

Documents d'ordre infra- régional :

4. Plan Climat Air Energie Territorial (PCET) : ce plan n'est pas encore effectif sur le territoire. Le projet n'est pas concerné.

5. Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Région Urbaine Grenobloise : le projet est compatible avec les prescriptions du SCoT.

6. Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Région Grenobloise : le projet est compatible avec les orientations du PDU.

7. Plan de Protection de l'Atmosphère(PPA) de l'Agglomération Grenobloise : il en est de même pour le PPA. Le projet aura une influence sur la diminution des polluants au droit des zones à enjeu humain.

8. Plan de Protection du Risque Inondation (PPRI) de l'Isère Amont : le respect des marges de recul (10 m et 5 m) par rapport à l'axe du lit, n'entraîne pas d'aggravation des conditions d'écoulement. Le projet est compatible avec le PPRI.

9. Schéma Directeur des Zones d'Activités Economiques (ZAE) : ce document ne traite pas la friche industrielle du Fredet, sur laquelle s'implante le projet.

10. Plans d'Action Triennaux agriculture, alimentation, et forêt : bien que le projet impacte des secteurs agricoles et forestiers, son emprise sera réduite et compensée par une remise en état et une indemnisation. Le projet reste donc compatible avec ces plans.

11. Schéma de développement du tourisme et des loisirs : le projet permettra de limiter les congestions en cas de forte affluence. Il est compatible avec le Schéma.

12. Plan de Prévention des Risques Naturels Prévisibles (PPRN) de Froges : le projet est compatible, car il intègre un certain nombre de mesures de transparence hydraulique.

XIII. B.2. MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE VILLARD-BONNOT

Sur le plan de la législation, la mise en compatibilité est spécifiquement encadrée par les articles L. 153-31,153-53 à 153-59, et R. 153-13 à R.153-14, R 153-20 à 21 du Code de l'Urbanisme.

Cette mise en compatibilité a été développée dans le dossier G de mise en compatibilité du projet avec le PLU de la commune, lequel dossier G comprend :

- 1- une note présentation et le cadre réglementaire ;
- 2- une analyse de la compatibilité avec le document d'urbanisme ;

- 3- la mise en compatibilité du document d'urbanisme ;
- 4- l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité.

Notion de compatibilité :

Cette notion n'est pas définie juridiquement. Cependant la doctrine et la jurisprudence permettent de la distinguer de celle de « conformité », beaucoup plus exigeante. Le rapport de compatibilité exige que les dispositions d'un document ne fassent pas obstacle à l'application des dispositions d'un document de rang supérieur, comme une « non contrariété » avec les options fondamentales du document d'urbanisme.

La compatibilité est remplie à la double condition que :

- 1-l'opération ne soit pas de nature à compromettre le parti d'aménagement retenu par la commune,
- 2-l'opération ne méconnaisse pas les dispositions du/des règlement(s) de la (des) zone(s) dans laquelle (lesquelles) sa réalisation est prévue.

Cette procédure doit faire l'objet d'une concertation publique obligatoire.

La concertation publique :

Elle a été réalisée du 4 au 29 novembre 2019 (art. L 103-2 C.U.) avec une réunion publique du 13 novembre 2019 réunissant près de 150 personnes. Elle a permis de faire une présentation du projet et de recueillir les remarques et différentes observations. À la suite de cette concertation, un consensus a pu être établi vis-à-vis de la nécessité de sécurisation et de fluidification des trafics. Le bilan de cette concertation est intégré à la Pièce J du dossier (Avis obligatoire rendu).

Le projet a été soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale, du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), laquelle a émis un avis favorable, assorti de 24 recommandations (auxquelles les maîtres d'ouvrage ont répondu favorablement).

Ainsi qu'au Conseil National de Protection de la Nature (CNPN), qui a émis un avis défavorable en matière environnementale, assorti de 12 remarques, auxquelles les maîtres d'ouvrage ont répondu de manière circonstanciée.

Enfin, un examen conjoint des Personnes Publiques Associées (PPA) a également été réalisé, avec avis favorables des PPA, dont celui de la commune de Villard-Bonnot. Le procès-verbal de cet examen a été inséré en Pièce J (Avis obligatoire rendu). (art. L 153-54 C.U. et art. R 153-13 C.U).

L'emprise du projet concerne A LA FOIS :

- la déviation routière (sous maîtrise d'ouvrage Département de l'Isère)
- la suppression du PN 27 associée au rétablissement des modes doux au niveau de la gare SNCF de Brignoud (sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau).

PLU de Villard-Bonnot :

Approuvé le 28 juin 2017, puis modifié le 28 janvier 2020, il a enfin subi le 10 décembre 2020, une modification simplifiée n°1 dans la perspective de mettre en place le nouveau périmètre d'emplacement, réservé au projet de réaménagement de la gare de Brignoud.

La mise en compatibilité du PLU s'intéresse aux implications du projet routier et à la suppression du PN 27 associée au rétablissement des modes doux au niveau de la gare.

Elle s'apprécie règlementairement par rapport aux plans de zonage et aux règlements qui s'y appliquent. D'après le plan de zonage, le projet de suppression du PN 27 concerne des zones naturelles (N), agricoles (A), urbaines à dominante habitat (Um), et à urbaniser (AU).

L'analyse de la compatibilité du PLU concernant l'emprise du projet passe au crible :

- le règlement (dispositions générales, zone destinée au réseau ferré (Us), zone à urbaniser (AU))

- les emplacements réservés ;
- le périmètre d'attente d'un projet d'aménagement global (équipement d'intérêt collectif et services publics de la commune) ;
- les espaces boisés classés (EBC) ;
- les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) ;
- les éléments remarquables.

La compatibilité du PLU de la commune doit donc être remplie à la double condition que :

1.° Condition : que l'opération ne méconnaisse pas les dispositions du/des règlement(s) de la (des) zone(s) dans laquelle (lesquelles) sa réalisation est prévue

Le projet concerne une modification d'ouvrages de services d'intérêt collectif existants (desserte routière). Il se situe en partie en zone inondable : pour cette raison, il doit comprendre des mesures garantissant l'absence d'aggravation du risque d'inondation.

Les travaux aux abords des fossés, canaux et chantournes impliquent un ouvrage de franchissement hydraulique sur le Chantourne.

Ceux concernant les abords des ruisseaux et torrents nécessitent des opérations à proximité immédiate, et la création de 2 ouvrages de franchissement.

Une mise en compatibilité du règlement des chapitres 3 (3.5) et 4 est donc nécessaire.

Les autres chapitres relatifs aux dispositions générales sont compatibles avec le projet.

a) Chapitre 3 : La prise en compte des risques naturels : dans les exceptions aux interdictions générales (§ 3.4.), le règlement du PLU précise, la prise en compte du risque d'inondation : « sous réserve que le maître d'ouvrage prenne les dispositions appropriées aux risques, y compris ceux créés par les travaux nécessaires au fonctionnement d'intérêt général ou aux infrastructures et ouvrages ;

b) Chapitre 3.5 : concernant les fossés et chantournes, les marges de recul à respecter (10 m pour les chantournes, 5 m pour les fossés),

c) Chapitre 4 : la constructibilité en bordure des ruisseaux et torrents (bande de 10 m)

d) Chapitre 5 : les risques naturels classés RT (crues torrentielles), RI' et Bi'1 /Bi'2 (inondation en pied de versant), le RESI (applicable en zone bleue) inférieur à 0,50,

e) Inondation de plaine (Bi3et RI) : les opérations sont admises.

f) Bandes de protection des digues de l'Isère : les opérations sont admises.

Zone naturelle N :

Le règlement de cette zone autorise le projet d'équipement d'intérêt collectif et service public, sous réserve qu'il ne soit pas incompatible avec une activité agricole, pastorale ou forestière, et ne porte pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels (cf pièce E, chapitre 6). Le projet constitue une modification d'ouvrages de service d'intérêt collectif existants (desserte routière). Le règlement de la zone N autorise les affouillements et exhaussements liés aux ouvrages.

Ainsi, aucune mise en compatibilité du règlement de cette zone N n'est nécessaire.

Zone agricole A :

Le règlement de cette zone comprend les mêmes dispositions qu'au paragraphe précédent : **les mêmes constatations et les mêmes conclusions s'appliquent.**

Zone Us : zone destinée au fonctionnement du réseau ferré.

Le règlement de cette zone autorise le projet d'équipement d'intérêt collectif et service public. Les canalisations de transport d'hydrocarbures et de gaz naturel, traversant cette zone, n'entraînent pas d'interdiction.

Concernant les risques naturels, l'alinéa US-I-1c admet les affouillements et exhaussements liés aux ouvrages, et un RESI (applicable en zone bleue) inférieur à 0,50.

Aucune mise en compatibilité du règlement de cette zone Us n'est nécessaire.

Zone Um-b : zone urbaine à dominante d'habitat

Le règlement de cette zone n'interdit pas les équipements d'intérêt collectif et de service public. De plus, le périmètre d'attente d'un Projet d'Aménagement Global admet, par son article Um-I-1-c, dans les secteurs repérés inscrits au règlement graphique, les constructions d'équipements d'intérêt collectif et services publics.

De plus, concernant les risques naturels, le règlement de la zone Um-b admet ces mêmes installations. Par conséquent, **aucune mise en compatibilité n'est nécessaire.**

Zone à urbaniser AU :

Le règlement de cette zone autorise les équipements d'intérêt collectif et services publics. Concernant les risques naturels de crues torrentielles (RT) et d'inondation de pied de versant (RI'), les mêmes exceptions sont autorisées. Ainsi que pour les bandes de précaution des digues de l'Isère (marge de recul).

Aucune mise en compatibilité du règlement de cette zone AU n'est nécessaire.

Emplacements réservés :

Le projet de suppression du PN 27 entend se mettre en conformité avec les spécificités du projet de terminus ferroviaire et s'intégrera en cohérence avec celui-ci.

Aucune mise en compatibilité du règlement de cette zone AU n'est nécessaire.

Périmètre d'attente du Projet d'Aménagement Global :

Le règlement écrit autorise au sein de cette zone, le projet d'équipements d'intérêt collectif et services publics. **Aucune mise en compatibilité du règlement de cette zone n'est nécessaire.**

Espaces Boisés Classés (EBC) : le projet n'impacte aucun EBC. Pas de mise en compatibilité nécessaire.

Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) :

Le projet n'impacte aucune OAP. **Pas de mise en compatibilité nécessaire.**

Eléments remarquables :

Le règlement graphique indique la présence d'espaces à protéger (continuités écologiques, corridors écologiques et trame verte et bleue. Toutefois, le règlement écrit ne précise aucune prescription spécifique pour ces zonages. **Aucune mise en compatibilité du règlement de ces zonages n'est donc nécessaire.**

Par contre, une mise à jour du règlement graphique sera nécessaire pour supprimer les portions détruites par l'emprise du projet, sur la ripisylve du Laval.

La compatibilité du projet avec le PLU de la commune doit être remplie à la double condition que :

2.°Condition : que l'opération ne soit pas de nature à compromettre le parti d'aménagement retenu par la commune :

Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) :

Le PADD se définit autour de 6 axes, dont l'axe n° 1 (développement urbain et habitat) (*Construire la ville sur la ville, valoriser l'urbanisation existante comme ressource foncière pour le futur*) est concerné par le projet de suppression du PN 27. Le projet ne contredit pas les orientations du PADD : il a en effet pour objet d'améliorer l'accessibilité du territoire et valoriser les friches urbaines, objets de l'axe n° 1 du PADD.

La commission d'enquête note que le projet ne contredit pas les différentes orientations du PADD.

Conclusion de l'analyse de compatibilité :

La commission d'enquête note que l'analyse de compatibilité du projet au regard du document d'urbanisme de Villard-Bonnot met en évidence la nécessité d'une mise en compatibilité du règlement écrit afin d'autoriser le projet au niveau des cours d'eau du Laval et du Chantourne en fixant, au profit du projet de suppression du PN :

1. une exception au règlement écrit « Dispositions générales - chapitre 3 (risques naturels paragraphe 3.5) et au chapitre 4 (constructibilité en bordure de ruisseaux et torrents) - qui imposent une marge de recul en bordure de fossé-canal-chantourne, ainsi que l'absence de constructions dans une bande de 10 m autour de l'axe du Laval ;
2. pour le règlement graphique (pièce 4.5) : la réduction d'une protection pour remise en état des continuités écologiques (ripisylve du Laval) (protection établie initialement au titre de l'article L.151-23).

Mise en compatibilité du PLU :

Règlement écrit

Chapitre 3.5 : l'article doit être ainsi complété : « *et exception faite des infrastructures, ouvrages, affouillements et exhaussements de sol en lien avec le projet de suppression du PN* »

Chapitre 4 : l'article doit être ainsi complété : « *à l'exception des infrastructures, ouvrages, affouillements et exhaussements de sol en lien avec le projet de suppression du PN* »

Règlement graphique modifié : le zonage « secteur à protéger, notamment pour la remise en état des continuités écologiques au titre de l'article L 151-23 » afin de le supprimer au droit de l'emprise actuelle de la ripisylve du Laval qui va être modifiée.

Évaluation environnementale de la mise en compatibilité :

Les maîtres d'ouvrage estiment que l'évolution du PLU emporte les mêmes effets qu'une révision, au sens du 3° de l'article L.153-31 : « réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance ».

En effet, le projet nécessite la réduction d'une protection au titre de l'article L.151.23 pour remise en état des continuités écologiques (ripisylve du Laval).

Le maître d'ouvrage a décidé de recourir à une évaluation environnementale de cette mise en compatibilité, proportionnée à l'importance du PLU, aux effets de mise en oeuvre et aux enjeux environnementaux. Cette évaluation se réfère à la pièce E du projet (Etude d'Impact Environnemental) comprenant des informations communes aux 2 pièces.

Articulation avec les documents supra-communaux (pièce E chapitre 6)

La procédure de mise en compatibilité du PLU avec les différents documents d'urbanisme et de planification supra-communaux, est compatible avec ces documents.

Analyse de l'état initial (Pièce E chapitre 3) :

Les principaux enjeux environnementaux de la zone d'étude y sont repris et détaillés.

Incidences notables probables de la mise en compatibilité sur les enjeux environnementaux (pièce E chapitre 4)

La mise en compatibilité va nécessiter la mise à jour du règlement écrit (articles 3.5 et 4), et du règlement graphique (contour de la ripisylve du Laval). Mais elle se limitera strictement à autoriser le projet, sans incidences sur la zone Natura 2000, ni sur la Zone Spéciale de Conservation des Hauts de Chartreuse.

Solutions de substitution (Pièce C Notice explicative Chapitre 2) :

La pièce C explique les raisons du choix de la solution retenue.

Présentation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

(pièce E chapitre 4)

Les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement, sont identiques à celles du projet.

Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets sur l'environnement

(pièce E chapitre 4)

Ce sont les mêmes que ceux du projet.

Résumé non technique :

La mise en compatibilité du PLU se réfère à la pièce E : elle conduit à modifier le règlement des Dispositions Générales, et se limite strictement à autoriser le projet, sans nouvelles occupations des sols et sans remettre en question les orientations d'aménagement du PLU.

En conclusion, la commission d'enquête relève :

- *que la compatibilité de la procédure (de mise en compatibilité) du PLU avec les documents d'urbanisme et de planification supra-communaux, est liée à celle du projet, avec ces mêmes documents,*
- *que les incidences de cette mise en compatibilité sur les enjeux environnementaux sont identiques à celles du projet sur l'environnement,*
- *que les mesures ERC visant les conséquences dommageables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement sont identiques à celles du projet,*
- *que les critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement sont identiques à ceux du projet.*

La commission d'enquête constate ainsi que le maître d'ouvrage a présenté un projet cohérent (sous réserve des adaptations à apporter au document d'urbanisme), et soucieux de la protection de l'environnement.

*Pour ces diverses raisons détaillées ci-dessus, elle émet en conséquence un
AVIS FAVORABLE
sur la mise en compatibilité du PLU de Villard-Bonnot.*

XIII. B. 3. MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE FROGES

1. Présentation

Nota de la commission d'enquête

La présentation de cette mise en compatibilité est identique à celle déjà détaillée supra pour le PLU de Villard-Bonnot

Cette mise en compatibilité a été développée dans le dossier G de mise en compatibilité du projet avec le PLU de la commune, lequel dossier G comprend :

- 1- une note présentation et le cadre réglementaire ;
- 2- une analyse de la compatibilité avec le document d'urbanisme ;
- 3- la mise en compatibilité du document d'urbanisme ;
- 4- l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité.

Sur le plan de la législation, la mise en compatibilité est spécifiquement encadrée par les articles L. 153-31, 153-53 à 153-59, et R. 153-13 à R.153-14, R 153-20 à 21 du Code de l'Urbanisme.

Notion de compatibilité :

Cette notion n'est pas définie juridiquement. Cependant la doctrine et la jurisprudence permettent de la distinguer de celle de conformité, beaucoup plus exigeante. Le rapport de compatibilité exige que les dispositions d'un document ne fassent pas obstacle à l'application des dispositions de rang supérieur, comme la « non contrariété » avec les options fondamentales du document d'urbanisme.

La compatibilité est remplie à la double condition que :

- 1-l'opération ne soit pas de nature à compromettre le parti d'aménagement retenu par la commune,

2-l'opération ne méconnaisse pas les dispositions du/des règlement(s) de la (des) zone(s) dans laquelle (lesquelles) sa réalisation est prévue.

Cette procédure doit faire l'objet d'une concertation publique obligatoire.

La concertation publique :

Elle a été réalisée du 4 au 29 novembre 2019 (art. L 103-2 C.U.) avec une réunion publique du 13 novembre 2019 réunissant près de 150 personnes. Elle a permis de faire une présentation du projet et de recueillir les remarques et différentes observations. À la suite de cette concertation, un consensus a pu être établi vis-à-vis de la nécessité de sécurisation et de fluidification des trafics. Le bilan de cette concertation est intégré à la Pièce J du dossier (Avis obligatoire rendus).

Le projet a été soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale, du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), laquelle a émis un avis favorable, assorti de 24 recommandations (auxquelles les maîtres d'ouvrage ont répondu favorablement).

Ainsi qu'au Conseil National de Protection de la Nature (CNP), qui a émis un avis défavorable en matière environnementale, assorti de 12 remarques auxquelles les maîtres d'ouvrage ont répondu de manière circonstanciée.

Enfin, un examen conjoint des Personnes Publiques Associées (PPA) a également été réalisé, avec avis favorables des PPA, dont celui de la commune de Villard-Bonnot. Le procès-verbal de cet examen a été inséré en Pièce J (Avis obligatoire rendus) (art. L 153-54 C.U. et art. R 153-13 C.U).

L'emprise du projet concerne UNIQUEMENT :

- la déviation routière (sous maîtrise d'ouvrage Département de l'Isère)

PLU de Froges

Il a été approuvé le 17 mai 2016, et rendu opposable depuis le 10 juin 2016.

La mise en compatibilité du PLU s'intéresse aux implications exclusives du projet routier sous maîtrise d'ouvrage du Département.

Elle s'apprécie réglementairement par rapport aux plans de zonage et aux règlements qui s'y appliquent. D'après le plan de zonage, le projet concerne des zones naturelles (N) et le sous-secteurs Np, agricoles (A) et le sous-secteur Ap, urbaines (Us), et à urbaniser (2AUe).

Le projet est concerné également par des zones inconstructibles, sauf exceptions (R), ou constructibles, mais avec prescriptions (B), et des zones d'aléa « crues torrentielles »(T).

2. Analyse de la compatibilité du PLU concernant l'emprise du projet

L'analyse passe au crible :

- le règlement (dispositions générales, zone destinée au réseau ferré (Us), zone à urbaniser (AU))
- les emplacements réservés ;
- le périmètre d'attente d'un projet d'aménagement global (équipement d'intérêt collectif et services publics de la commune) ;
- les espaces boisés classés (EBC) ;
- les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) ;
- les éléments remarquables.

La compatibilité du PLU de la commune doit donc être remplie à la double condition mentionnée ci-avant en ce qui concerne la commune de Villard-Bonnot

Zone naturelle et forestière :

L'article N 2 du règlement de la zone (occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières) autorise les installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, ainsi que les installations nécessaires au bon fonctionnement du service ferroviaire.

L'article N 4 précise que les fossés et écoulements de surface ne doivent pas être couverts, sauf impératifs.

L'article N 11 évoque l'existence d'équipements collectifs ou à des services publics, et leur adaptabilité aux impératifs.

Ainsi, aucune mise en compatibilité n'est nécessaire pour le règlement de cette zone.

Sous-secteur Np : (pièce E Etude d'Impact Environnementale, chapitre 6)

Il représente les secteurs naturels et forestiers protégés en raison de la présence d'une ZNIEFF, d'une zone humide, ou d'une qualité paysagère du site.

L'article N 2 de son règlement n'autorise que les installations nécessaires à l'accueil du public, aux activités scientifiques...

L'article N 4 précise que les fossés et écoulements de surface ne doivent pas être couverts, sauf impératifs techniques. Or, le projet intègre le franchissement des cours d'eau par la chaussée et la couverture d'une portion de leur lit : il s'agit là d'un impératif technique.

L'article N 11 évoque l'existence d'équipements collectifs ou de services publics, et leur adaptabilité aux impératifs.

Une mise en compatibilité du règlement du sous-secteur Np (article N 2) sera donc nécessaire.

Sous-secteur Ap :

Il représente les secteurs protégés en présence d'une ZNIEFF, d'une zone humide ou de la qualité paysagère du site.

L'article A 2 de son règlement admet les affouillements et exhaussements d'ouvrages d'intérêt collectif, les constructions nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire.

L'article A 4 précise que les ruisseaux et chantourne ne doivent pas être couverts, sauf impératifs techniques. Le projet nécessitera la couverture d'une partie du lit des cours d'eau : il s'agit d'un impératif technique (cf pièce E Etude d'Impact Environnementale, chapitre 6)

Une mise en compatibilité du règlement du sous-secteur AP sera nécessaire (article A2).

Zone d'emprise de la voie ferrée (Us)

L'article U 2 autorise sous conditions les équipements nécessaires aux services publics et au service ferroviaire.

Aucune mise en compatibilité du règlement de la zone n'est donc nécessaire.

Zone à urbaniser 2AUe :

Le secteur concerné par le projet correspond à la friche industrielle Fredet.

L'article AU2 autorise les équipements nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif.

L'article AU4 précise que les ruisseaux et fossés ne doivent pas être couverts, sauf impératifs techniques. Or, le projet intègre le franchissement des cours d'eau par la chaussée et la couverture d'une portion de leur lit : il s'agit là d'un impératif technique (cf pièce E chapitre 6).

Aucune mise en compatibilité du règlement de la zone n'est donc nécessaire.

Eléments relatifs aux risques naturels :

Le territoire communal est concerné par un Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI), et un Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN).

Le projet est autorisé dès lors qu'il n'aggrave pas les risques et n'en provoque pas de nouveau (cf pièce E chapitre 6). Le projet intégrera donc des mesures visant au respect de ces règles.

Aucune mise en compatibilité du règlement de la zone n'est dès lors nécessaire.

Emplacements réservés :

Aucun emplacement réservé n'est concerné. **Aucune mise en compatibilité du règlement de la zone n'est dès lors nécessaire.**

Secteurs de pré-localisation d'équipement public :

Il s'agit de la servitude de pré-localisation N 5 : aménagement de cheminements doux piétons et/ou cycles. Aucune prescription n'est définie au règlement écrit pour ce secteur.

Par conséquent, **aucune mise en compatibilité du règlement de ce secteur n'est dès lors nécessaire.**

En outre, aucune mise en compatibilité du règlement graphique n'est nécessaire, puisque le projet s'implante en cohérence avec ce zonage.

Espaces Boisés Classés (EBC) :

Aucune mise en compatibilité du règlement n'est nécessaire, aucun EBC n'étant intercepté par le projet.

Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

L'OAP n° 1 concerne les déplacements doux et multimodalité. Le projet prend en compte ces orientations : par conséquent, **aucune mise en compatibilité du règlement n'est nécessaire.**

Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) :

Le PADD se définit autour de 6 axes, dont l'axe n° 1 (développement urbain et habitat) (*Construire la ville sur la ville, valoriser l'urbanisation existante comme ressource foncière pour le futur*) est concerné par le projet de suppression du PN 27. Le projet ne contredit pas les orientations du PADD : il a en effet pour objet d'améliorer l'accessibilité du territoire et la sécurité des usagers, objets de l'axe n° 1 du PADD.

D'autre part, l'objectif 1 de l'axe n° 1 précise toutefois que la plaine alluviale et agricole située entre l'Isère et la voie ferrée sera préservée et valorisée. Le projet va impacter cette zone, mais il intègre des mesures d'insertion environnementale et paysagères afin d'optimiser son implantation, et de limiter son impact sur les milieux naturels (cf pièce E chapitre 6).

Aucune mise en compatibilité du règlement n'est nécessaire

La commission d'enquête note que le projet ne contredit pas les différentes orientations du PADD.

Eléments remarquables :

Aucune mise en compatibilité du règlement n'est nécessaire, en raison de l'absence d'éléments remarquables.

Conclusion de l'analyse :

L'analyse de la compatibilité du projet au regard des dispositions du PLU conclut à une nécessaire mise en compatibilité du règlement.

Mise en compatibilité :

Cette mise en compatibilité s'applique

- au règlement du sous-secteur AP (article A2) ainsi modifié : « *les équipements, constructions et installations nécessaires au projet de suppression du passage à niveau* »

- au règlement du sous-secteur NP (article N2) ainsi modifié : « *les équipements, constructions et installations, ainsi que les exhaussements et affouillements de sol nécessaires au projet de suppression du passage à niveau, à condition que toutes les précautions soient prises pour leur insertion dans le paysage, et qu'ils soient compatibles avec la qualité des sites concernés* »

Ainsi, le projet nécessite la réduction de la protection des zones protégées Ap et Np, après modification de leurs règlements respectifs.

Évaluation environnementale :

Les maîtres d'ouvrage estiment que l'évolution du PLU emporte les mêmes effets qu'une révision, au sens du 3° de l'article L.153-31 : « *réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance* ».

Le maître d'ouvrage a décidé de recourir à une évaluation environnementale de cette mise en compatibilité, proportionnée à l'importance du PLU, aux effets de mise en oeuvre et aux enjeux environnementaux. Cette évaluation se réfère à la pièce E du projet (Etude d'Impact Environnemental) comprenant des informations communes aux 2 pièces.

Articulation avec les documents supra-communaux (pièce E chapitre 6)

La procédure de mise en compatibilité du PLU avec les différents documents d'urbanisme et de planification supra-communaux, est compatible avec ces documents.

Analyse de l'état initial (Pièce E chapitre 3) :

Les principaux enjeux environnementaux de la zone d'étude y sont repris et détaillés :

- implantation sur la friche Retia et le stock de chaux,
- présence des cours d'eau et d'une zone inondable,
- richesse écologique à enjeux très forts (Inule),
- zones humides et milieux rivulaires,
- agriculture bien présente,
- secteurs résidentiels à proximité

Incidences notables probables de la mise en compatibilité sur les enjeux environnementaux (pièce E chapitre 4)

La mise en compatibilité va nécessiter la mise à jour du règlement écrit afin d'autoriser la suppression du PN et permettre sa réalisation. Mais elle se limitera strictement à autoriser le projet, sans nouvelles occupations, et sans remettre en cause les orientations d'aménagement du PLU.

Solutions de substitution (Pièce C Notice explicative Chapitre 2) :

La pièce C explique les raisons du choix de la solution retenue.

Présentation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (pièce E chapitre 4)

La mise en compatibilité se limite strictement à autoriser la réalisation de la suppression du PN. Les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement, sont identiques à celles du projet.

Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets sur l'environnement

(pièce E chapitre 4) Ce sont les mêmes que ceux du projet.

Résumé non technique :

La mise en compatibilité du PLU se réfère à la pièce E : elle conduit à modifier le règlement des zones A et N, et se limite strictement à autoriser le projet, sans nouvelles occupations des sols et sans remettre en question les orientations d'aménagement du PLU.

En conclusion, la commission d'enquête relève :

- que la compatibilité de la procédure de mise en compatibilité du PLU avec les documents d'urbanisme et de planification supra-communaux, est liée à celle du projet, avec ces mêmes documents,*
- que les incidences de cette mise en compatibilité sur les enjeux environnementaux sont identiques à celles du projet sur l'environnement,*
- que les mesures ERC visant les conséquences dommageables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement sont identiques à celles du projet,*
- que les critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement sont identiques à ceux du projet.*

La commission d'enquête constate ainsi que le maître d'ouvrage a présenté un projet cohérent (sous réserve des adaptations à apporter au règlement d'urbanisme), et soucieux de la protection de l'environnement.

*Pour les diverses raisons détaillées ci-dessus, elle émet en conséquence un
AVIS FAVORABLE
sur la mise en compatibilité du PLU de Froges.*

*Considérant les 2 avis favorables ci-dessus, la commission d'enquête émet un
AVIS FAVORABLE
sur la mise en compatibilité des PLU de Villard-Bonnot et de Froges*

XIII. C. PROCÈS-VERBAL ET AVIS CONCERNANT L'ENQUÊTE PARCELLAIRE RELATIVE AUX PARCELLES NÉCESSAIRES A LA RÉALISATION DU PROJET

XIII. C.1. Objet de l'enquête parcellaire

Pour l'ensemble des emprises concernées par des besoins d'acquisitions foncières, une enquête parcellaire a été organisée conformément aux articles R.131-3 et suivants du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

L'enquête parcellaire est destinée à vérifier l'identité des propriétaires, titulaires de droits réels (détenteurs d'usufruit, bénéficiaires de servitude, preneurs à bail) et autres intéressés (non titrés aux services de la publicité foncière) directement concernés par le projet. L'enquête parcellaire a également pour but la détermination des parcelles de terrain nécessaires à la réalisation du projet ou la définition précise des terrains et immeubles à acquérir pour la réalisation du projet.

Elle doit permettre aux propriétaires de prendre connaissance des limites d'emprise du projet et de connaître les surfaces à maîtriser pour chacune des parcelles les concernant. Les intéressés ont été invités à consigner pendant toute la durée de l'enquête leurs observations sur les registres déposés en Mairie, prévus cet effet, ou à les adresser par écrit soit au maire qui les joindra au registre, soit à l'attention du président de la commission d'enquête au siège de l'enquête.

XIII.C.2. Son cadre réglementaire

L'enquête parcellaire est réalisée conjointement aux enquêtes publiques préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) au titre du code de l'environnement, et à l'Autorisation Environnementale au titre de la loi sur l'eau, de la dérogation pour destruction d'espèces protégée et au défrichement conformément à l'article R. 131-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique :

« Lorsque l'expropriant est en mesure, avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire ainsi que la liste des propriétaires, l'enquête parcellaire peut être faite en même temps que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. »

L'ouverture de l'enquête parcellaire a nécessité la prise d'un arrêté par le préfet ordonnant l'ouverture d'une enquête parcellaire. Cet arrêté a précisé les modalités du déroulement de ladite enquête. Ayant été réalisé conjointement à l'enquête préalable à la DUP, le préfet a pris un unique arrêté d'ouverture d'enquête publique et d'enquête parcellaire, conformément aux dispositions de l'article R. 131-4 et R. 131-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

L'arrêté d'ouverture d'enquête parcellaire a été notifié par courrier recommandé avec accusé réception, aux propriétaires et ayants-droits concernés par l'opération (dispositions de l'article R.131-6 du même code). Le déroulement de l'enquête s'est effectué selon les dispositions des articles R. 131-7 et R. 131-8.

Au terme de cette enquête, la procédure d'expropriation pourra éventuellement être engagée, conformément aux dispositions du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, et cela pour les parcelles qui n'auraient pas fait l'objet d'accords amiables de cession.

XIII.C.3. Contenu du dossier

Le dossier d'enquête parcellaire (pièce I) comprend, conformément aux dispositions de l'article R. 131-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique :

1° Un plan parcellaire régulier des terrains et bâtiments ;

2° La liste des propriétaires établie à l'aide d'extraits des documents cadastraux délivrés par le service du cadastre ou à l'aide des renseignements délivrés par le directeur départemental ou, le cas échéant, régional des finances publiques, au vu du fichier immobilier ou par tous autres moyens.

Cette pièce I mentionne également en page 5, une « notice explicative » à consulter dans la pièce C, laquelle notice ne présente nullement la procédure de déroulement de cette enquête parcellaire.

XIII.C.4. Estimation du Domaine

Le Service du Domaine a délivré son avis estimatif pour une expropriation à l'amiable des terrains concernés par l'expropriation (cf pièce J pages 53 à 56)

XIII.C.5. Information et affichage

Le maître d'ouvrage a fait afficher en mairie, à l'initiative de la SNCF, le courrier adressé en recommandé avec accusé de réception (mais non retiré) à la société Papeteries de Voiron et Lancey, ou à ses ayants-droits concernés par l'opération (dispositions de l'article R 131-6 du même Code) l'informant de l'arrêté d'ouverture d'enquête parcellaire (section AB terrier n° 60).

En effet, la société a fait l'objet en 2006 d'un règlement judiciaire, puis le 23 février 2016, d'une liquidation de biens diligentée par Maître SERRANO, liquidateur judiciaire, 61 Bd des Alpes à Meylan, lequel a, par la suite, bien accusé réception du courrier, mais n'a pas apporté de réponse

XIII.C.6. Conformité de l'emprise de cessibilité et du plan parcellaire

➤ **Conformité de l'emprise de cessibilité avec le projet de suppression du PN 27 :**

Selon les éléments en sa connaissance et l'analyse du dossier (notamment Pièces C, D et I), la commission d'enquête estime que l'emprise de cessibilité est cohérente avec le projet de suppression du PN 27 car :

- elle est adaptée aux travaux envisagés ;
- elle est nécessaire au projet envisagé ;
- elle apparaît strictement suffisante ;
- elle est cohérente dans le cadre de la DUP conjointe.

La commission d'enquête souligne que les parcelles visées devront toutes recevoir au « final des travaux » une affectation conforme à l'objet des travaux envisagés.

➤ **Conformité du plan parcellaire avec les travaux envisagés**

Selon l'analyse du dossier, le plan parcellaire apparaît conforme aux travaux envisagés par le projet de suppression du PN 27, à la fois sur le périmètre parcellaire du Département de l'Isère et celui de SNCF Réseau.

➤ **Observations du public sur l'emprise de cessibilité**

La présente enquête publique a donné lieu à deux observations du public concernant l'expropriation des parcelles (observations n°17 EARL du Mayard et n°19 RETIA). Il conviendra au maître d'ouvrage (CD 38) de prendre en compte les observations des propriétaires pour limiter au minimum l'emprise d'expropriation.

En conclusion, la commission d'enquête constate la régularité, en la forme et au fond, de la procédure de l'enquête parcellaire.

***En conséquence, la commission d'enquête émet un
AVIS FAVORABLE
sur cette procédure d'enquête parcellaire***

XIII. D. CONCLUSIONS CONCERNANT LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

AUTORISATION LOI SUR L'EAU, DÉROGATION AUX ESPÈCES PROTÉGÉES, AUTORISATION DE DÉFRICHEMENT

La demande d'autorisation environnementale, traitée dans la pièce F du dossier, comprend :

- A. la demande d'autorisation environnementale (volet Loi sur l'Eau) : pages 26 à 47,
- B. la demande de dérogation espèces protégées (article L 411-2 § 4 du Code de l'Environnement : pages 48 à 169,
- C. la demande d'autorisation de défrichement (article L 341-1 et suivants du Code Forestier) pages 170 à 186.

XIII.D.1. DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE, VOLET LOI SUR L'EAU

Le plan du volet « Loi sur l'Eau » est décliné en 12 chapitres dans la pièce F.

Nota de la C-E) Après un court exposé sur le projet, au début de chaque paragraphe, les remarques ou critiques des personnes publiques associées (PPA) - apportées sur ces chapitres (cf pages 10 à 50 supra)-, sont reprises sur le même chapitre, et sont accompagnées du mémoire en réponse du maître d'ouvrage et suivies de l'avis de la commission d'enquête.

1. Rétablissement des écoulements naturels : (n° 3 et 15 Ae) (CNPN n° 1.6.)

Projet : Ce rétablissement implique la déviation définitive du Laval, sur un linéaire de 120 m, afin d'éviter la création d'un ouvrage de 72 m de couverture sous le futur giratoire. Cette opération améliorera l'état écologique du ruisseau, qui reprendra globalement ses caractéristiques hydrauliques, avec une pente variable et une sinuosité réduite. Des enrochements seront mis en place dans les sections présentant un risque hydraulique. Le ruisseau sera équipé de 3 ponts-cadres (plus un pour la Chantourne), lesquels assureront la continuité écologique pour la faune aquatique et terrestre.

Interventions de l'Ae: Sur ce point, l'Autorité environnementale a recommandé de préciser l'état chimique et l'hydromorphologie du Laval (n° 3) et les incidences sur les éventuelles interactions entre les crues de l'Isère et celles du Laval, et la vulnérabilité du projet (n° 15.)

Interventions du CNPN : (CNPN n° 1.6.)

Les franchissements hydrauliques seront effectués à l'aide d'ouvrages pont-cadres dont la conséquence sera de bétonner le fonds du cours d'eau (n° 1).

La proposition d'ouvrages de franchissement sans assise en lit mineur pose question : le CNPN recommande de réaliser des lits « emboîtés » (n° 6)

Réponse du M.O. à l'Ae : le maître d'ouvrage (M.O.) a apporté les précisions dans son mémoire : les données de qualité des eaux, - fournies par le SDAGE et l'Agence de l'Eau-, n'ont pas permis de statuer sur ce point.

Quant à son hydromorphologie, le M.O. a constaté des caractéristiques très dégradées (berges abruptes, ou maçonnées).

La modélisation hydraulique (Q 10 pour l'Isère et Q 100 pour le Laval) effectuée par le M.O. prend en compte la concomitance des crues entre l'Isère et le Laval, et le dimensionnement du ruisseau a été validé par le SYMBHI.

Réponse du M.O. au CNPN :

Le choix d'utiliser 2 techniques différentes est lié à l'analyse de l'intérêt écologique des 2 sections et des ambitions de restauration du SYMBHI, pour les 2 parties aval (très rectiligne) et amont (mobilité latérale et horizontale) du Laval.

La conception du réaménagement du Laval, réfléchi dès le début en concertation avec le SYMBHI, sera poursuivie jusqu'à l'achèvement des travaux.

Avis de la commission d'enquête :

Elle constate que le M.O. apporte une réponse précise et convaincante sur les 2 questions posées par l'Ae, comme sur celles du CNPN.

2.Rejet des eaux pluviales : n° 12 ,13, 14 Ae

Projet : il prévoit un réseau séparatif, avec un système d'assainissement des eaux de plate-forme, et un système de drainage pour les écoulements « propres ». La collecte des eaux pluviales sera imperméabilisée. Les ouvrages mis en place « avant rejet » doivent protéger les milieux récepteurs et les préserver des risques de pollution, en stockant temporairement un certain volume d'eau, avant rejet dans le bassin et le réseau de collecte. Cette solution permettra la décantation des matières en suspension, avant rejet. Deux fossés subhorizontaux enherbés et un bassin d'infiltration seront mis en place.

Interventions de l'Ae : proximité du dépôt de chaux (12), éviter les produits phytosanitaires (n° 13), dimensionnement des dispositifs d'assainissement (n° 14).

Réponse du M.O. : ce dernier reprecise les précautions prises afin d'éviter tous rejets non maîtrisés à l'extérieur de la plate-forme : d'une part, un Plan Général de Coordination des travaux, un Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé, d'autre part une interdiction de tout produit phytosanitaire, enfin un dimensionnement des réseaux d'assainissement à l'aide d'un guide CEREMA au regard des enjeux climatiques.

Avis de la commission d'enquête :

Le M.O. reconnaît la précision des réponses apportées aux 3 questions posées par l'Ae.

3.Sels de déverglaçage :

Projet : aucun sel de déverglaçage ne sera utilisé dans le cadre du projet.

4.Rejets des eaux usées : (Ae n° 12 13.) (CNPN 7)

Projet : en phase travaux, aucun rejet d'eaux usées n'est prévu. L'installation de sanitaires permettra l'évacuation de ces eaux vers les réseaux existants.

Interventions de l'Ae : détailler les précautions prise en phase chantier à proximité du dépôt de chaux (n° 12), éviter les produits phytosanitaires (n° 13), justifier le choix du dimensionnement des dispositifs d'assainissement de la plateforme routière au regard des phénomènes climatiques, et des ouvrages hydrauliques au regard des objectifs de renaturation du Laval.

Interventions du CNPN (n° 7): la réduction des pollutions ne sera pas pleinement effective. Il recommande une approche multi-barrière (guide Macdonald).

Réponse du M.O. :

Le Plan Général de Sécurité et de Protection de la Santé précisera l'ensemble des mesures prises en faveur du personnel.

Le dimensionnement de l'assainissement de la plateforme est réalisé pour une occurrence décennale. Le guide CEREMA adopté par le M.O. abordera le sujet du dimensionnement des réseaux d'assainissement.

Enfin une approche multi-barrière est bien prévue avec la protection des sols dénudés et un assainissement provisoire mis en place dès les premiers décapages.

Avis de la commission d'enquête :

Les réponses du M.O. sont concordantes avec les autres aspects du projet. La C-E émet un avis favorable sur ces 3 réponses.

5.Travaux dans le lit mineur :

Ce thème est traité au premier paragraphe supra relatif au rétablissement des écoulements naturels

6.Ouvrages et remblais en lit majeur :

Projet : il traverse la zone inondable du Laval et entraîne la réalisation de remblais en son sein. La modélisation hydraulique du ruisseau est présentée au chapitre 3 de l'Etat Initial de l'Environnement, et au chapitre 4 des incidences notables du projet sur les mesures ERC (pièce E Etude d'impact

Environnemental). La conclusion est qu'il n'y a pas d'augmentation des niveaux d'eau en lit majeur, et pas d'aggravation de la situation actuelle d'inondation. En revanche, plusieurs secteurs sont soustraits à l'expansion des crues (une réduction de 13 655 m² de surfaces inondables et de 1024 m³ de volume des crues, pour le seul ruisseau du Laval (les travaux engagés par le SYMBHI sur l'Isère ayant conduit à épargner le secteur du projet). Une zone de compensation hydraulique de 2000 m³ est ainsi définie.

7.Aménagement ou comblement de zones humides : (Ae 4.5.9.19.21). CNPN 11. (CCG p 58)

Projet : l'inventaire de ces zones est traité à la pièce E Etude d'impact. La surface des zones humides impactées représente 0,34 ha sur les 2,43 ha de la zone d'emprise (soit 14%) : essentiellement le dépôt de chaux et le site Retia. Une surface d'environ 2 069 m² sera définitivement altérée. La compensation portera sur 5 800 m² (arasement des berges du Laval et création de banquettes au réaménagement du ruisseau.), soit un ratio de 200 % de compensation.

Interventions de l'Ae : Ae 4.5.9.19.21

Elle recommande de compléter la détermination sur critère pédologique des zones humides (n° 4), d'approfondir l'inventaire des milieux aquatiques, notamment ceux du Laval(n° 5), d'insérer une synthèse des études des différentes variantes ayant conduit au parti pris retenu, (critères environnementaux considérés(n°9), de proposer de nouvelles mesures compensatoires à la destruction des zones humides (afin de répondre aux prescriptions du SDAGE)(n° 19), de démontrer le caractère additionnel des compensations attendues de la mesure MC3 (réaménagement du Laval et restauration d'une ripisylve(n° 21)

Interventions du CNPN (n°.11).

Le décaissement des berges MC 3 n'est pas satisfaisant pour une mesure compensatoire des atteintes à la biodiversité, cette mesure présentant de fortes incertitudes pour une restauration effective des zones humides.

Intervention de la C.C.G

La C.C.G demande également de préciser la localisation de la mesure compensatoire des zones humides.

Mémoire en réponse du M.O.

A l'Ae : le bureau d'étude a évalué le sol des zones humides (de la zone Sud-Est) comme « impossible à sonder », ce qui l'a conduit à considérer la zone comme « non humide » (4).

Le M.O. s'engage à compléter les inventaires (piscicole et mammifères (5),

Il a examiné en amont les variantes, selon plusieurs critères, et en fonction des impacts potentiels, et de la faisabilité technique et financière, sans oublier les impacts humains (9).

Le nouveau calcul des ratios de compensation permet d'identifier la restauration de 0,11 ha de zone humide, et une compensation de 252%, respectant ainsi les préconisations du SDAGE (19).

Les enjeux les plus forts concernent la zone du Laval qui concentre les enjeux de continuité écologique, de zones humides, enfin d'espèces protégées. Les actions compensatoires ont été concentrées sur le ruisseau et ses abords, dans un principe de mutualisation (21).

Au CNPN : pour rappel, 0,34 ha de zones humides sont concernés par l'emprise globale du projet. Sur ces 3400 m², 1120 m² ne seront pas définitivement altérés par le projet. La mesure MC3 permettra de reconnecter le ruisseau avec ses zones de débordement et de recréer des zones humides, pour une plus-value écologique importante (n°11).

A la C.C.G. : La maîtrise d'ouvrage localise la mesure compensatoire entre la future infrastructure et le ruisseau du Laval, sur la commune de Froges, et précise sa surface de 1,15 ha. Il conviendra de décaisser le terrain d'assiette composé d'un dépôt de chaux.

Avis de la commission d'enquête :

Le M.O. répond de manière précise et circonstanciée à toutes les remarques et critiques.

La commission d'enquête approuve ses réponses.

8.Prélèvement d'eau dans les cours d'eau et nappes :

Projet : Les opérations de pompage nécessiteront un système d'évacuation des eaux vers le milieu naturel, après décantation en bassin.

9.Dévoisement des réseaux :

Projet : Les réseaux GRT Gaz, SPMR-Trapil, Enedis seront rétablis par la réalisation d'un forage afin de franchir le Laval et le projet routier.

10. Autres solutions et justifications du projet : Ae 1.9. CNPN 1.6.11.

Projet : Elles sont présentées à la pièce E Etude d'impact

Interventions de l'Ae : elle recommande de préciser le périmètre et le contenu du projet global de réaménagement du secteur (n° 1), d'insérer au dossier une synthèse des études des différentes variantes ayant conduit au parti pris retenu (n° 9)

Interventions du CNPN : CNPN 1.6.11.

Les franchissements hydrauliques seront effectués à l'aide d'ouvrages pont-cadres dont la conséquence sera de bétonner le fonds du cours d'eau (n° 1).

La proposition d'ouvrages de franchissement sans assise en lit mineur pose question : le CNPN recommande de réaliser des lits « emboîtés » (n° 6)

Le décaissement des berges MC 3 n'est pas satisfaisant pour une mesure compensatoire des atteintes à la biodiversité, cette mesure présentant de fortes incertitudes pour une restauration effective des zones humides. (n° 11)

Réponse du M.O.

A l'Ae : le projet vise prioritairement la sécurisation du passage à niveau considéré comme dangereux, et sans corrélation avec d'autres projets sur le secteur. (n° 1)

Le M.O. a examiné en amont les variantes, selon plusieurs critères, et en fonction des impacts potentiels, et de la faisabilité technique et financière, sans oublier les impacts humains (9)

Au CNPN : le choix d'utiliser 2 techniques différentes est lié à l'analyse de l'intérêt écologique des 2 sections et des ambitions de restauration du SYMBHI, pour les 2 parties aval (très rectiligne) et amont (mobilité latérale et horizontale) du Laval (n° 1).

La conception du réaménagement du Laval, dès le début en concertation avec le SYMBHI, sera poursuivie jusqu'à l'achèvement des travaux. (n° 6)

Pour rappel, 0,34 ha de zones humides sont concernés par l'emprise globale du projet. Sur ces 3 400 m², 1 120 m² ne seront pas définitivement altérés par le projet. La mesure MC3 permettra de reconnecter le ruisseau avec ses zones de débordement et de recréer des zones humides, pour une plus-value écologique importante (n° 11)

Avis de la commission d'enquête :

La commission d'enquête constate la justesse et la précision des réponses du M.O.

11. Moyens de surveillance et d'intervention :

Projet : Ils figurent à la pièce E. Etude d'impact.

La Notice de Respect de l'Environnement mise en place par les M.O. est intégrée aux marchés de travaux. Les entreprises devront insérer ces procédures dans leur Plan de Respect de l'Environnement.

12. Coût du projet :

L'estimation sommaire des dépenses (valeur mars 2021) s'élève à 24 millions d'euros hors taxe, dont 15 384 000 € pour la déviation routière (maîtrise d'ouvrage du Département) et 8 900 000 € pour le rétablissement des modes actifs (maîtrise d'ouvrage de la SNCF). Le coût des mesures environnementales est évalué à 1 million H.T

Avis de la commission d'enquête :

Le projet est soumis à la procédure relative aux installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) (article L 214-1 à 214-6 du Code de l'Environnement).

*Il est complété de toutes les pièces nécessaires à l'instruction de la demande (précisées dans l'imprimé CERFA n°15964*01).*

La commission d'enquête relève que les impacts des travaux sont les suivants :

- Pour les prélèvements :

- *Le projet de réalisation des rampes SNCF (aménagement mode doux) entraînera un rabattement de la nappe de l'Isère potentiellement supérieur à 10 000 m³/an (et inférieur à 200 000 m³/an) ;*
- *Les travaux de fondations des ouvrages hydrauliques Laval 2 et 3 entraîneront un rabattement de la nappe de l'Isère potentiellement supérieur à 10 000 m³/an (et inférieur à 200 000 m³/an) ;*

- Pour les rejets des eaux :

- *Présence d'un rejet des eaux pluviales collectées sur la plate-forme routière via les dispositifs d'assainissement et de traitement (9 590 m²) ;*

- Présence d'un rejet des eaux pluviales interceptées par les cheminements mode doux et les rampes (1 173 m²) ;
- La surface totale collectée et interceptée sera d'environ 10,76 ha (10 763 m²).
- **Pour l'impact sur le milieu aquatique ou sur la sécurité publique :**
- Le rétablissement des cours d'eau (ruisseau du Laval et Chantourne) sera effectué par le biais d'ouvrages respectant la pente naturelle sans faire obstacle à la continuité écologique.
- Ces ouvrages ne constitueront pas un obstacle à l'écoulement des crues dans le lit mineur pour le ruisseau de Laval.
- Les inventaires écologiques n'identifient pas de frayères potentielles au droit du projet
- le projet entraînera la création de remblais en zone inondable, la surface soustraite étant égale à 20 033 m², Isère et Laval cumulés (représentant ainsi un volume d'impact sur Q100 de 1024 m³ pour le Laval).
- Le projet présente un impact sur les zones humides de l'ordre de 3 431 m² en phase travaux (3 191 m² pour la partie routière + 240 m² pour la partie ferroviaire), dont 2 069 m² seront consommés définitivement (1988 m² pour la partie routière + 81 m² pour la partie ferroviaire).

La commission d'enquête constate que le projet, sur son volet « Loi sur l'eau », répond de manière précise et circonstanciée, complétée par de nombreux plans et croquis, à l'ensemble des rubriques du CERFA.

*En conséquence, elle émet un
AVIS FAVORABLE
sur ce premier chapitre de la Demande d'Autorisation Environnementale*

XIII. D. 2. DEMANDE DE DÉROGATION A

LA PROTECTION DES ESPÈCES PROTÉGÉES

(ARTICLE L. 411-2 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT (PAGES 48 à 169))

Le plan du volet « dérogation aux espèces protégées » est décliné en 11 chapitres de la pièce F. Après un résumé du projet au début de chaque chapitre, les remarques ou critiques des personnes publiques associées (PPA) relatives à chaque chapitre, sont reprises et accompagnées du mémoire en réponse du maître d'ouvrage, et suivies de l'avis de la commission d'enquête.

Les numéros des remarques des PPA, permettent de retrouver les interventions des PPA déjà détaillées en pages 10 à 50 supra du rapport.

1.Méthodologies des inventaires de terrains : (Ae 5.)(CNPN 3)

Projet : différentes aires d'études, susceptibles d'être concernées par les effets du projet, ont été distinguées dans le cadre de l'expertise du milieu naturel : l'aire d'étude rapprochée (qui intègre l'emprise initiale du projet) et l'aire d'étude élargie.

Recommandation de l'Ae (n° 5) :

L'Ae recommande d'approfondir l'inventaire des milieux aquatiques, notamment du torrent de Laval.

Avis du CNPN : sur la réalisation de l'état initial (n° 3):

La principale critique porte sur l'absence d'état initial concernant les espèces aquatiques et semi-aquatiques du cours d'eau franchi (poissons, mollusques, crustacés, petits mammifères). Il est attendu de compléter cet état initial avant le démarrage des travaux, ceci dans une optique de sécurisation juridique du projet

Réponse des maîtres d'ouvrage :

A l'Ae : afin de compléter l'état initial sur la partie milieu aquatique, les maîtres d'ouvrage s'engagent à :

- Compléter l'inventaire piscicole
- Compléter l'inventaire des mammifères (Muscardin, Crossope aquatique),

Au CNPN :

Les inventaires écologiques menés n'ont pas permis d'identifier des habitats favorables pour le Muscardin et le Crossope aquatique dans la zone d'étude du projet. Toutefois, les maîtres d'ouvrage s'engagent à réaliser des inventaires complémentaires afin de confirmer l'absence de ces espèces dans la zone d'étude du projet:

L'état initial sera complété :

- Complément de l'inventaire piscicole

- Complément de l'inventaire des mammifères en ciblant la recherche sur le Muscardin et le Crossope aquatique.

Avis de la commission d'enquête (C-E) :

La C-E constate et apprécie le souci des M.O. pour compléter l'étude de l'état initial.

2.Diagnostic écologique : espèces protégées inventoriées (Ae 16.) (CNPN 2.)

Projet : l'aire d'étude rapprochée n'est pas concernée par des zonages règlementaires, mais recoupe deux zonages d'inventaires liés à 2 ZNIEFF, susceptibles de contenir des espèces protégées. L'aire d'étude élargie recoupe un zonage règlementaire, quinze zonages d'inventaires du patrimoine naturel, un site du Conservatoire d'Espaces Naturels et un Parc Naturel Régional.

Recommandation de l'Ae (16):

L'Ae recommande d'approfondir la recherche de stations de l'Orthotric de Roger et de proposer le cas échéant des mesures (éviter, réduire) de protection des arbres qui constituent son habitat et si besoin, des mesures de compensation.

Manque d'alternatives au choix lié à la mesure conservatoire d'AREA (CNPN n° 2)

Le projet souffre d'un autre défaut concernant la recherche d'alternatives satisfaisantes : l'évitement de la mesure compensatoire AREA. Le dossier manque de clarté sur le fait qu'il vient empiéter sur une mesure compensatoire existante. L'échange en commission a permis de comprendre qu'il s'agissait d'une zone compensatoire mise en place très récemment par AREA et ne présentant pas encore d'espèces protégées. Le CNPN considère qu'impacter une zone compensatoire présente le même niveau d'enjeu administratif qu'impacter une aire protégée, et ne s'explique pas la légèreté du dossier en la matière, devant l'exemplarité attendue auprès d'un opérateur public.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

A l'Ae :

La procédure à l'origine des mesures compensatoires est une dérogation « espèces protégées » dont l'application se fait via l'arrêté Préfectoral 38- 2017-07-04-008. Les mesures compensatoires correspondent à la mesure MC3 de l'arrêté préfectoral. L'objectif de la mesure compensatoire initiale était de retrouver des habitats favorables aux espèces de milieux semi-ouverts impactés par le projet de demi-diffuseur.

Au CNPN :

Les inventaires faune/flore réalisées sur ce périmètre par le bureau d'étude BIOTOPE démontrent un enjeu écologique moyen sur le tènement. On note la présence d'un habitat d'intérêt communautaire (prairie de fauche), la présence du Sérin Cini et du Petit Gravelot dans l'îlot boisé, lui-même favorable à la présence de chiroptères en chasse et petits mammifères.

Le prestataire Biotope a réalisé des inventaires spécifiques ciblés sur l'espèce en 2021, sur l'ensemble des habitats susceptibles de l'accueillir, avec les prélèvements de bryophytes et analyse à la loupe binoculaire. Aucune observation de l'espèce n'a été réalisée dans les zones concernées par les emprises du projet, en phase de travaux ou d'exploitation. La ripisylve de l'Isère, habitat favorable, n'a pas été prospectée, car elle ne sera pas impactée ; aucune mesure d'évitement, réduction ou de compensation n'est donc nécessaire pour cette espèce.

Avis de la commission d'enquête (C-E) :

La C-E relève les difficultés auxquelles les M.O. sont confrontés dans la recherche de zones compensatoires. Elle note favorablement l'engagement des M.O. à retrouver des sites (sous réserve de leur pertinence écologique).

3.Continuités et fonctionnalités écologiques (Ae .21. CNPN 10).

Projet : la grande majorité de l'aire d'étude est identifiée comme un espace urbanisé/artificialisé perméable aux différentes trames, et ne s'intègre pas dans le fonctionnement écologique régional. Elle s'impose plutôt comme un secteur de rupture de continuité, notamment pour la trame bleue.

Recommandation de l'Ae (n° 21):

L'Ae recommande de démontrer le caractère additionnel des compensations attendues de la mesure MC3 « réaménagement du Laval et restauration d'une ripisylve ».

Remarque du CNPN (10): nouvelles mesures visant à compenser l'impact sur les continuités écologiques

L'impact sur les continuités écologiques causé par la création de la nouvelle infrastructure, qui n'est pas entièrement évité et réduit, à travers une action sur une rupture de continuité à effectuer sur une route voisine, par exemple en agissant sur un point noir de migration des amphibiens recensés dans la base de données du département et de la LPO.

Réponse des MO

A l'Ae (21)

Les enjeux les plus forts se concentrent dans la zone d'étude autour du ruisseau du Laval. En effet, le cours d'eau concentre les enjeux de continuité écologique en constituant le seul corridor encore réellement fonctionnel dans la zone d'étude, les enjeux de zone humide en permettant quelques relations entre le cours d'eau et les espaces humides à proximité, les enjeux liés aux espèces et habitats d'espèces protégées avec une concentration des enjeux les plus forts au droit du ruisseau du Laval.

Dans ce contexte, il a semblé pertinent de concentrer les actions compensatoires sur le ruisseau du Laval et ses abords afin de renforcer la qualité écologique des trames vertes et bleues associées au ruisseau. Ces actions s'inscrivent donc effectivement dans un principe de mutualisation permettant d'agir sur un spectre large. Ces actions sont d'autant plus pertinentes sur la rivière qu'elles permettent d'agir sur un cours d'eau qui présente une certaine fragilité par rapport à la pression foncière et une qualité initiale moyenne permettant aux actions d'apporter une plus-value écologique intéressante.

Au CNPN (10):

Le REDI (réseau écologique du Département de l'Isère), élaboré en partenariat avec la LPO, recense l'ensemble des points de conflits avec la faune sur les routes départementales. Deux sites, à proximité de la zone de projet, ont été répertoriés comme zones de conflit petite et moyenne faune. Les deux secteurs identifiés sont la RD 523 sur les communes de La Pierre et Tencin (priorité forte) et la RD 30 sur les communes de Tencin et La terrasse (priorité moyenne)

En réponse à la demande du CNPN, une étude de faisabilité concernant le rétablissement d'une continuité écologique au droit d'un de ces deux points de conflits sera réalisée afin de permettre l'amélioration de la transparence écologique. Les zones de conflits potentielles entre les corridors de déplacements de la faune et la voirie routière sont traitées par la mise en place de plusieurs ouvrages de franchissement.

Avis de la commission d'enquête (C-E):

La C-E apprécie la réponse justifiée et précise des M.O., prévoyant plusieurs ouvrages de franchissement au profit de la faune, dans les zones de conflits potentielles

4.Impact brut sur les milieux naturels (Ae 2.)

Projet : la superficie de l'emprise du projet sur laquelle seront évalués les impacts de l'aménagement atteint 10 ha pour le chantier et 6.32 ha pour l'emprise définitive.

Recommandation de l'Ae (2):

Elle recommande de reprendre l'étude d'impact afin qu'elle restitue la démarche d'évaluation environnementale menée à l'échelle du projet d'ensemble.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Le périmètre du projet est dissemblable des autres projets mentionnés, lesquels sont à des stades d'avancement différents.

Le maître d'ouvrage souhaite donc confirmer le périmètre retenu pour la réalisation de l'étude d'impact et rappeler que les projets connus et dont le niveau d'étude est suffisant ont été analysés dans le cadre de l'analyse des impacts cumulés au § 4.7 de l'étude d'impact.

Avis de la commission d'enquête (C-E):

La C-E constate le bien-fondé de la réponse du M.O.

5.Impact sur la flore : (Ae 2.5.) (CNPN 9.10.)

Projet : l'impact brut est faible à nul pour 7 espèces, fort pour l'Inule de Suisse.

Remarques des PPA :

2. Recommandation de l'Ae : reprendre l'étude d'impact afin qu'elle restitue la démarche d'évaluation environnementale menée à l'échelle du projet d'ensemble.

5. Recommandation de l'Ae : approfondir l'inventaire des milieux aquatiques, notamment du torrent de Laval.

9.CNPN.Nouvelles mesures visant à compenser l'impact sur l'Inule de Suisse

En complément, de nouvelles mesures doivent permettre de compenser l'impact sur l'Inule de Suisse, à travers la protection/mise en gestion d'une station existante et potentiellement menacée (se rapprocher du conservatoire botanique).

10.CNPN.Nouvelles mesures visant à compenser l'impact sur les continuités écologiques

L'impact sur les continuités écologiques causé par la création de la nouvelle infrastructure, qui n'est pas entièrement évité et réduit, à travers une action sur une rupture de continuité à effectuer sur une route voisine, par exemple en agissant sur un point noir de migration des amphibiens recensés dans la base de données du département et de la LPO.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

A l'Ae :

2. Le périmètre du projet de suppression du PN27 incluant le contournement routier et le passage inférieur sous la voie ferrée est dissemblable des autres projets mentionnés. Les maîtres d'ouvrage souhaitent confirmer le périmètre retenu pour la réalisation de l'étude d'impact.

5. Afin de compléter l'état initial sur la partie milieu aquatique, les maîtres d'ouvrage s'engagent à :

- Compléter l'inventaire piscicole avec la réalisation d'une pêche d'inventaires programmée sur le mois de septembre 2022,
- Compléter l'inventaire des mammifères en ciblant la recherche sur deux espèces : le Muscardin et la Crossope aquatique.
- Pour le Muscardin, il est proposé une prospection des haies et arbustes à l'automne, période optimale pour observer les nids car les feuilles sont tombées ;
- Pour la Crossope aquatique, une approche par l'ADN Environnemental est proposée : pose de piège tous les 100 m le long du ruisseau de Laval, avec un temps de pose de 5 jours. Deux temps de relève sont prévus, un à la fin des 5 jours et un au bout de 3 jours, avec recharge des appâts s'il n'y a aucun résultat.

Au CNPN

9. Le Département de l'Isère s'engage à prendre en charge la gestion et la protection d'une station existante d'Inule de Suisse à proximité de la zone d'étude. Des échanges ont été initiés en ce sens avec le SYMBHI.

10. La base de données du Département, le REDI élaboré en partenariat avec la LPO, recense l'ensemble des points de conflits avec la faune sur les routes départementales. Deux sites, situés à proximité de la zone de projet, ont été répertoriés comme étant des zones de conflit petite et moyenne faune. Les deux secteurs sont la RD 523 sur les communes de La Pierre et Tencin : Priorité forte, la RD 30 sur les communes de Tencin et La Terrasse : Priorité moyenne.

En réponse à la demande du CNPN, une étude de faisabilité concernant le rétablissement d'une continuité écologique au droit d'un de ces deux points de conflits sera réalisée afin de permettre l'amélioration de la transparence écologique au droit de ces 2 secteurs.

Les zones de conflits potentielles entre les corridors de déplacements de la faune et la voirie routière sont traitées par la mise en place de plusieurs ouvrages de franchissement OH 1 à 3, l'ouvrage de la Chantourne, un ouvrage faune le long de la voie SNCF afin de rétablir le corridor boisé longeant la voie ferroviaire.

Avis de la commission d'enquête (C-E) :

Elle note favorablement l'engagement du Département à protéger l'espèce protégée de l'Inule. Elle apprécie la réponse justifiée et précise des M.O., prévoyant plusieurs ouvrages de franchissement en faveur des continuités écologiques.

6.Impact sur la faune: (Ae 2. 20.) (CNPN 10.)

Projet : les impacts sont négligeables à nuls pour la grande majorité des espèces d'insectes, forts à très forts pour certaines espèces d'oiseaux, faibles pour les mammifères, et les chiroptères.

Recommandations :

2.L'Ae recommande de reprendre l'étude d'impact afin qu'elle restitue la démarche d'évaluation environnementale menée à l'échelle du projet d'ensemble.

20:L'Ae recommande de reconsidérer la qualification des impacts résiduels du projet sur la faune dont des surfaces conséquentes d'habitats sont détruits

CNPN 10. Nouvelles mesures visant à compenser l'impact sur les continuités écologiques

L'impact sur les continuités écologiques causé par la création de la nouvelle infrastructure, qui n'est pas entièrement évité et réduit, à travers une action sur une rupture de continuité à effectuer sur une route voisine, par exemple en agissant sur un point noir de migration des amphibiens recensés dans la base de données du département et de la LPO.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

A l'Ae :

2.Le périmètre du projet de suppression du PN27 incluant le contournement routier et le passage inférieur sous la voie ferrée est dissemblable des autres projets mentionnés. Les maîtres d'ouvrage souhaitent confirmer le périmètre retenu pour la réalisation de l'étude d'impact.

20. L'ensemble des éléments a conclu à des impacts résiduels non notables sur ces espèces, principalement au regard de l'éparpillement et de la qualité des habitats au sein de l'aire d'étude. Les principales entités avec des milieux naturels ou semi-naturels sont le dépôt de chaux, source potentielle de pollution pour le ruisseau du Laval, la prairie à l'ouest, dans un état assez dégradé, et menacée d'invasion par des stations de Renouée asiatique, enfin la zone de jeune plantation tout au nord (environ 1 ha), qui n'offre qu'un habitat semi-ouvert transitoire aux espèces, et qui sera remis en état avec des plantations boisées sur environ 6 000 m².

Au CNPN

10. La base de données du Département, le REDI, élaboré en partenariat avec la LPO, recense l'ensemble des points de conflits avec la faune sur les routes départementales. Ainsi deux sites, situés à proximité de la zone de projet, ont été répertoriés comme étant des zones de conflit petite et moyenne faune. Cependant, aucun point de conflit avec les batraciens n'a été recensé dans le périmètre proche du projet.

Avis de la commission d'enquête (C-E):

La C-E note favorablement la réponse justifiée et précise des M.O., prévoyant plusieurs ouvrages de franchissement au profit de la faune, dans les zones de conflits potentielles.

7.Evaluation des impacts résiduels. Synthèse:

Projet : il a des effets sur l'ensemble des espèces protégées de faune, malgré la mise en place de mesures d'évitement et de réduction.

Les demandes de dérogation concernent en définitive :

- l'espèce protégée Inule de Suisse, pour destruction et transplantation
- cinq espèces protégées de reptiles, pour destruction d'habitat et perturbations.
- l'ensemble des espèces nicheuses, pour la destruction d'habitat.
- et les espèces non nicheuses. Soit un total de 45 espèces d'oiseaux protégées.
- quatre espèces de mammifères terrestres, pour destruction d'individus,
- enfin l'ensemble des 18 espèces de chiroptères, pour destruction d'habitat et perturbation.

8.Mesures de compensation : (Ae 18. 21.) (CNPN 2. 8. 12.)

Projet : elles consistent en 4 mesures (MC 1 à 4)

Recommandation de l'Ae (n° 18):

L'Ae recommande de préciser et le cas échéant de reconsidérer les mesures compensatoires à l'atteinte aux espèces protégées et à la mesure compensatoire d'Area dans les meilleurs délais, y compris leur plan de gestion.

Recommandation de l'Ae (n° 21)

L'Ae recommande de démontrer le caractère additionnel des compensations attendues de la mesure MC3 « réaménagement du Laval et restauration d'une ripisylve ».

CNPN n° 2Manque d'alternatives au choix lié à la mesure conservatoire d'AREA

Le projet souffre d'un autre défaut concernant la recherche d'alternatives satisfaisantes : l'évitement de la mesure compensatoire AREA. Le dossier manque de clarté sur le fait qu'il vient empiéter sur une mesure compensatoire existante. L'échange en commission a permis de comprendre qu'il s'agissait d'une zone compensatoire mise en place très récemment par AREA et ne présentant pas encore d'espèces protégées. Le CNPN considère qu'impacter une zone compensatoire présente le même niveau d'enjeu administratif qu'impacter une aire protégée, et ne s'explique pas la légèreté du dossier en la matière, devant l'exemplarité attendue auprès d'un opérateur public.

CNPN 8.Avis sur la compensation

Celle-ci paraît insuffisante. Aucune méthode de dimensionnement n'est proposée, ce qui ne permet pas de vérifier le respect de l'objectif de zéro perte nette de biodiversité inscrit à l'article L 110-1 du code de l'environnement. Afin d'y remédier, il est recommandé de se reporter au guide sur le dimensionnement de la compensation écologique publiée par le MTE.

CNPN12.Compensation de la destruction de la mesure compensatoire d'AREA

Aucune mesure n'est proposée en compensation de la destruction de la mesure compensatoire d'AREA, alors que SNCF réseau et le Conseil Départemental 38 sont bien responsables de sa destruction. Le dossier ne présente pas cette mesure, ni l'arrêté préfectoral qui l'avait prescrite. En l'absence d'une proposition détaillée à ce sujet, le dossier ne peut être considéré comme recevable. Cette proposition de mesures devra intégrer, dans son dimensionnement, les pertes intermédiaires que représentent, pour les espèces, l'attente du remplacement de leurs habitats détruits, par de nouveaux habitats fonctionnels.

.Réponse des maîtres d'ouvrage :

Concernant l'Inule de Suisse :

La transplantation proposée suit un protocole établi en concertation avec le CBN pour une mesure similaire dans le cadre du projet de l'A 480. La totalité des stations impactées seront déplacées sur le site d'accueil, et il est supposé qu'aucune perte de biodiversité concernant l'Inule de Suisse ne sera rencontrée. Le milieu accueillant actuellement l'Inule de Suisse est un tas de chaux, milieu assez éloigné de ce qu'on peut retrouver dans le milieu naturel. L'habitat support de l'espèce n'est pas une zone humide typique présentant un enjeu important. Le Département de l'Isère s'engage à prendre en charge la gestion et la protection d'une station existante d'Inule de Suisse à proximité de la zone d'étude. Des échanges ont été initiés en ce sens avec le SYMBHI.

Concernant la mesure compensatoire AREA :

Au stade de l'élaboration du dossier présenté à l'autorité environnementale, un site de compensation, situé à Goncelin, avait été trouvé, qui répondait parfaitement à la typologie de terrains

recherchés. Malheureusement, ce site, présenté en première intention au Pôle Espèces Protégées de la DREAL a dû être abandonné.

Afin de répondre à cet impact sur le site compensatoire d'AREA, SNCF Réseau et le Département de l'Isère ont remis en place immédiatement une phase de recherche de site qui permettra à terme de répondre aux interrogations de l'autorité environnementale par :

21. Réponse des maîtres d'ouvrage :

Les enjeux les plus forts du milieu naturel se concentrent dans la zone d'étude autour du ruisseau du Laval. En effet, le cours d'eau, bien que particulièrement dégradé d'un point de vue hydromorphologique, concentre :

-les enjeux de continuité écologique en constituant le seul corridor encore réellement fonctionnel dans la zone d'étude,

-les enjeux de zone humide en permettant quelques relations entre le cours d'eau et les espaces humides à proximité,

-les enjeux liés aux espèces et habitats d'espèces protégées avec une concentration des enjeux les plus forts au droit du ruisseau du Laval. (Castor d'Europe notamment).

Il a semblé pertinent de concentrer les actions compensatoires sur le ruisseau du Laval et ses abords, afin de renforcer la qualité écologique des trames vertes et bleues associées au ruisseau, dans un principe de mutualisation permettant d'agir sur un spectre large : renforcement des continuités écologiques, recréation d'habitats humides en relation avec la rivière, création d'habitats favorables aux espèces faunistiques.

CNPN n° 2 Réponse des MO

L'objectif pour le reclassement des mesures est de retrouver un écosystème d'habitats semi-ouvert pouvant répondre aux mêmes fonctionnalités que celles existantes sur la commune de Villard-Bonnot.

Afin de répondre à cet impact sur le site compensatoire d'AREA, SNCF Réseau et le Département de l'Isère ont remis en place immédiatement une phase de recherche de site qui permettra à terme de répondre aux interrogations de la commission CNPN par :

CNPN 8 Réponse des MO

La méthode n'est pas en contradiction avec les préconisations du guide, ni ne sous-estime les besoins compensatoires :

- Les taxons/milieus/groupes biologiques à compenser ont été identifiés dans la partie « 5.7.2 Evaluation des impacts résiduels », et un dimensionnement de la compensation a été proposé pour chaque taxons/milieus/groupes biologiques présentant un impact résiduel notable, tel que préconisé dans le THEMA publié par le CGDD « Guide d'aide à la définition des mesures ERC ».
- Les items à compenser étaient alors : Inule de Suisse, zones humides et une zone d'alimentation du Castor d'Europe.

Pour l'Inule, la transplantation proposée suit un protocole établi en concertation avec le CBN pour une mesure similaire dans le cadre du projet de A 480. Les conditions du site de transplantation semblent favorables à une reprise des pieds transplantés. L'ensemble des stations impactées seront déplacées sur le site d'accueil.

Pour les zones humides, en l'absence d'une évaluation du dimensionnement de la compensation selon le « Guide de la méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides (Gayet et al., 2016) » (dite méthode « ONEMA »), il est recherché un ratio surfacique de 200% conformément aux exigences du SDAGE RMC. Le ratio obtenu par les mesures de compensations in-situ est supérieur à 200% conformément aux préconisations du SDAGE (cf. échanges sur le sujet dans le mémoire en réponse à l'autorité environnementale).

La zone d'alimentation du Castor présente sur le site a été jugée en mauvais état de conservation, car uniquement constituée par une bande de 145 mètres linéaires. Le cours d'eau apparaît comme très

dégradé, avec des berges abruptes et un linéaire rectifié. En raison de tous ces éléments, une compensation visant la recréation de berges boisées, profilée en pente douce, avec des espèces indigènes sur deux fois la longueur impactée était recherchée (290 mètres linéaires). La mesure compensatoire dépasse l'objectif de linéaire recherché et atteint 330 mètres.

Avis de la commission d'enquête (C-E):

La C-E reconnaît que les maîtres d'ouvrage ont répondu de manière précise et circonstanciée à toutes les remarques des PPA.

9.Bilan

Le ratio de compensation concerne l'Inule de Suisse pour 398 m² et le Castor d'Europe pour 330 mètres linéaires de berges.

10.Caractéristiques et état de conservation des espèces concernées

Il apparaît que l'état de conservation de ces deux espèces est jugé favorable.

11.Suivi des mesures compensatoires

Ces mesures font l'objet de 5 mesures de suivi (MS 1 à 5).

Conclusion : Le tracé de la future voie évite la plupart des secteurs à enjeux, et les franchissements des cours d'eau sont accompagnés de mesures facilitant le passage de la faune. Les travaux nécessiteront toutefois la mise en oeuvre de mesures d'évitement, de réduction, de compensation et de suivi.

Avis de la commission d'enquête :

Le projet est soumis à la procédure prévue par l'article L 412-2 du Code de l'Environnement.

*Il est complété de toutes les pièces nécessaires à l'instruction de la demande (précisées dans l'imprimé CERFA n°13614*01).*

En conclusion, la commission d'enquête constate que le projet a privilégié une emprise tenant compte au maximum des enjeux environnementaux relatifs à la faune, la flore et leurs habitats. Les mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement devraient permettre de supprimer ou réduire la majorité des impacts ou des risques potentiels liés au projet.

Les mesures compensatoires liées aux espèces protégées sont également mises en oeuvre.

L'application de ces mesures n'exclut pas les risques d'impact de destruction d'habitat d'espèces ou d'individus d'espèces protégées.

***Elle émet en conséquence un
AVIS FAVORABLE
à la demande de dérogation, qui répond de manière précise et circonstanciée aux
rubriques du formulaire CERFA***

**XIII.D.3. DEMANDE D'AUTORISATION DE DÉFRICHEMENT
(ARTICLES L.341-1 ET SUIVANTS DU CODE FORESTIER)
(PAGES 170 A 181)**

Zones à défricher (Ae 17)

La surface totale de défrichage est fixée à 21822 m².

Recommandation de l'Ae :

L'Ae recommande de décrire clairement l'ensemble des défrichements nécessaires au projet, d'évaluer leurs incidences et si besoin de compléter les mesures prises pour les éviter, les réduire et si nécessaire les compenser.

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Les incidences notables liées au défrichement, sont principalement liées à la destruction d'une partie de la ripisylve du Laval.

Les boisements impactés par les travaux sont des boisements plutôt récents (< 30 ans).

Parmi les boisements concernés par le défrichement, environ 0,437 ha sont soumis à une demande d'autorisation.

Avis de la commission d'enquête (C-E) :

La C-E reconnaît que les maîtres d'ouvrage ont répondu de manière précise aux critiques des PPA et que l'incidence des travaux restera faible.

Age des bois (Ae 17).

Il a été nécessaire d'évaluer l'âge des arbres. En effet, si ces derniers ont moins de 30 ans, ils sont exemptés des dispositions de l'article L 341-1. Seuls les boisements rivulaires de l'Isère, du Laval, le long du dépôt de chaux et du fossé de la Chantourne, le long de la voie SNCF ont plus de 30 ans. Ainsi, l'âge des bois ne semble pas justifier une exemption de défrichement lié au projet.

Justification des défrichements (Ae 17).

Aucune surface ne peut être exemptée d'autorisation sur la seule application de ce principe. Toutefois, compte tenu des observations de terrains, les terrains à défricher, soumis à la demande d'autorisation, correspondent en définitive à l'ensemble des terrains appartenant aux collectivités territoriales ou des organismes publics. Soit 3943 m² pour le Département et 423 m² pour le Syndicat de Tencin.

Plan parcellaire soumis à autorisation : plan au 1/2500 °

Etude d'impact du défrichement :

Il est traité à la pièce E Etude d'impact environnementale

Avis de la commission d'enquête :

Le projet est soumis à la procédure prévue par l'article L 341-1 et suivants du Code Forestier.

*Il est complété de toutes les pièces nécessaires à l'instruction de la demande (précisées dans l'imprimé CERFA n°13632*07).*

La commission d'enquête constate que les informations fournies par les maîtres d'œuvre sont précises et illustrées de plans et croquis détaillés, qui répondent aux rubriques du formulaire CERFA, et qu'elles justifient la demande d'autorisation de défrichement.

***Elle émet en conséquence un
AVIS FAVORABLE
sur ce chapitre de demande d'autorisation de défrichement.***

***Considérant les 3 avis favorables ci-dessus, la commission d'enquête émet un
AVIS FAVORABLE
à la demande d'autorisation environnementale, autorisation loi sur l'eau, dérogation
espèces protégées et autorisation de défrichement.***

XIII. E. CONCLUSIONS CONCERNANT LA SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU NUMÉRO 27

La suppression du passage à niveau implique plusieurs opérations :

- 1- le déplacement du giratoire de la RD 10/ RD 10 a ;
- 2- le dévoiement de la RD 10 ;
- 3- la mise en place d'un franchissement de la voie ferrée par un ouvrage routier ;
- 4- la réalisation de rampes d'accès piétons et modes doux au niveau de la gare de Brignoud ;
- 5- la modification de l'infrastructure routière.

La commission d'enquête constate que :

La pièce H traite dans ses 12 doubles pages, de la suppression du PN 27 à Brignoud. Elle présente et détaille les conditions d'aménagement et d'exploitation qui sont jugées nécessaires pour la protection de l'environnement et garantir la sécurité des travailleurs, du public et du voisinage en général.

Ce document est clair et concis, abordant successivement le contexte de la démarche, son cadre réglementaire et le phasage de l'opération.

Il est aisément abordable et de nature à permettre à un public non averti d'avoir une information globale sur l'opération envisagée.

***En conséquence, la commission d'enquête émet un
AVIS FAVORABLE
à la suppression du passage à niveau numéro 27 de Brignoud***

XIV. CONCLUSIONS GÉNÉRALES ET AVIS MOTIVÉ SUR LE PROJET

Le cadre imparti par l'arrêté préfectoral de mise à l'enquête publique unique, se consacre à la DUP, à l'enquête parcellaire, à l'autorisation environnementale (en ses 3 volets), à la mise en compatibilité des PLU des deux communes de Froges et Villard-Bonnot et à la suppression du passage à niveau.

Il est apparu à la commission d'enquête que ce cadre ne mentionnait pas le volet humain, pourtant traité par les maîtres d'ouvrage dans leur projet.

Aussi la commission d'enquête, pour le confort du lecteur, émet-elle ci-après :

- **un rappel des principaux éléments ayant conduit aux 5 conclusions concernant les 4 thèmes définis par l'arrêté préfectoral (Chapitres XIII.A à XIII.E) ;**
- **des conclusions relatives à l'aspect humain ;**
- **ses conclusions générales avec avis motivé sur le projet global.**

A. Rappel des principaux éléments ayant conduit aux 5 conclusions

Déclaration d'Utilité Publique :

Ni les inconvénients (ou points faibles) du projet, ni son coût financier, ne sont excessifs eu égard à l'intérêt général qu'il présente ; ces inconvénients et ces coûts ne sont pas de nature à lui retirer son caractère d'utilité publique. La commission d'enquête émet un avis favorable.

Mise en compatibilité du PLU de Villard-Bonnot :

La compatibilité de la procédure de mise en compatibilité du PLU avec les documents d'urbanisme et de planification supra-communaux, est liée à celle du projet, avec ces mêmes documents. Les incidences de cette mise en compatibilité sur les enjeux environnementaux sont identiques à celles du projet sur l'environnement. Les mesures ERC visant les conséquences dommageables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement sont identiques à celles du projet. Les critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement sont identiques à ceux du projet.

La commission d'enquête constate que le maître d'ouvrage a présenté un projet cohérent (sous réserve des adaptations à apporter au document d'urbanisme), et soucieux de la protection de l'environnement. Elle émet un avis favorable.

Mise en compatibilité du PLU de Froges :

La compatibilité de la procédure de mise en compatibilité du PLU avec les documents d'urbanisme et de planification supra-communaux, est liée à celle du projet, avec ces mêmes documents. Les incidences de cette mise en compatibilité sur les enjeux environnementaux sont identiques à celles du projet sur l'environnement. Les mesures ERC visant les conséquences dommageables de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement sont identiques à celles du projet. Les critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement sont identiques à ceux du projet.

La commission d'enquête note que le maître d'ouvrage a présenté un projet cohérent (sous réserve des adaptations à apporter au règlement d'urbanisme), et soucieux de la protection de l'environnement. Elle émet un avis favorable.

Enquête parcellaire :

La commission d'enquête constate la régularité, en la forme et au fond, de la procédure de l'enquête parcellaire. Elle émet un avis favorable à cette procédure.

Autorisation environnementale : volet Loi sur l'Eau

Les impacts des travaux sont les suivants :

- Pour les prélèvements :

- Le projet de réalisation des rampes SNCF (aménagement mode doux) entraînera un rabattement de la nappe de l'Isère potentiellement supérieur à 10 000 m³/an (et inférieur à 200 000 m³/an) ;
- Les travaux de fondations des ouvrages hydrauliques Laval 2 et 3 entraîneront un rabattement de la nappe de l'Isère potentiellement supérieur à 10 000 m³/an (et inférieur à 200 000 m³/an) ;

- Pour les rejets des eaux :

- Présence d'un rejet des eaux pluviales collectées sur la plate-forme routière via les dispositifs d'assainissement et de traitement (9 590 m²) ;
- Présence d'un rejet des eaux pluviales interceptées par les cheminements mode doux et les rampes (1 173 m²) ;
- La surface totale collectée et interceptée sera d'environ 10,76 ha (10 763 m²).

- Pour l'impact sur le milieu aquatique ou sur la sécurité publique :

- Le rétablissement des cours d'eau (ruisseau du Laval et Chantourne) sera effectué par le biais d'ouvrages respectant la pente naturelle sans faire obstacle à la continuité écologique.
- Ces ouvrages ne constitueront pas un obstacle à l'écoulement des crues dans le lit mineur pour le ruisseau de Laval.
- Les inventaires écologiques n'identifient pas de frayères potentielles au droit du projet
- Le projet entraînera la création de remblais en zone inondable, la surface soustraite étant égale à 20 033 m², cumulés pour l'Isère et le Laval (représentant ainsi un volume d'impact sur Q100 de 1024 m³ pour le Laval).
- Le projet présente un impact sur les zones humides de l'ordre de 3 431 m² en phase travaux (3 191 m² pour la partie routière + 240 m² pour la partie ferroviaire), dont 2 069 m² seront consommés définitivement (1988 m² pour la partie routière + 81 m² pour la partie ferroviaire).

La commission d'enquête constate que le projet, sur son volet « Loi sur l'eau », répond de manière précise et circonstanciée, complétée par de nombreux plans et croquis, à l'ensemble des rubriques du CERFA. Elle émet un avis favorable.

Dérogation aux espèces protégées :

Le projet a privilégié une emprise tenant compte au maximum des enjeux environnementaux relatifs à la faune, la flore et leurs habitats. Les mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement devraient permettre de supprimer ou réduire la majorité des impacts ou des risques potentiels liés au projet. Les mesures compensatoires liées aux espèces protégées sont également mises en œuvre.

L'application de ces mesures n'exclut pas les risques d'impact de destruction d'habitat d'espèces ou d'individus d'espèces protégées. La commission émet un avis favorable

Autorisation de défrichage :

Les informations fournies par les maîtres d'œuvre sont précises et illustrées de plans et croquis détaillés, qui répondent aux rubriques du formulaire CERFA, et justifient la demande d'autorisation de défrichage. La commission émet un avis favorable

Suppression du passage à niveau :

La pièce H traite dans ses 12 doubles pages, de la suppression du PN 27 à Brignoud. Elle présente et détaille les conditions d'aménagement et d'exploitation qui sont jugées nécessaires pour la protection de l'environnement et garantir la sécurité des travailleurs, du public et du voisinage en général. Ce document clair et concis aborde successivement le contexte de la démarche, son cadre réglementaire et le phasage de l'opération. Il est aisément abordable et de nature à permettre à un public non averti d'avoir une information globale sur l'opération envisagée. La commission émet un avis favorable

B. Conclusions relatives au volet humain

Le projet comprend bien un volet humain, lequel n'a pas été traité dans les précédents chapitres. Ce volet consacre le principe (essentiel) de sécurité des personnes et des biens, développé ci-après.

Le but initial reste bien la sécurisation du croisement rail/route, avec ses conséquences bénéfiques suivantes :

- 1- éviter à tout jamais le drame d'un accident sur cette intersection dangereuse à différents niveaux ;
- 2- la variante Nord adoptée pour le tracé de la voie de contournement, épargne les habitations (qui auraient été impactées par la variante Sud), et ne touche que le site industriel Retia abandonné et un dépôt de chaux au Nord de l'aire d'étude. Ainsi, l'éloignement des habitations les plus proches du trafic routier réduiront les nuisances routières au profit des habitants;
- 3- promouvoir l'amélioration du cadre de vie pour les mobilités douces ;
- 4- éviter les pertes de temps et d'argent (incommensurables) induites pour les automobilistes par ces blocages nombreux et longs (voir l'analyse bilancielle de la commission d'enquête)
(12 700 véhicules /jour)
- 5.- mais également éviter des retards pour le trafic ferroviaire ; (60 trains journaliers)
- 6- réduire la pollution causée par la congestion routière (les gaz d'échappement des véhicules bloqués au passage à niveau, au détriment des habitants de l'avenue Robert Huant),
- 7- assurer la qualité de l'air et la santé : les maîtres d'ouvrage s'engagent à rehausser l'ambition du projet, en réalisant des mesures de la qualité de l'air « in situ », conformément au guide méthodologique du CEREMA (et compte tenu du niveau d'enjeu d'une densité d'habitat non négligeable et d'une distance faible entre les habitations et le projet) ;
- 8- réduire le bruit : les maîtres d'ouvrage s'engagent également à réaliser une étude de bruit complémentaire intégrant les circulations ferroviaires, qui permettra d'évaluer les impacts cumulés de la route et du fer ;
- 9- réduire les gaz à effet de serre (GES) : en dépit d'une constance du trafic (en effet, le projet a pour unique but de sécuriser le passage à niveau), le chantier limitera au maximum les GES par des mesures de réduction ou d'évitement pendant les travaux.

La commission d'enquête émet un AVIS FAVORABLE sur l'attention portée par les maîtres d'ouvrage à l'aspect humain du projet, matérialisé par les 9 points listés ci-dessus.

C. Conclusions générales avec avis motivé sur le projet global

***En conclusion générale, la commission d'enquête émet un
AVIS FAVORABLE
à l'ensemble du projet, en l'accompagnant de
trois recommandations***

Recommandation numéro 1

Concernant la zone compensatoire d'AREA

Le CNPN et l'Autorité environnementale ont exprimé leur avis négatif quant à l'absence d'alternative à l'utilisation de la zone compensatoire d'AREA par le projet -bien que le CNPN reconnaisse lui-même dans l'entrée en matière de son avis n° 1, « *que peu de réelles solutions alternatives en termes de tracés du projet, s'offrent aux pétitionnaires* ».

Les maîtres d'ouvrage ont toutefois pris l'engagement ferme de retrouver des sites permettant de mettre en oeuvre cette mesure compensatoire indispensable.

La commission d'enquête attire l'attention des maîtres d'œuvre sur cette nécessité.

Recommandation numéro 2

Concernant les PLU

La rédaction proposée du règlement est modifiée pour chacune des deux communes, alors que la modification ne devrait concerner que le secteur d'emprise du PN 27.

La commission suggère de créer un zonage et un règlement spécifique au projet, cohérents sur les 2 communes, lequel inclurait les règles définissant et maintenant les mesures compensatoires (L 151-24).

Recommandation numéro 3

Concernant l'éclairage du giratoire

La commune de Villard-Bonnot attache un grand intérêt à un éclairage efficace du giratoire, dans l'intérêt bien compris de la sécurité de piétons, des deux roues et des véhicules (sa réunion du C.M. du 28 juin 2022. Cf page 8 supra). Sa demande est en contradiction avec l'avis du CNPN (cf son n° 4 supra page 43) favorable à une réduction de l'éclairage au profit d'une conservation de la trame noire au bénéfice des chiroptères.

La commission d'enquête recommande que soit mis en place un éclairage suffisant, de nature à limiter au maximum la survenue d'accidents.

Ces conclusions ont été rédigées par la commission d'enquête composée de messieurs

Bernard PRUDHOMME (Président), François TISSIER et Claude CARTIER.

Elles ont été remises à la Préfecture de l'Isère (Direction Départementale des Territoires) ce 9 décembre 2022, accompagnées du rapport d'enquête et de ses 14 annexes.

F. TISSIER
Commissaire-enquêteur

B. PRUDHOMME
Président

C. CARTIER
Commissaire-enquêteur

