# Département de l'Isère Communes de la Buissière et du Cheylas

## ENQUÊTE PUBLIQUE du 20 novembre 2017 au 20 décembre 2017

# PROJET de DÉMOLITION et de RECONSTRUCTION du PONT de la BUISSIÈRE

# Rapport du Commissaire Enquêteur

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE GRENOBLE: DÉCISION N° E 17000388 / 38 DU 12 OCTOBRE 2017

ARRÊTÉ N° 38-2017- 300-DDTSE01 DE MONSIEUR LE PRÉFET DE L'ISÈRE EN DATE DU 27 OCTOBRE 2017

Commissaire enquêteur : Alain Monteil

## **SOMMAIRE**

1 Cha	apitre 1 - OBJET DE L'ENQUÊTE	5
1.1	Présentation du projet	6
1.1.1	Description de l'ouvrage existant	
1.1.2	Description du nouvel ouvrage	
1.1.3	Déroulement des travaux	
1.1.4 1.1.5	Démolition de l'ouvrage existant	
1.1.6	Planning prévisionnel des travaux	
1.1.7	Estimation financière	
1.2	Étude d'impact : Analyse de l'état initial	11
1.2.1	Synthèse des enjeux	
1.2.2	Interrelation entre les éléments	1
1.3	Étude d'impact : Analyse des effets négatifs et positifs, directs ou indirects,	11
1.3.1	Effets du projet en phase travaux et exploitation	
1.3.2	Addition et interaction des effets entre eux	
1.3.3	Mesures compensatoires	
1.3.4 1.3.5	Modalité de suivi des mesures  Estimation des dépenses liées aux mesures	
1.4	Effets cumulés du projet avec d'autres projets connus	
1.5	Esquisses des principales solutions de substitution examinées	
1.6	Étude d'impact : Autres aspects	
1.6.1	Moyens de surveillance et d'intervention en cas d'incident	
1.6.2	Compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le PLU	
1.6.3	Analyses diverses des conséquences du projet	
1.6.4	Évaluation d'incidences Natura 2000	15
1.6.5	Présentation des méthodes et difficultés rencontrées	
1.6.6	Auteurs des études	
1.7	Cadre juridique et contexte réglementaire	
1.7.1 1.7.2	Mention des textes régissant l'enquête publique du projet et l'étude d'impact  Projet soumis à autorisation environnementale	
1.7.2	Textes relatifs à l'eau	
1.7.4	Textes relatifs à la protection de la nature et du patrimoine	
2 Cha	apitre 2 - ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	17
	-	
2.1	Préparation de l'enquête publique	
2.1.1 2.1.2	Élaboration de la période de l'enquête et du calendrier des permanences	1
2.1.2	Arrêté n° 38-2017-300-DDTSE01 de Monsieur le Préfet de l'Isère	
2.1.4	Avis d'ouverture de l'enquête publique	
2.1.5	Avis de l'Autorité Environnementale	18
2.1.6	Signature des documents du dossier d'enquête	
2.1.7 2.1.8	Rencontres avec les maires de La Buissière et du Cheylas et du Maître d'ouvrage Visite du site	
2.1.0 <b>2.2</b>	Déroulement de l'enquête publique	
2.2.1	Composition des dossiers d'enquête	
2.2.1	Déroulement de l'enquête	
2.2.3	Modalités pour la dématérialisation de l'enquête	2
2.3	Publicité et information du public	
2.3.1	Publicité légale	
2.3.2	Les autres formes de publicité	
2.4	Opérations effectuées après la clôture de l'enquête publique	23
2.4.1	Procès-verbal de synthèse des observations	
2.4.2	Mémoire en réponse	
2.4.3	Remise du rapport et des conclusions	23

3 Cł	hapitre 3 - EXAMEN DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	24
3.1	Récapitulatif des observations	24
3.2	Tableau de synthèse des observations	
3.3	Synthèse des observations par thème et questions au maître d'ouvrage	
3.3.1	Thème n°1 : Pertinence du projet	
3.3.2	Thème n°2 : Sécurité des cyclistes et des piétons	
3.3.3	Thème n°3: Limitation du trafic des poids lourds	36
3.3.4	Thème n°4 : Protection de l'environnement	
3.3.5	Autres questions du commissaire enquêteur	
4 Cł	hapitre 4 - ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	40
4.1	Analyse du dossier d'Enquête Publique : l'étude d'impact	40
4.1.1	Résumé non technique	40
4.1.2	Description du projet	
4.1.3	Étude d'impact sur l'environnement	
4.1.4	Présentation des méthodes d'évaluation utilisées	
4.1.5	Annexes	
4.2	Analyse de l'avis de l'autorité environnementale	
4.2.1	Contexte du projet	
4.2.2	Principaux enjeux environnementaux	
4.2.3 4.2.4	Analyse de l'étude d'impactPrise en compte de l'environnement dans le projet	
4.2. <del>4</del> 4.2.5	Synthèse de l'avis de l'AE	
4.3	Analyse du Mémoire en réponse du pétitionnaire à l'avis de l'AE	
4.3.1	Avis de l'AE concernant les enjeux « biodiversité »	
4.3.1 4.3.2	Avis de l'AE concernant les enjeux « biodiversité »	
4.3.3	Avis de l'AE concernant les enjeux « biodiversité »	
4.4	Avis des conseils municipaux des communes concernées	
4.4.1	Avis du conseil municipal de la commune de La Buissière	
4.4.2	Avis du conseil municipal de la commune du Cheylas	
4.5	Avis du commissaire enquêteur sur l'ensemble du dossier soumis à l'enquête	
4.5.1	Avis sur la forme	50
4.5.2	Avis sur le fond	50
4.6	Analyse des observations du public	51
4.6.1	La concertation préalable et la consultation du public	
4.6.2	Les observations du public pendant l'enquête	
4.6.3	Analyse des contre-propositions du public	
4.6.4	Analyse thématique : Thème 1 - Pertinence du projet	
4.6.5 4.6.6	Analyse thématique : Thème 2 - Sécurité des cyclistes et des piétons	
4.6.6 4.6.7	Analyse thematique : Thème 4 - Protection de l'environnement	
4.6.8	Autres questions du Commissaire enquêteur	
	nnréciation dlohale	60
_,		

## RAPPORT d'ENQUÊTE

## INTRODUCTION

Le présent rapport concerne l'enquête publique relative à une demande d'autorisation environnementale portant sur le projet de démolition et de reconstruction du pont de La Buissière situé sur les communes du Cheylas et de la Buissière

Par arrêté N° 38-2017-300-DDTSE01 en date du 27 octobre 2017, Monsieur le Préfet de l'Isère a ordonné l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet de reconstruction du pont de la Buissière.

## Raison d'être du projet

Au printemps 2013, le pont de la Buissière qui enjambe l'Isère entre La Buissière et Le Cheylas a été fermé à la circulation suite à un affaissement d'une de ses piles. Une réparation n'étant pas techniquement réalisable, la solution choisie fut celle de la reconstruction.

## Description du projet

Il s'agit d'un nouveau pont à 2 travées de 120 mètres de long, avec une chaussée de 6 mètres et deux trottoirs.

## Ce projet comporte:

- La mise en place de batardeaux et la démolition de l'ouvrage en 2 phases,
- La construction de la pile centrale, la pose de la charpente métallique, la réalisation du hourdis et la pose des superstructures.

## Principaux enjeux environnementaux

- · L'eau et milieux aquatiques,
- · La biodiversité,
- · Les déplacements.

## PRÉAMBULE

Par décision N° E17000388 / 38 en date du 12 octobre 2017, Monsieur le Vice-président du Tribunal administratif de Grenoble :

- a désigné Monsieur Alain MONTEIL en qualité de commissaire enquêteur en vue de procéder à l'enquête publique résumée ci-dessus,
- a notifié cette décision au préfet de l'Isère, au Conseil départemental de l'Isère et à Monsieur Alain MONTEIL.

Une copie de cette décision est jointe en annexe n°1.

## PLAN DU RAPPORT

Le rapport d'enquête comprend quatre chapitres exposant successivement :

- Chapitre 1 : l'<u>objet</u> de l'enquête publique,

- Chapitre 2 : le **déroulement** de l'enquête publique,

Chapitre 3: les observations du public,

- Chapitre 4 : l'<u>analyse</u> du commissaire enquêteur.

Les conclusions personnelles et motivées du commissaire enquêteur font l'objet d'un document distinct et indépendant, relié à celui-ci uniquement dans un souci pratique de présentation et afin d'éviter qu'un des deux documents ne s'égare.

## 1 Chapitre 1 - OBJET DE L'ENQUÊTE

Le demandeur (ou pétitionnaire), mais également maître d'ouvrage, est le Département de l'Isère, exploitant de la route RD166 et du pont de la Buissière, représenté par Monsieur le Président du Conseil départemental de l'Isère (CD38).

La Direction des mobilités - Service conduite d'opérations du Conseil départemental, représenté par Monsieur Nicolas MILANI, assure la responsabilité du projet pour l'enquête publique.

## Projet soumis à étude d'impact

Il s'agit avant tout d'une enquête publique avec déclaration de projet d'intérêt général ayant un impact sur l'environnement.

De façon générale, les études préalables à la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages qui peuvent porter atteinte à l'environnement sont soumises à autorisation et doivent comporter une étude d'impact permettant d'en apprécier les conséquences (article L.122.1 du code de l'environnement) :

« Les travaux, ouvrages ou aménagements énumérés dans le tableau annexé au présent article sont soumis à une étude d'impact, soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau. »

Ce projet qui consiste en la reconstruction d'un pont, est visé par les rubriques suivantes du tableau de l'annexe I de l'article R.122-2 du code de l'environnement :

## Extrait du tableau de l'Annexe I de l'article R.122-2 du code de l'environnement

CATEGORIES D'AMENAGEMENTS d'ouvrage et de travaux	PROJETS soumis à étude d'impact	PROJETS soumis à la procédure de cas par cas
7° Ouvrages d'art.	a) Ponts d'une longueur supérieure à 100 mètres.	a) Ponts d'une longueur inférieure à 100 mètres.

## Projet soumis à autorisation environnementale

À compter du 1<sup>er</sup> mars 2017, les différentes procédures et décisions environnementales requises pour les projets soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau (IOTA), sont fusionnées au sein de l'autorisation environnementale. Cette réforme, qui généralise en les adaptant des expérimentations menées depuis 2014, s'inscrit dans le cadre de la modernisation du droit de l'environnement et des chantiers de simplification de l'administration menés par le Gouvernement (ordonnance n° 2017-80 et décrets n° 2017-81 et n° 2017-82 du 26 janvier 2017). Le ministère a simplifié les démarches administratives des porteurs de projet tout en facilitant l'instruction des dossiers par les services de l'État.

#### Autres autorisations

Après analyse du projet et des textes en vigueur, le projet de reconstruction du pont de la Buissière ne nécessite pas l'instruction des procédures suivantes :

- Autorisation « réserves naturelles nationales »,
- Autorisation « site classé »,
- Dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés,
- Autorisation de défrichement.

## 1.1 Présentation du projet

## 1.1.1 Description de l'ouvrage existant

Le pont de la Buissière est un ouvrage à cinq voûtes en pierre de taille qui permet le franchissement de la rivière l'Isère entre la commune de La Buissière et celle du Cheylas.

Depuis le 1<sup>er</sup> mai 2013, le pont est fermé à la circulation suite à l'affaissement de la pile P4, qui a fortement fragilisé l'ouvrage et provoqué un surbaissement des travées 4 et 5 ainsi que l'apparition de fissures importantes sur les faces inférieures de leurs voûtes.

L'état de dégradation avancée de ces deux travées ne permet pas d'exclure avec certitude un effondrement à court terme.





Vue côté Le Cheylas - 14.12.2017

Vue côté La Buissière - 20.12.2017

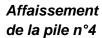
Pour éviter ce scénario, des travaux ont été réalisés afin d'assurer la stabilité des travées 1 à 3 et de limiter leur dégradation dans le cas d'un effondrement des travées 4 et 5.



Carte routière : La RD166 entre La Buissière et Le Cheylas-Gare

Selon les premiers éléments de diagnostic, cet enfoncement a pour cause une détérioration de la fondation de l'appui dans l'Isère située en rive droite vraisemblablement accélérée par les débits importants qui ont été mesurés de manière régulière dans les semaines précédant le sinistre. Ce pont datant de 1870 est ainsi conçu que l'effondrement de la partie affaissée pourrait entrainer l'effondrement de l'ensemble.

Depuis cette date, le pont est fermé à la circulation et une question s'est très vite posée : Faut-il le réparer ou le reconstruire ? Le conseil départemental avait demandé une étude dont les conclusions ont été rendues au mois d'août 2015.





Monsieur Bernard PÉRAZIO, vice-président en charge des routes avait alors indiqué :

« Il est plus sûr pour l'avenir et plus économique de détruire le pont existant et d'en bâtir un nouveau au même endroit. On s'oriente vers cette solution, mais la décision budgétaire n'est pas encore arrêtée. Le financement sera soumis au vote à la rentrée ».

L'estimation des travaux oscille entre 4 et 4,5 millions d'euros avec 6 à 10 mois d'études et une vingtaine de mois de chantier.

Les bureaux d'études hydrauliques du SYMBHI et de l'ADSID ont estimé la conséquence directe d'un effondrement complet par une élévation du niveau de l'Isère d'environ 2 m à l'amont de l'ouvrage, sur environ 3 km, jusqu'au seuil de la Gâche.

Pour éviter ce scénario, des travaux ont été réalisés afin d'assurer la stabilité des travées 1 à 3 et de limiter leur dégradation dans le cas d'un effondrement des travées 4 et 5. Ces travaux ont donc consisté à mettre en place une précontrainte entre la poutre d'ancrage, la culée rive gauche et la tête de la pile P3 et une précontrainte également au niveau des encorbellements de l'élargissement en béton armé.

## 1.1.2 Description du nouvel ouvrage

Plusieurs solutions ont été étudiées afin de restaurer le pont. Un avant-projet a été fourni en 2015, présentant différentes possibilités de restauration, avec reconstruction de la pile P4 ou non, et avec reconstruction totale de l'ouvrage. Les solutions pour lesquelles le pont existant est conservé ont ensuite été écartées, du fait du mauvais état de l'ouvrage. Le bureau d'études ARTELIA a ensuite étudié plusieurs solutions de démolition / reconstruction du pont de la Buissière.

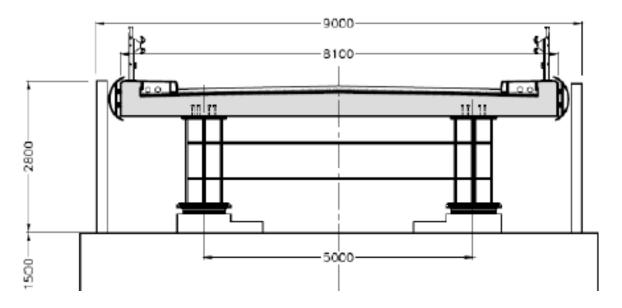
Les caractéristiques principales du nouvel ouvrage sont présentées ci-après.

- Type d'ouvrage : bipoutre mixte acier béton à hauteur variable avec 2 travées,
- Longueur totale: 120 mètres pour un poids total roulant de 120 tonnes,
- Profil : chaussée de 6 mètres (2 voies de 3 m). et 2 bandes latérales de 0,65 m,
- Largeur utile de passage entre rambardes : 7,3 m à comparer à 7,54 m pour le pont existant.

Le nouveau pont de la Buissière doit emprunter le même profil en long que l'ouvrage existant. En effet, du fait de la présence immédiate du passage supérieur situé sur l'A41 du réseau AREA, aucune modification du tracé n'est envisageable.

La coupe transversale fonctionnelle comprend une chaussée de 6,0 m (2 voies de 3,0 m de largeur), deux passages de service de 0,65 m et deux espaces de 0,40 m pour le garde-corps double fonction. Par conséquent, la largeur totale de l'ouvrage s'élève à 8,10 m, largeur très proche de celle du pont existant, soit 7,94 m.

Un profil transversal en pente unique à 1,5% a été préféré au niveau de la chaussée à un profil en toit afin de canaliser les eaux de pluie dans une conduite unique sur la rive amont de l'ouvrage et permettre ainsi de disposer d'autres réseaux sur la rive avale de l'ouvrage.



## Vue en coupe de l'ouvrage sur les culées

De plus, le dimensionnement de l'ouvrage et des dispositifs de sécurité a été effectué sur la base d'un trafic moyen sur la chaussée de 2.300 véhicules par jour, dont environ 5 % de poids lourds. La route RD166 n'est pas un itinéraire de transport exceptionnel mais le passage de convois de classe C (poids total roulant inférieur ou égal à 120 T) peut être envisagé car les effets de ce dernier sur l'ouvrage sont pris en compte dans le dimensionnement.



## Vue architecturale en élévation du nouvel ouvrage

## Récupération des eaux pluviales

Au regard de la vulnérabilité des espèces piscicoles présentes dans l'Isère, le nouvel ouvrage contrairement à l'existant pourra garantir une récupération des eaux de pluies afin d'éviter une évacuation du lessivage de la chaussée par rejet diffus.

Cette solution permet à l'avenir d'envisager la mise en place d'un dispositif de décantation et de déshuileur au droit de chaque culée.

## 1.1.3 Déroulement des travaux

## Contraintes d'accès

Compte tenu du dragage des bancs situés en aval du pont de la Buissière dans le cadre du Projet Isère Amont, un accès poids lourds le long de la berge située en aval de la rive droite, donc franchissant la zone de travaux, devra être assuré,

- soit par la réalisation d'un remblaiement du talus autoroutier permettant un élargissement de la berge et donc d'une piste d'accès poids lourds le long des travaux de la nouvelle culée,
- soit par le décalage de la réalisation des travaux de la nouvelle culée en avril 2019 (date prévisionnelle).

De plus, dans le cadre du dispositif "vigicrue", l'Association Départementale d'Aménagement Isère-Drac-Romanche doit bénéficier en permanence d'un accès Véhicules Légers aux berges. Des solutions de pistes d'accès via la base vie pourront garantir un accès à la berge située en rive gauche. Plusieurs accès au cours d'eau existent, permettant à l'Association Départementale d'Aménagement Isère-Drac-Romanche de conserver un accès même pendant les travaux. Base-vie

Lors de la durée des travaux du SYMBHI et suite au curage des bancs de Pontcharra au Cheylas, le projet « Isère amont » prévoit la mise en stockage des matériaux sur une aire de 3 ha située sur une parcelle agricole appartenant à EDF.

Cette aire clôturée est à disposition du projet « Isère Amont » jusqu'en 2020. Entre 600.000 et 1.000.000 m³ de matériaux issus du curage sont prévus en stockage sur cette aire. Une emprise d'environ 1.000 m² est envisagée sur cette plateforme pour implanter la base vie des travaux du pont de la Buissière en accord avec EGIS et le SYMBHI.

## Définition des crues du projet

Afin de garantir la stabilité des batardeaux et des berges, les batardeaux de la phase 1 (démolition des travées 4 et 5 endommagées) ont été dimensionnés pour une crue de projet quinquennale, soit 820 m³/s, tandis que ceux de la phase 2 (démolition des travées 1 à 3 renforcées par précontrainte) ont été dimensionnés pour une crue de projet triennale, soit 700 m³/s.

## 1.1.4 Démolition de l'ouvrage existant

La rupture ou la démolition des travées 4 et 5 pourrait entrainer la chute globale des 5 travées dans l'Isère. Par conséquent, un plan de retrait du batardeau avec sa destruction partielle ainsi qu'un plan de déblaiement d'urgence des gravats sera mis en place afin de permettre l'écoulement de la rivière et d'éviter ainsi la montée des eaux en amont.

## Phase 1 : Démolition des travées 4 et 5

Les batardeaux seront mis en place en rive droite. Une fois les batardeaux mis en place, la démolition des travées 4 et 5 pourra commencer dans un premier temps depuis la berge en rive droite avec une pelle long bras puis dans l'enceinte du batardeau.

## Phase 2 : Démolition des travées 1 à 3

Cette deuxième phase débutera avec le retournement du batardeau en rive gauche de l'Isère. Puis, les travées 1 à 3 seront détruites tout d'abord depuis la berge en rive gauche puis dans l'enceinte du batardeau. Dans cette phase, les travaux de renforcement de la partie restante du seuil hydraulique pourront débuter.

## 1.1.5 Construction du nouveau pont

Durant toute la phase de démolition et construction de l'ouvrage, une surveillance des crues de l'Isère sera mise en place pour déclencher le plan de retrait si nécessaire.

Les nouvelles culées seront réalisées par-dessus les culées existantes par l'intermédiaire d'une fondation sur pieux traversant la maçonnerie existante, limitant ainsi l'excavation des terres au niveau de ces emprises.

## Phase 3 : Construction de la pile centrale

La troisième phase des travaux se concentrera sur la réalisation de la pile centrale. Conjointement à ces travaux de la pile, la construction de la culée en rive gauche de l'Isère pourra être réalisée et l'assemblage de la charpente sur la RD166 pourra débuter.

## Phase 4 : Lançage de la charpente métallique

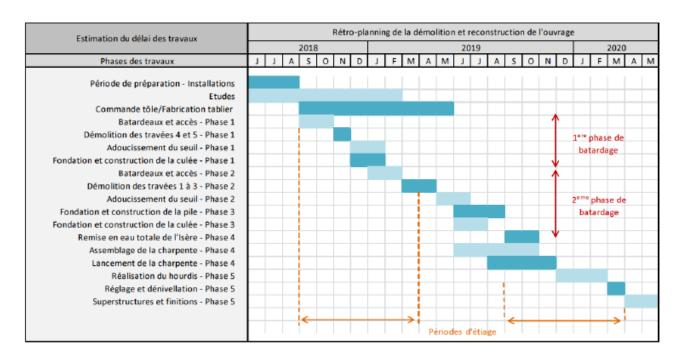
Cette quatrième phase marquera la fin des travaux en rivière avec tout d'abord le début du lançage de l'ossature métallique jusqu'à la pile centrale puis le retrait du batardeau de l'Isère et enfin la fin du lançage avec le vérinnage de l'ouvrage sur ces appuis.

## Phase 5 : Réalisation du hourdis et pose des superstructures

Enfin, la cinquième phase marquera l'achèvement de l'ouvrage avec tout d'abord la réalisation du hourdis par pose des dalles préfabriquées, clavage des dalles et injection au niveau des connecteurs, puis la pose des superstructures.

## 1.1.6 Planning prévisionnel des travaux

La mise en place des batardeaux dans l'Isère en première phase et leur retournement en deuxième phase doivent être réalisés durant la période de basses eaux, de septembre à mars. Le délai de réalisation des travaux est estimé à 21 mois.



## 1.1.7 Estimation financière

Le coût des travaux de démolition de l'ouvrage existant peut être estimé à 1,1 M€ HT. Le coût des travaux de construction du nouveau pont peut être estimé à 4,3 M€ HT. Le coût total des travaux comprenant en plus la démolition de l'ouvrage existant, l'adoucissement du seuil et la mise en place du batardeau est estimé à 5,4 M€ HT.

## 1.2 Étude d'impact : Analyse de l'état initial

En fonction de la thématique environnementale analysée, trois aires d'étude situées sur les communes de La Buissière et du Cheylas, de chaque côté de l'Isère, ont été définies :

- l'aire d'étude dite « élargie », variable en fonction du thème étudié,
- l'aire d'étude dite « <u>rapprochée</u> », qui correspond à la zone du projet et 500 m de part et d'autre,
- l'aire d'étude du <u>volet Faune/Flore</u> qui reprend les limites du projet telles que définies par le plan de situation en les adaptant aux limites physiques naturelles ou artificielles.

## 1.2.1 Synthèse des enjeux

Un tableau présente les enjeux identifiés sur l'aire d'étude, selon les thématiques suivantes :

- milieu physique : climatologie, topographie, géologie, hydrologie, eux superficielles,
- milieu naturel : patrimoine naturel, continuités écologiques, synthèses des enjeux,
- paysage : aire d'étude, espaces naturels, espaces artificiels,
- milieu humain : population, économie, PLU, agriculture, patrimoine, infrastructures,
- ambiance sonore : cadre réglementaire, nuisances et ambiances sonores,
- qualité de l'air : règlementations, détermination de la qualité de l'air,
- risques : risques naturels et technologiques.

Une couleur indique la cotation de l'enjeu : Fort (rouge), Modéré (orange), Faible (jaune)

## 1.2.2 Interrelation entre les éléments

Un tableau croisé de 3 colonnes par 3 rangées donne l'interrelation entre les éléments définis dans le paragraphe ci-dessus.

- milieu physique (sol, relief et eau),
- milieu naturel (composante agricole, espèces protégées),
- milieu humain et cadre de vie (riverains, activités économiques, bâti, paysages et patrimoine).

# 1.3 Étude d'impact : Analyse des effets négatifs et positifs, directs ou indirects, temporaires ou permanents à court, moyen et long terme du projet sur l'environnement

## 1.3.1 Effets du projet en phase travaux et exploitation

Pour chacun des milieux, (Physique, Naturel, Paysage, Humain, Risques), l'état initial est décrit puis les effets du projet sont analysés et les mesures proposées, aussi bien en phase de travaux qu'en phase d'exploitation.

## 1.3.2 Addition et interaction des effets entre eux

Lors de l'analyse de l'état initial, les liens existants entre les différentes composantes du territoire ou les différents milieux ont été exposés, ceux-ci étant le milieu physique, le milieu naturel, le milieu humain et cadre de vie.

L'analyse de l'addition et de l'interaction des effets lors des phases de travaux de réalisation du projet permet d'exposer les effets du projet cumulés entre eux (par exemple cumul de rejets de natures diverses dans un même milieu récepteur).

Il existe plusieurs définitions de ce que peut être un impact cumulatif, nous retiendrons comme l'effet total des impacts engendrés sur l'environnement et ses composantes à un endroit donné. De par sa nature et du milieu naturel et agricole dans lequel il s'inscrit, les effets négatifs sont globalement faibles. En effet, le projet n'a pas d'effet sur le milieu culturel bâti et quelques effets sur le milieu naturel et sur le milieu humain.

## 1.3.3 Mesures compensatoires

À l'issue de la présente évaluation des atteintes et compte tenu des mesures de suppression et de réduction proposées, le niveau d'atteinte résiduelle est faible. Pour cette raison, il ne semble pas nécessaire de définir des mesures compensatoires.

## 1.3.4 Modalité de suivi des mesures

Le dossier de consultation des entreprises comprendra une partie rappel des enjeux environnementaux avec la cartographie des secteurs sensibles et reprendra les différentes mesures définies dans l'étude d'impact.

En parallèle, un suivi environnemental sera réalisé par des écologues qui réaliseront avant le début des travaux une mise à jour des données environnementales.

Un contrôle de conformité sera réalisé à la fin des travaux, avant la mise en service de l'ouvrage. Un écologue sera mandaté les années suivant la mise en service afin de vérifier l'efficacité des mesures proposées.

## 1.3.5 Estimation des dépenses liées aux mesures

Mesure	Coûts
Plantations arbustives et arborées	10.000 €
Adoucissement du seuil	150.000 €
Création de refuges faunistiques (nichoirs et gîtes)	À définir
Adaptation du parti d'aménagement	Intégré à l'aménagement
Adaptation du calendrier des travaux au calendrier écologique	Intégré à l'aménagement
Balisage de protection préventive	5.000 €
Limitation de prolifération des espèces invasives	5.000 €
Accompagnement écologique en phase chantier	15.000 €
TOTAL	À définir

## 1.4 Effets cumulés du projet avec d'autres projets connus

Conformément à la réglementation, les projets pris en compte sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact, ont fait l'objet :

- d'un document d'incidences et d'une enquête publique au titre de la « Loi sur l'eau »,
- d'une étude d'impact au titre du code de l'environnement, et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'État a été rendu public.

Aucun projet correspondant à ces critères n'a été recensé sur l'aire d'étude.

Ainsi, le projet n'a aucun impact cumulé avec des projets connus.

## 1.5 Esquisses des principales solutions de substitution examinées

Plusieurs solutions ont été étudiées afin de restaurer le pont. Un avant-projet a été fourni en 2015, présentant différentes solution de restauration du pont, avec reconstruction de la pile P4 ou non, et avec reconstruction totale de l'ouvrage.

Les solutions pour lesquelles le pont existant est conservé ont ensuite été écartées, du fait du mauvais état de l'ouvrage. ARTELIA a ensuite étudié plusieurs solutions de démolition / reconstruction du pont de la Buissière. Un tableau présentant les solutions, avec leurs avantages et inconvénients est présenté dans le dossier d'enquête.

## 1.6 Étude d'impact : Autres aspects

## 1.6.1 Moyens de surveillance et d'intervention en cas d'incident

Le pont existant étant dans un état très dégradé au niveau des travées 4 et 5 avec la présence de bielles de compression et de larges fissures visibles au niveau des maçonneries du bandeau des voûtes, sa démolition se présente comme l'un des points délicats de cette mission.

## Surveillance en phase travaux hors période de crue

L'ouvrage sera surveillé par levé topographique durant la durée des travaux de démolition, et un plan d'urgence en cas d'effondrement sera mis en place.

La qualité de l'eau sera suivie durant la période des travaux en cours d'eau. Des prélèvements d'échantillons pour analyses permettront de suivre la qualité de l'eau de manière hebdomadaire. Un plan d'alerte en cas de pollution sera mis en place, il reprendra les principaux éléments suivants :

- modalités de récupération et d'évacuation des substances polluantes, ainsi que le matériel nécessaire,
- plan des accès permettant d'intervenir rapidement,
- liste des personnes et organismes à prévenir en priorité (Police de l'eau, ARS, ONEMA, maître d'ouvrage...).

## Surveillance et intervention en phase travaux en période de crue

Compte tenu de la période de retour assez faible des crues de projet et ainsi de leur forte probabilité d'occurrence, une surveillance basée sur les prévisions de débits mesurés au niveau de la station de mesures de Pontcharra est prévue.

Cette surveillance s'effectuera par une relation téléphonique permanente entre le SPC Alpes du Nord et les intervenants du chantier. Le seuil de déclenchement pour Q3 et pour Q5 fixe la mise en place du plan de retrait selon le schéma décisionnel prévu en débit de chantier.

## 1.6.2 Compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le PLU

Le tableau ci-dessous récapitule la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie aux documents d'urbanisme opposables, ainsi que les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R.122-17.

PLAN, SCHEMA, PROGRAMME, document de planification	COMPATIBILITE AVEC LE PROJET
4° Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux prévu par les articles L212-1 et L.212-2 du code de l'environnement	Concerné : compatible
5° Schéma d'aménagement et de gestion des eaux prévu par les articles L.212-3 à L.212-6 du code de l'environnement	Concerné : compatible
8° Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie prévu par l'article L.222-1 du code de l'environnement	Concerné : compatible
13° Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques (article L.371-2 du code de l'environnement)	Concerné : compatible
14° Schéma régional de cohérence écologique prévu par l'article L.371-3 du code de l'environnement	Concerné : compatible
15° Plans, schémas, programmes et autres documents de planification soumis à évaluation des incidences Natura 2000 au titre de l'article L.414-4 du code de l'environnement à l'exception de ceux mentionnés au II de l'article L.122-4 même du code	Concerné

PLAN, SCHEMA, PROGRAMME, document de planification	COMPATIBILITE AVEC LE PROJET
17° Plan national de prévention des déchets prévu par l'article L.541-11 du code de l'environnement	Concerné : compatible
18° Plan national de prévention et de gestion de certaines catégories de déchets prévu par l'article L.541-11-1 du code de l'environnement	Concerné : compatible
20° Plan départemental ou interdépartemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux prévu par l'article L.541-14 du code de l'environnement	Concerné : compatible Élimination des déchets non dangereux en filière agréée
22° Plan départemental ou interdépartemental de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics prévu par l'article L.541-14-1 du code de l'environnement	Concerné : compatible - Mise en place d'un plan de respect de l'environnement dans le cadre des travaux. Élimination des déchets produits par le chantier dans la filière appropriée
25° Plan de gestion des risques d'inondation prévu par l'article L.566-7 du code de l'environnement	Concerné : compatible
38° Plan de déplacements urbains prévu par les articles L.1214-1 et L.1214-9 du code des transports	Concerné : compatible
44° Schéma de cohérence territoriale	Concerné : compatible
45° Plan d'occupation des sols	Concerné : compatible

## 1.6.3 Analyses diverses des conséquences du projet

Analyse des conséquences prévisibles du projet sur l'urbanisation

Le projet consiste à reconstruire un pont existant du fait de sa dégradation. Il n'a ainsi aucun impact sur le développement de l'urbanisation.

Analyse des enjeux écologiques et des risques liés aux aménagements fonciers

Le projet consiste à reconstruire un pont existant du fait de sa dégradation. Il n'a ainsi aucun effet de consommation d'espace agricole ou naturel en phase exploitation.

Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits

Le projet consiste à reconstruire un pont existant du fait de sa dégradation. Il n'a ainsi aucun impact sur la pollution atmosphérique ni sur les nuisances aux riverains. Il permet de rétablir la situation d'avant 2013.

La remise en circulation de la RD166 entre La Buissière et Le Cheylas permet de réduire les distances de certains déplacements, et ainsi de diminuer la pollution atmosphérique par rapport à la situation actuelle.

## Analyse des consommations énergétiques

Le projet consiste à reconstruire un pont existant du fait de sa dégradation. Il n'a ainsi impact sur les consommations énergétiques en phase exploitation.

La remise en circulation de la RD166 entre La Buissière et Le Cheylas permet de réduire les distances de certains déplacements, et ainsi de diminuer les consommations énergétiques par rapport à la situation actuelle.

## 1.6.4 Évaluation d'incidences Natura 2000

Le projet est situé à 5 km à l'est de la Zone spéciale de conservation Natura 2000 « Hauts de Chartreuse ». Le projet étant un pont routier, il n'aura aucun impact sur les habitats et la flore du site Natura 2000. De plus, aucune des espèces patrimoniales présentes sur ce site Natura 2000 n'a été recensée sur l'aire d'étude.

Ainsi, aucun impact n'est attendu du projet en phase travaux ou exploitation sur le site Natura 2000 « Hauts de Chartreuse ».

## 1.6.5 Présentation des méthodes et difficultés rencontrées

Le projet présenté à l'enquête est le résultat d'une succession d'études techniques permettant d'affiner progressivement la consistance et les caractéristiques générales de l'opération. À chacune des phases et avec une précision croissante, les études d'environnement qui ont permis l'élaboration de l'étude d'impact comportent :

- l'établissement d'un état initial et d'un état de référence projeté lors de la mise en service du projet : recueil des données disponibles, analyse des documents et investigations de terrain,
- l'identification, l'évaluation et la comparaison des effets des différentes variantes envisagées,
- l'identification et l'évaluation des effets du projet,
- la définition des mesures d'insertion à envisager, par référence à des textes réglementaires.

## 1.6.6 Auteurs des études

Étude d'impact

Bureau d'études ARTELIA, Agence de Lyon,

et plus particulièrement : Rita RUSSO, Pauline THUILLIER et Camille GALASSO.

Volet naturel de l'étude d'impact

Le bureau Acer Campestre a été en charge du volet naturel de l'étude d'impact et du dossier d'incidences approprié Natura 2000.



Vue aérienne du pont de La Buissière

## 1.7 Cadre juridique et contexte réglementaire

L'article **R.123-8 du code de l'environnement** prévoit que le dossier soumis à enquête publique comprend notamment «la mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation».

# 1.7.1 Mention des textes régissant l'enquête publique du projet et l'étude d'impact Le code de l'environnement, notamment :

- l'article L.123-2, relatif à la nécessité d'enquête publique pour les projets soumis à étude d'impact,
- les articles L.122-1 et suivants, L.123-1 à L.123-19, R.122-1 à R.122-6, R.123-1 à R.123-23.

## 1.7.2 Projet soumis à autorisation environnementale

À compter du 1<sup>er</sup> mars 2017, les différentes procédures et décisions environnementales requises pour les projets soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau (IOTA), sont fusionnées au sein de l'autorisation environnementale.

Cette réforme, qui généralise en les adaptant des expérimentations menées depuis 2014, s'inscrit dans le cadre de la modernisation du droit de l'environnement et des chantiers de simplification de l'administration menés par le Gouvernement (ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 et décrets n° 2017-81 et n° 2017-82 du 26 janvier 2017).

L'autorisation environnementale est demandée en une seule fois et délivrée par le préfet de département, elle inclut l'ensemble des prescriptions des différentes législations applicables, et relevant des différents codes :

- code de l'environnement : autorisation au titre des ICPE ou des IOTA,
- code forestier : autorisation de défrichement,
- code de l'énergie : autorisation d'exploiter les installations de production d'électricité,
- code des transports, code de la défense et code du patrimoine.

Dans le cadre du présent projet, seule l'autorisation au titre de la loi sur l'eau (IOTA) est nécessaire.

#### 1.7.3 Textes relatifs à l'eau

Le code de l'environnement, notamment :

- les articles L.211-1 à L.211-6 (principes généraux), article L.212-1 (SDAGE) et L.214-1 à L.214-10 (régime des autorisations et déclarations),
- les articles R.214-1 et suivants du code de l'environnement.

## 1.7.4 Textes relatifs à la protection de la nature et du patrimoine

Le code de l'environnement, notamment :

- les articles L.122-1 et suivants, R.122-1 à R.122-6 (relatifs aux études d'impact des travaux et projets d'aménagement),
- les articles L.341-1 à L.341-22 (protection des monuments naturels et des sites),
- les articles L.411-1 à L.411-7 et R.411-1 à R.411-41, L.412-1 et R.412-1 et R.412-10 (espèces animales et végétales protégées), L.414-1 à L.414-8 et R.414-1 à R.414-24 (conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvage),
- l'article L.411-5 et circulaire n° 91-71 du 14 mai 1991 relative aux ZNIEFF.

## 2 Chapitre 2 - ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

## 2.1 Préparation de l'enquête publique

## 2.1.1 Élaboration de la période de l'enquête et du calendrier des permanences

Tenant compte du temps de rédaction et de signature de l'arrêté préfectoral, des jours et horaires d'ouverture des mairies du Cheylas et de La Buissière et des délais de publication dans la presse locale, les dates suivantes ont été arrêtées, en accord avec Madame Annick CHIFFLET de la DDT, au cours d'échanges de courriels et d'une réunion le 23 octobre 2017 :

## Période d'enquête :

À compter du **lundi 20 novembre** jusqu'au **mercredi 20 décembre 2017** inclus, soit une durée totale de 31 jours consécutifs.

## Siège de l'enquête :

Le siège du commissaire enquêteur tout comme celui de l'enquête est fixé en mairie de La Buissière - Place de la Mairie - 38530 La Buissière.

## Permanences:

Compte-tenu de la situation du pont sur deux communes, il est décidé que deux des quatre permanences auront lieu en mairie du Cheylas, rue de la Poste, 38570 Le Cheylas :

- le **lundi 27 novembre 2017**, de 15h00 à 17h00, en mairie de Le Cheylas
- le mardi 5 décembre 2017, de 10h00 à 12h00, en mairie de La Buissière :
- le **jeudi 14 décembre 2017**, de 15h30 à 17h30, en mairie de Le Cheylas :
- le mercredi 20 décembre 2017, de 9h00 à 12h00, en mairie de La Buissière :

La fermeture éventuelle tardive à la fin de chaque permanence, en cas d'affluence, est évoquée.

## 2.1.2 Réunion à la direction des territoires (DDT), service environnement

Lors de la réunion du 23 octobre 2017 avec Madame Annick CHIFFLET de la DDT, 17 Bd Joseph Vallier à Grenoble, les points suivants ont été examinés pour l'organisation de l'enquête publique :

- 1- L'<u>arrêté d'ouverture d'enquête</u>, préparé par le service environnement, sera signé par monsieur le préfet prochainement pour être affiché à l'extérieur des deux mairies concernées avant le 6 novembre.
- 2- À partir de l'<u>avis d'enquête publique</u> préparé par la DDT, une douzaine d'affiches jaunes de format A2 plastifiées seront réalisées par le conseil départemental,
- 3- <u>Deux registres</u> d'enquête publique, à feuillets non mobiles, pages numérotées ont été paraphés par le commissaire enquêteur pour être mis à la disposition du public dans les deux mairies pendant la durée de l'enquête,
- 4- <u>Publicité</u>: Annonce de l'avis d'enquête publique dans 2 journaux locaux (Le Dauphiné, Les Affiches), 15 jours au moins avant l'enquête, soit le vendredi 3 novembre, Cette publication sera répétée dans les 8 premiers jours, soit avant le 24 novembre,
- 5- <u>Affichage</u> de l'avis d'enquête publique à l'extérieur des mairies concernées au plus tard le 6 novembre, mais également :
  - de chaque côté du pont où le projet sera réalisé,
  - dans divers lieux des deux communes, notamment aux carrefours conduisant au pont.

Il est rappelé que tout autre moyen d'information du public est souhaitable, en particulier les bulletins municipaux, panneaux lumineux défilants, etc.

Au cours de cette réunion Madame Annick CHIFFLET remet au commissaire enquêteur un exemplaire du dossier d'enquête ainsi que la version numérique sur CD.

Un compte-rendu de cette réunion a été remis aux maires des communes concernées et à Monsieur Nicolas MILANI du conseil départemental lors de la réunion du 30 octobre 2017.

## 2.1.3 Arrêté n° 38-2017-300-DDTSE01 de Monsieur le Préfet de l'Isère

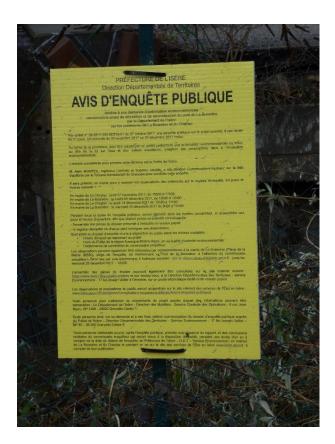
Préparé par Madame Annick CHIFFLET de la DDT et soumis pour avis au commissaire enquêteur, cet arrêté prescrivant l'ouverture de l'enquête publique a été publié le 27 octobre 2017 donnant tous les détails pour l'organisation de l'enquête publique, en particulier les dates des permanences et la publicité.

Une copie de cet arrêté est jointe en annexe n°2.

## 2.1.4 Avis d'ouverture de l'enquête publique

Préparé également par le service environnement de la DDT, cet avis d'enquête publique reprend les principaux thèmes de l'arrêté de monsieur le préfet de l'Isère.

Une copie de cet avis est jointe en annexe n°2.





Affichage près du pont : côté Le Cheylas

côté La Buissière

## 2.1.5 Avis de l'Autorité Environnementale

L'avis de l'autorité environnementale n° 2017-ARA-AP-00356 daté du 30 août 2017, complète les pièces administratives des deux dossiers d'enquête.

Une copie de cet avis est jointe en pièce jointe n°1.

## 2.1.6 Signature des documents du dossier d'enquête

Une séance de signature s'est déroulée le lundi 23 octobre 2017 dans les bureaux de la DDT, au cours de laquelle le commissaire enquêteur, après un examen rapide et sans appréciation sur le fond, a paraphé tous les documents constituant les deux dossiers d'enquête ainsi que toutes les pages des deux registres d'enquête.

Une copie papier de la version définitive du dossier technique comprenant l'étude d'impact a été remise au commissaire enquêteur pour ses besoins personnels, une version numérique lui étant déjà parvenue.

Les documents paraphés seront transmis aux mairies de La Buissière et du Cheylas avant le 20 novembre 2017, date du début de l'enquête publique.

# **2.1.7** Rencontres avec les maires de La Buissière et du Cheylas et du Maître d'ouvrage Une réunion en mairie du Cheylas a été organisée le 30 octobre avec :

- Monsieur Nicolas MILANI, Direction des mobilités, Conseil départemental de l'Isère,
- Monsieur André MAITRE, Maire de la Buissière,
- Monsieur Roger COHARD, Maire du Cheylas.

Les personnes suivantes sont les référents pour le déroulement de l'enquête :

- Madame Nadia CERAN pour Le Cheylas,
- Madame Chantal GUIHARD pour La Buissière.

Les dossiers paraphés et les registres sont parvenus dans les mairies et l'affichage sera réalisé très prochainement. Les dispositions sont prévues pour les permanences et pour le bon déroulement de l'accueil en mairie avec un poste informatique disponible pour le public. Monsieur Nicolas MILANI a expliqué le choix fait, le déroulement des études et les grandes lignes du projet : démolition du pont existant et reconstruction d'un nouveau pont en lieu et place.

Il est rappelé que le dossier d'enquête est communicable à toute personne qui en fait la demande, et à ses frais, à compter de la première publicité. Il est consultable par le public pendant toute la durée de l'enquête aux heures d'ouverture de chaque mairie, à la DDT et sur le site internet : <a href="https://www.isere.fr/les-projets-routiers">https://www.isere.fr/les-projets-routiers</a>

## 2.1.8 Visite du site

Après la réunion en mairie, les personnes présentes se sont retrouvées près du pont, d'abord côté Le Cheylas, puis de l'autre côté, sur la commune de La Buissière en faisant le tour par Pontcharra.





Le pont : côté Le Cheylas

et côté La Buissière

Monsieur Nicolas MILANI explique alors comment les travaux se dérouleront :

- Les nouvelles culées seront réalisées au-dessus les culées existantes par des pieux traversant la maçonnerie existante, limitant ainsi l'excavation des terres au niveau de ces emprises.
- La pile centrale, quant à elle, sera réalisée au milieu de l'Isère entre les anciennes piles par l'intermédiaire d'une fondation profonde sur pieux protégée par des batardeaux.
- La mise en place de l'ossature métallique du pont sera effectuée par lançage depuis la rive gauche de l'Isère. Ainsi, la mise en place d'une aire de soudure et d'une aire de lancement est prévue sur la RD166 sur environ 150 m vers Le Cheylas.

Le délai de réalisation des travaux est estimé à 2 ans environ avec un début des travaux en juin 2018 et une fin prévue en juin 2020.

## 2.2 Déroulement de l'enquête publique

## 2.2.1 Composition des dossiers d'enquête

Conformément à l'article R.123-8 du code de l'environnement, les deux dossiers soumis à l'enquête publique dans les mairies de La Buissière et du Cheylas, comprennent les pièces et avis exigés par la législation et réglementation en vigueur. Tous ces documents qui les composent ont été paraphés par le commissaire enquêteur lors de la réunion du 23 octobre avec la DDT.

## Pièces administratives

Pour chacun des 2 dossiers d'enquête, ces pièces, regroupées dans une chemise séparée, comprennent :

- Le registre d'enquête publique coté et paraphé par le commissaire enquêteur,
- La <u>décision du Vice-président du tribunal administratif</u> n° E17000388/38 du 12 octobre 2017 portant désignation du commissaire enquêteur (annexe n°1),
- L'arrêté n° 38-2017-00149 du 3 novembre 2017 de Monsieur le Préfet de l'Isère portant ouverture et organisation de l'enquête publique (annexe n°2),
- Avis de mise à enquête publique (annexe n°2),
- Avis de l'autorité environnementale n° 2017-ARA-AP-00356 du 30 août 2017 (pièce jointe n°1),
- <u>Copie des annonces légales</u> Le Dauphiné et Les Affiches de Grenoble avant et pendant la période d'enquête (annexe n°3).

## Dossier technique : description et étude d'impact

Pour chacun des 2 dossiers d'enquête, la partie technique se présente sous la forme d'un fascicule relié, de format A3, organisé de la façon suivante :

- 1. Résumé non technique
- 2. Introduction
- 3. Description du projet
- 4. Analyse de l'état initial
- 5. Analyse des effets négatifs et positifs
- 6. Effets cumulés du projet
- 7. Esquisses des principales solutions de substitution
- 8. Moyens de surveillance
- 9. Compatibilité du projet avec l'affectation des sols
- 10. Analyse des conséquences prévisibles
- 11. Analyse des enjeux écologiques
- 12. Analyse des coûts collectifs
- 13. Analyse des consommations énergétiques
- 14. Évaluation d'incidences Natura 2000
- 15. Présentation des méthodes d'évaluation utilisées
- 16. Difficultés rencontrées et limites
- 17. Auteurs des études
- A. Étude hydraulique
- B. Mesures compensatoires
- C. Avis de l'autorité environnementale
- D. Mémoire en réponse du pétitionnaire à l'avis de l'autorité environnementale

Pendant toute la durée de l'enquête, dans chacune des deux mairies précitées, le dossier d'enquête et le registre ont été mis à la disposition du public aux heures habituelles d'ouverture de chacune des mairies, afin que chacun puisse en prendre connaissance et consigner éventuellement ses remarques ou les adresser par lettre ou courriel au commissaire enquêteur.

## 2.2.2 Déroulement de l'enquête

L'enquête publique a eu lieu du 20 novembre jusqu'au 20 décembre 2017 inclus, soit une durée de 31 jours consécutifs en mairie de La Buissière, siège de l'enquête et en mairie du Cheylas. Les registres d'enquête ont été ouverts par messieurs les maires des communes précitées le lundi

20 novembre et clôturé par le commissaire enquêteur le mercredi 20 décembre 2017.

Les conditions matérielles permettant la consultation des documents en mairie ont été satisfaisantes. Les quatre permanences du commissaire enquêteur ont eu lieu en mairie de La Buissière et du Cheylas, conformément à l'article 5 de l'arrêté préfectoral.

L'enquête s'est déroulée sans incident majeur ni entraves à l'expression du public.

## 2.2.3 Modalités pour la dématérialisation de l'enquête

À ce jour, la législation impose l'utilisation de la voie numérique pour les enquêtes publiques. En effet, le décret visant l'enquête publique dématérialisée est paru au JORF du 27 avril 2017, pour une application le 28 avril 2017.

Mise à disposition d'un poste informatique

Pendant toute la durée de l'enquête publique, le dossier a pu être également consulté sur le site internet suivant : <a href="https://www.isere.fr/les-projets-routiers">https://www.isere.fr/les-projets-routiers</a> et sur rendez-vous, à la Direction départementale des territoires - Service environnement - 17 Boulevard Joseph Vallier à Grenoble, sur un poste informatique dédié et en version papier.

Recueil des observations par voie numérique

Les observations et propositions ont été également adressées par correspondance à la mairie de La Buissière, siège de l'enquête, avec la mention « Pont de La Buissière - à l'attention du commissaire enquêteur », ainsi que par voie électronique à l'adresse suivante :

<u>ddt-se-observations-d4@isere.gouv.fr</u> jusqu'au mercredi 20 décembre 2017 - 12h00.

Pendant la durée de l'enquête, toutes les observations et propositions du public étaient accessibles sur le site internet des services de l'État en Isère :

www.isere.gouv.fr/Publications/Consultations-enquetes-publiques/Avis-d-enquetes-publiques

## 2.3 Publicité et information du public

Les modalités en termes de publicité de l'enquête publique ont été fixées par l'arrêté n° 38-2017-300-DDTSE01 du 27 octobre 2017 de Monsieur le Préfet de l'Isère, en particulier l'article 7 concernant la publicité dans la presse locale.

## 2.3.1 Publicité légale

Les parutions dans les journaux

Conformément à l'article 7 de l'arrêté préfectoral, un avis d'ouverture de l'enquête a été inséré dans deux journaux locaux diffusés dans le département de l'Isère au moins quinze jours avant le début de l'enquête et l'information a été rappelée dans les huit premiers jours de l'enquête :

- Le Dauphiné Libéré du 3 novembre et du 24 novembre 2017,
- Les Affiches de Grenoble et du Dauphiné du 3 novembre et du 24 novembre 2017.

Une copie de ces avis est jointe en annexe n° 3.

L'affichage légal

Conformément à l'arrêté d'ouverture d'enquête, une affiche réglementaire a été apposée quinze jours au moins avant le début de l'enquête sur le panneau extérieur de la mairie de la Buissière ainsi que sur celui de la mairie du Cheylas, ces 2 affiches étant visibles depuis la voie publique (voir annexe n° 3).

Cet affichage a été constaté par le commissaire enquêteur à chacun de ses passages lors des permanences et aucune détérioration n'a été remarquée pendant la durée de l'enquête.

## 2.3.2 Les autres formes de publicité

Sans être exhaustif, parmi les autres formes de publicité, il faut citer :

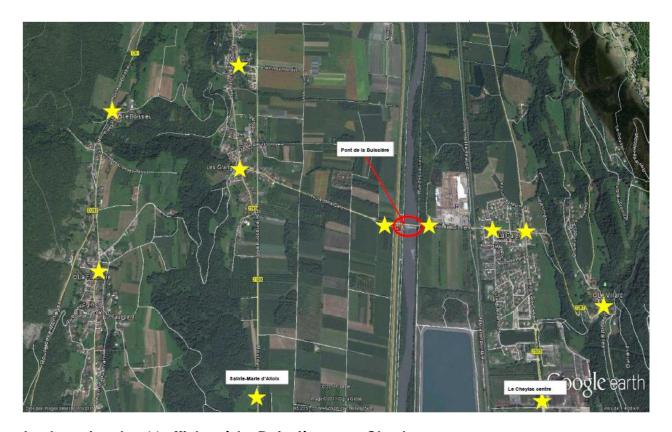
- l'avis d'enquête publique affiché sur une dizaine de panneaux répartis dans les différents hameaux ou carrefours, du côté de La Buissière et du côté du Cheylas,
- deux affiches de chaque côté du pont de la Buissière, près de l'ouvrage et deux autres au point d'accès de la route en voiture (carrefour avec la route conduisant au Cheylas),
- l'annonce de l'enquête publique sur le site internet du conseil départemental de l'Isère et sur celui de la DDT, le site de la préfecture de l'Isère et le bulletin municipal des mairies.
- l'annonce des dates de l'enquête et des permanences sur le panneau défilant à La Buissière,
- un certain nombre d'articles parus dans la presse locale, en particulier le Dauphiné Libéré.





Mairie de La Buissière

panneau lumineux défilant



Implantation des 11 affiches à La Buissière et au Cheylas

Quelques exemples de ces autres formes de publicité sont joints en annexe n° 3.

## 2.4 Opérations effectuées après la clôture de l'enquête publique

À l'issue de la consultation du public, après la dernière permanence en mairie de la Buissière, le mercredi 20 décembre 2017 à 12 heures, le registre d'enquête de la commune a été clos et signé par le commissaire enquêteur selon les dispositions de l'article n°9 de l'arrêté du 27 octobre 2017. Ce registre a été mis à sa disposition ainsi que le dossier d'enquête complet.

Pour la mairie du Cheylas, les consignes avait été données d'arrêter l'enquête et de retirer le registre à la fermeture de la mairie à 11h30. Ensuite, le commissaire enquêteur s'est rendu dans cette commune dès l'ouverture à 13h30 afin de clore et signer le registre. Ce deuxième registre a été mis à sa disposition le même jour, ainsi que le dossier d'enquête complet.

## 2.4.1 Procès-verbal de synthèse des observations

Cadre législatif

Il est important de noter :

- Les articles L123-1 et L123-2 du code de l'environnement,
- Le nouvel article R.123-18 du code de l'environnement entré en vigueur 1er juin 2012 : Conformément au décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, le commissaire enquêteur dresse, dans les huit jours après la clôture de l'enquête, un procès-verbal de synthèse des observations qu'il remet au responsable du projet. Ce dernier dispose de quinze jours pour produire ses observations éventuelles (Mémoire en réponse).

Étant donné le nombre très important de contributions (172) et la période des fêtes de fin d'année, le procès-verbal de synthèse a été communiqué avec quelques jours de retard à la DDT et au pétitionnaire, c'est-à-dire le 4 janvier au lieu du 28 décembre et la réunion de synthèse des observations qui était programmée le 5 janvier a dû être reportée au 9 janvier 2018 car Monsieur Nicolas MILANI de la direction des mobilité au conseil départemental n'était pas disponible. Au cours de cette réunion, le commissaire enquêteur a remis au maître d'ouvrage une copie papier ainsi qu'une version numérique du procès-verbal de synthèse des observations.

## 2.4.2 Mémoire en réponse

Dans son article 9, l'arrêté préfectoral précise qu'après lui avoir <u>communiqué</u> le procès-verbal de synthèse des observations, « *le responsable du projet dispose d'un délai de 15 jours pour produire ses observations éventuelles* » par un mémoire en réponse.

Malgré deux lettres de relance, les 6 et 19 février, restées sans réponse et plusieurs appels téléphoniques, le **mémoire en réponse** du pétitionnaire n'a été reçu que le 8 mars 2018, c'est-à-dire avec plus de **45 jours de retard**, sans avoir justifié ni même expliqué ce retard.

Le commissaire enquêteur tenant compte des observations du public et des réponses apportées par le pétitionnaire, a rédigé le présent rapport ainsi que ses conclusions motivées qui font l'objet d'un document séparé.

## 2.4.3 Remise du rapport et des conclusions

Compte tenu compte de ce retard, deux prolongations successives de la date de remise du rapport ont été demandées et obtenues de la part de l'autorité organisatrice, la DDT.

Enfin, le 13 mars 2018, le commissaire enquêteur a remis à la DDT son rapport et ses conclusions, en quatre exemplaires, accompagnés d'une version numérique ainsi, qu'en retour, l'original des deux dossiers d'enquête et les deux registres clos et signés.

Tous ces documents seront mis à la disposition du public pendant un an à la DDT, au conseil départemental de l'Isère ainsi que dans les deux mairies concernées : La Buissière et Le Cheylas. Un exemplaire a été remis le même jour à Monsieur le Président du Tribunal administratif de Grenoble.

## 3 Chapitre 3 - EXAMEN DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

## 3.1 Récapitulatif des observations

Les habitants des communes de la Buissière et du Cheylas ainsi que ceux des communes avoisinantes qui empruntaient de temps à autre ou régulièrement la route RD166 lorsqu'elle était en service, se sont fortement mobilisés durant l'enquête publique. Les personnes rencontrées étaient dans l'ensemble bien informées des grandes lignes du projet de démolition et de reconstruction du pont de la Buissière.

Grâce à la publicité faite dans la presse locale, la pose des plusieurs affiches dans les communes de La Buissière du Cheylas et de chaque côté du pont, ainsi que par le bouche à oreille et la mobilisation des cyclistes et des clubs cyclo de la région, **172** contributions ont été recueillies, soit oralement durant les permanences, soit par écrit sur le registre d'enquête, par lettre ou par courriels sur le site internet dédié de la Préfecture de l'Isère.

## Nombre d'observations

## Observations écrites

	Observations écrites						
	Sur registre Par lettre Tot						
Registres							
Registre 1 - La Buissière	23	8	31				
Registre 2 - Le Cheylas	25	5	30				
Boîte aux lettres numérique		86	86				
(Hors enquête publique)		(1)	(1)				
Total	48	99	147				

## **Observations orales**

	Observations
	orales
Permanences	
N°1 - Le Cheylas	5
N°2 - La Buissière	5
N°3 - Le Cheylas	8
N°4 - La Buissière	7
Total	25

Nombre total d'observations écrites et orales :

172

## Le relevé complet des contributions, écrites et orales, est en pièce jointe n°2

Les observations soulèvent le plus souvent les mêmes questions, les mêmes interrogations. Afin de les analyser, elles ont été regroupées selon les 4 thèmes généraux suivants :

- 1- Pertinence du projet,
- 2- Sécurité des cyclistes et des piétions,
- 3- Limitation du trafic des poids lourds,
- 4- Protection de l'environnement.

## Barème de notation

Afin de déterminer leur poids relatifs, une note est attribuée pour chacune des observations et pour chacun des thèmes donnant ainsi les tableaux des pages suivantes :

- 3 : très favorable + argumentation
- 2: très favorable + raisons
- 1: favorable
- 0 : neutre, indifférent ou aucune mention
- 1 : peu favorable ou avis réservé
- 2 : réticent + raisons
- 3 : opposé + contre-proposition ou solution

Rang	Référence de l'observation	Nom de la personne	Pertinence du projet	Sécurité cyclistes et piétons	Limitation des poids lourds	Protection de l'environnement	Commentaire
	Perma	nence n°1 : 27 novembre 2017 au	Cheyla	S			
1	O-101	Alain DARAMY		2			
2	O-102	André VILLOT	2	1	2		
3	O-103	Claudette CANOVAS	1				
4		Jacques MARCELLOT	1				
5		Michaël BETTON + 3 personnes	2	3	2		Proposition d'aménagement du pont
		nence n°2 : 5 décembre 2017 à La	1	ère			
6	O-201	Jean-Marie et Danièle TEISSEIRE	2	-2			
7	O-202	Gérard CHABERT	-1	-1	3		Peu favorable au projet
8		Patrick JACQUEMONT	-1	-2	3		Très réticent
9		Brigitte et Philippe LANOY	2		2		
10		Marie-Christine VASSY		1	2		
	Perma	nence n°3 : 14 décembre 2017 au	Cheyla	S			
11	O-301	Ass ADTC - Bertrand CHRISTIAN	1	3			Contre-proposition piste cyclable
12	O-302	Ass GRENE - Pierre BANCILHON	1	3		1	Voies cyclables et piétonnes
13	O-303	Ass RIF - Claire MOREAU	1	3		1	
14	O-304	Claude ORTOLLAND	2	2			
15	O-305	Didier et Gilles CERDAN	2	1			
16	O-306	M. VALKRE	3				
17	O-307	Colette PUJOL	2	-2			Trottoirs prévus bien suffisants
18	O-308	M. MARCHAL, Groupe Eiffage	1	1		Ad	djonction de pistes cyclables possible
	Perma	nence n°4 : 20 décembre 2017 à L	a Buis	sière			
19	O-401	Ass ADTC - Bertrand CHRISTIAN	1	3			Détails proposition piste cyclable
		et Ass RIF - Claire MOREAU					
20	O-402	Serge FLAMMIER	1	2			
21	O-403	Madeleine BALOYAN		2			
22	O-404	Ass AADHG - Denis COUPÉ	-3	-2			Ferme opposition au projet
23	O-405	Deborah PAGANI	2	1			Piste cyclable serait un "plus"
24	O-406	Géraldine et Annette CHARPIOT	-2	-1	2		Réticentes à la reconstruction
25	O-407	CuyCOUPLAIX	3	-2			Pistes cyclables : c'est une mode !
	Registr	e n°1 : La Buissière					
26	R-101	Pierre BANCILHON		3			
27	R-102	Jean-Paul et Marie FAVERGEON	-1		3		Ouvrage plus modeste pour VL
28	R-103	Jean-Marie FAVERGEON	-2		2		Nouvel échangeur à la Gâche
29	R-104	M. TEISSEIRE	1				
30	R-105	Jean-Pierre REY	3				
31	R-106	Philippe et Brigitte LANOY	3		2		
32	L-107	Gérard CHABERT			3		Ouvrage réservé aux VL
33	L-108	M. Mm e VASSY	-2		3		Nouveau pont sortie autoroute
34	R-109	Michel BOREL	1	2			
35	R-110	Francis CHARDONNEREAU	1	2			
36	L-111	Christophe FAUCHERY	-2		3		Nouveau pont sortie autoroute
37	R-112	M. Mme LEHMANN	3	1	1		
38	R-113	André MAITRE	3	-2	1		Projet construction microcentrale
		Total page 1	31	22	34	2	
		Nombre de personnes par thème	33	26	15	2	

		- Page 2			ı	ı	2
Rang	Référence de l'observation	Nom de la personne	Pertinence du projet	Sécurité cyclistes et piétons	Limitation des poids lourds	Protection de l'environnement	Commentaire
	Report	page 1	31	22	34	2	
		ombre de personnes par thème	33	26	15	2	
39	R-114	M. Mme CHARPIOT	-2				Nouveau pont sortie autoroute
	R-115	Claire BOISSIEUX		3			
1		Philippe DURIF	2				
	L-117	Gérard GUIHARD	3	-2	1		Pistes cyclables = loisir
	R-118	Sophie MONDAGON-FARNAGE  ?]	2	-1			Comme sur l'ancien pont
1	R-119	Thierry CARRON	3				
45	R-120	Marc BORDET	2	-1			Favorable au projet actuel
46	R-121	Deux personnes	1	-1			Reconstruction tel qu'il était
47	R-122	Deuxpersonnes					Reconstruction tel qu'il était
48	R-123	Stéphane HAUSS et Joël SERGES	1	-1			Reconstruction tel qu'on l'a connu
49	R-124	Jean-Claude TARDY-COVET	1				
50	R-125	Deuxpersonnes	2				
51	R-126	Grégor CERNESSON	1				
52	L-127	Ass AF3V - Albert CESSIEUX		3			2 contre-propositions présentées
53	L-128	Nicolas FOURNAGE	3	1	2		
54	R-129	Mme PRADOURAT	2			1	
55	L-130	Jean-Paul FAVERGEON	-1		2	Nou	veau pont à l'échangeur de l'autoroute
56	L-131	Ass AADHG - Denis COUPÉ	-3	-2	3	1	Nouveau pont à la sortie de l'autoroute
	Registr	e n°2 : Le Cheylas					
57	R-201	Michel FAURE		1		1	
58	R-202	Maichaël BETTON		3	1		Proposition piste cyclable
59	R-203	Alain DARAMY		2			Sur-largeur pour les cyclistes
60	R-204	Dominique CASTRO		1			
61	R-205	Michèle CHAUMEREUIL	1	2			
62	R-206	Claire MOREAU		2			
63	R-207	Marie-Christine LANIC [?]		2			
64	L-208	Association RIF	2	2			
65	R-209	Estelle BALDUCCI	2	1			
	R-210	Jacques MARCELLOT	1	1			
	R-211	Pacale JARRIGE		1			
		Pacal JARRIGE, CAG-Cyclo Goncelin		3			
		Philippe DALBON	2	-2		1	La reconstruction est primordiale
1	R-214	Joëlle de BENEDETTIS	2				·
1		Patrick VERNET [?]	1	1			
		Sébatien PICOT		2	2		Passage alterné par feux tricolores
		Auguste ROCCO		3			
1		Henri DOREY		3		2	
	L-219	Karim ALIBEY	1	1			
1	R-220	Hélène EXBRAYAT	1	1			
	R-221	Colette PUJOL	2	-2			ı Le trottoir de chaque côté est suffisant
		Personne signature illisible	1	1		· '	
	R-223	Personne signature illisible	2				
	L-224	Coiffeuse de Ste-Marie d'Alloix	3				
	L-225	Ass ADTC - Bertrand CHRISTIAN	2	3	1		Contre-proposition pistes cyclables
		Total pages 1+2	71	53	46	7	, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,
		Nombre de personnes par thème	59	57	22	6	
	•						•

· y · · · ·	1000 4	es observations - page 3	_				3
Rang	Référence de l'observation	Nom de la personne	Pertinence du projet	Sécurité cyclistes et piétons	Limitation des poids lourds	Protection de l'environnement	Commentaire
	Report	page 2	71	53	46	7	
		ombre de personnes par thème T	59	57	22	6	
		Ass GRENE - Pierre BANCILHON	1	3		1	Prévoir des accotements revêtus
		François VINCENT	1				
		Nathalie XXX	1	1			
1		Association RIF		2			Etude passage en encorbellement
86		David REVERSAS	1	1			
		rations reçus par courriels					
1		Gilles DELOUSTAL	1	3		1	
		Raphaël LE BIHAN		2			
	C-003	Claude MADER	2	1			
	C-004	Daniel COLIN		2			
		Alain FAVERGEON		1			
		Anne TREGLOZE	1	3			Favorable au pont si piste cyclable
	C-007	Catherine GADAUD	1	2		1	
		Marc TASSAN		2			
		Myriam DUBOIS		2			
	C-010	Denise et Michel SEINTURIER		2			
97	C-011	Philippe VOLPI	1	2			
	C-012	Yvette FAVERGEON		2			
	C-013	Claude BOULLIER	1	2			
100	C-014	Christian PERRIER	1	2			
101	C-015	Huguenotte BERNARD	1	2			
102	C-016	Pascal VEUILLEN	1	2			
103	C-017	Catherine PORTE	1	2			
		Auguste ROCCO	1	2			
105	C-019	Laurent DUBOIS		3			
106	C-020	Rémi CHAUDURIÉ	2	3			Le projet pourrait être repoussé
107	C-021	Geneviève GRISOLLET	1	2			
108	C-022	Olaf FABIANI	1	2			
109	C-023	Karine LORANG	1	2			
110	C-024	Sammy VIENOT	1	2			
111	C-025	Martine BONNET	1	2			
112	C-026	M. CHENEVAL	1	2		1	
113	C-027	Corinne et Eric CLAMECY	-2	1	3		Création pont à la ZA de Pontcharra
114	C-028	Madeleine BALOYAN		2			
115	C-029	Audrey MARRON	1	2			
116	C-030	Hervé LABARDE	1	2			
117	C-031	François COUTURIER	1	2			
118	C-032	Georges PUJOL	2	-1			D'accord pour le projet tel que défini
119	C-033	Michel NOLLY	1	2			
120	C-034	Jean-Louis ROLLY	1	2			
121	C-035	Sylvie LARGE		2			
122	C-036	R. TAFFOREAU	1	2			
123	C-037	Julien DEMADE		3			
124	C-038	Olivier DEBICKI	1	2			
		Total pages 1+2+3	102	135	49	11	
		Nombre de personnes par thème	90	99	23	10	

Rang	Référence de l'observation	Nom de la personne	Pertinence du projet	Sécurité cyclistes et piétons	Limitation des poids lourds	Protection de l'environnement	Commentaire
	I -	page 3	102	135	49	11	
		ombre de personnes par thème	90	99	23	10	
		Georges ROUSSET	1	2			
1		Jocelyne CHANAL	1	2			
		Ass GRENE - Renaud ARTRU	_	3			Compatibilité avec le SCoT?
1		Stéphanie et Cyril BROCHERIEUX	3	1			D
		Thierry et Beate BONGRAND	1	3			Pont en site propre piétons/cyclistes
		Michaël BERRANGER Clément CAIX	1	2		1	
	C-045 C-046		4	2		1	
		Jeanne ERHARD	1	2 2			
1		Brice LAGUIONIE	1				Varia a favoria atiana da mana da fa
		Bérengère PIERRE	2	2			Vraie sécurisation demandée
1		Anne-Marie ERHARD	1	2			
		Pascal LELEU	2				A
		Esther DUCLOT	1	2			Aménagement partagé demandé
1		Ass GRENE - Bernard CHAUVIN	2	3			
1		Bernard REVIL-SIGNORAT		1			
1		Aurore BLAISE	1	2			
1		Agathe BOUCHARD	1	2			
		Denis DALBON		1		,	
1		Jean-Paul CHOLLET	1	2		1	
		Huberte ANDRIEUX Claire CHAPON	1	2			
		Benoît TUPIN	1	2			
1		Pierre PAPINE	1	2			
		Damien AGUILAR, Laure BERGERET	1				
		Vincent GAY		2			
			1	3			
		Cuy ETELLIN Pascal LARGE	1	2			
1		Emmanuelle VEROVE	1	2			
			1				
1	C-067 C-068	Yasmine KLEIN Michel ROUSSY	1	2			
1			4				
1		Christophe CASSEBRAS Philippe DEMAY	1 -3	2		l La rocci	l nstruction ne répond pas au problème
		Elisabeth RUSSU	-3	2		La 16001	
1		Maryse DUC	1	2			
		Pierre GUIGNOUARD	1	3			
1		Bastien DAOLIO	1	2			
		M. BATHAIL	1	2			
		Ass AF3V - Albert CESSIEUX	'	3			Proposition de pistes cyclables
1		Ass FRAPNA - Francis ODIER	1	2			i roposition do pistes cyclables
1		François SACHET	1	2			
1	C-079	Juliette HALLET	1	2			
1	C-080	Juliette WEISS	1	2			
	C-081	Colette PAYEN	1	2			
1	C-082	Gérard GARCIA	1	2			
		Total pages 1+2+3+4	141	222	49	13	
		Nombre de personnes par thème	127	140	23	12	

Rang	Référence de l'observation	Nom de la personne	Pertinence du projet	Sécurité cyclistes et piétons	Limitation des poids lourds	Protection de l'environnement	Commentaire
	Report page 4		141	222	49	13	
	Report nombre de personnes par thème		127	140	23	12	
169	C-083	Christophe LEURIDAN	1	2	1		
170	C-084	Magalie QUINTON	2	1			
171	C-085	Patrick PEREZ	1	2			
172	C-086	Françoise BOUSSON	1	2			
		Total pages 1+2+3+4+5	146	229	50	13	
		Moyenne	0,849	1,33	0,29	0,076	
		Nombre de personnes par thème <b>Moyenne par thème</b>	131 <b>76%</b>	144 <b>84%</b>	24 <b>14%</b>	12 <b>7%</b>	

## 3.3 Synthèse des observations par thème et questions au maître d'ouvrage

Pour chacun des thèmes, les principales observations du public ont été relevées et résumées et les questions posées au maître d'ouvrage dans le procès-verbal de synthèse.

## 3.3.1 Thème n°1 : Pertinence du projet

La très grande majorité du public est favorable ou très favorable à la reconstruction du pont de la Buissière. Mais le pourcentage d'observations favorables de 76 % ne reflète pas la réalité, car pour de très nombreuses personnes, il est tellement évident que le pont de la Buissière doit être reconstruit, qu'elles n'en font même pas mention.

Certains pensent que la reconstruction est nécessaire (C-007, C-015) ou indispensable (L-117) et pour d'autres, c'est une urgence vitale pour la survie de la commune (R-214).

La principale raison évoquée est le rétablissement de la liaison entre les communes de La Buissière et du Cheylas (R-125), mais également :

- Le contournement par Goncelin ou Pontcharra représente 12 à 15 km (O-102, R-112),
- L'engorgement des ponts de Pontcharra ou Goncelin aux heures de pointe (R-116),
- L'accès aux commerces, pharmacie, dentiste, déchetterie, silos au Cheylas (L-117),
- Les manifestations culturelles proposées à la Buissière (C-042),
- De nombreux habitants ont de la famille ou des amis de l'autre côté, (R-112),
- Un impact négatif sur le plan économique, carburant consommé, temps perdu (R-113, R-120).

Certains estiment (O-201) que la décision de la reconstruction était évidente et craignent que les écologistes fassent retarder le projet en imposant un élargissement pour des pistes cyclables.

Cependant quelques voix discordantes, une petite dizaine seulement sur 172 observations, dont celles des riverains de la route RD166, estiment que la reconstruction du pont de la Buissière n'est pas la solution.

Par exemple, l'association AADHG (O-404) mentionne que la décision a été prise sans réflexion, sans vision globale de la situation et sans prise en compte des déplacements dans le secteur de Pontcharra. Elle affirme qu'il serait plus judicieux de construire un nouvel accès reliant l'échangeur de l'autoroute à l'extrémité sud de la zone d'activité de Pontcharra.

Sont du même avis ou très réticents à la reconstruction les **10** observations suivantes : O-201, O-202, O-406, R-102, R-103, L-108, L-111, R-114, C-027 et C-070.

Parmi ces observations figurent les riverains de la route de la gare à la Buissière et plus largement ceux de la route RD166.

Par ailleurs, plusieurs personnes (R-102) estiment qu'un ouvrage plus modeste pour les véhicules légers et tracteurs, ou qu'une simple passerelle réservée aux cyclistes et piétons, aurait été bien suffisant.

Enfin, pour quelques observateurs, il est indispensable que le pont de la Buissière soit reconstruit tel qu'il était (R-120, R-122, R-123, R-213), c'est-à-dire sans piste cyclable séparée afin de ne pas retarder le projet.

## Question au maître d'ouvrage

Quels commentaires peuvent être formulés par le maître d'ouvrage sur ces observations ? Que répondre à ceux qui pensent qu'un nouveau pont à la sortie de l'autoroute serait préférable ?

## Réponse du Conseil départemental de l'Isère

Il convient de préciser au préalable que l'enquête publique réalisée du 20 novembre au 20 décembre 2017 ne concernait pas l'utilité publique du projet mais uniquement son autorisation environnementale.

Le pont de la Buissière supportait un trafic moyen journalier de 2300 véhicules au moment de l'affaissement d'une partie de sa structure en mai 2013. Il permettait le transit entre la rive droite et la rive gauche de l'Isère entre La Buissière et Le Cheylas en évitant un rallongement de parcours de plus de 10 km en passant par les ponts de Goncelin ou de La Gâche.

La coupure de la circulation depuis 2013 pénalise de nombreux riverains, des entreprises et des commerces.

Le Département a jugé qu'un rétablissement rapide de la RD166 assurant la liaison entre la RD1090 et la RD523 était nécessaire pour la cohérence du maillage routier du territoire, pour les activités économiques et pour l'environnement.

Pour réduire le délai de réalisation, le coût des travaux et l'impact environnemental, la décision a été prise de reconstruire un ouvrage au même endroit avec les mêmes caractéristiques géométriques que l'ouvrage existant dans la mesure où avant sa dégradation celui-ci ne posait aucune difficulté de circulation et ne présentait aucun problème au niveau sécurité. Les enjeux de déplacement sont prégnants dans ce secteur en fort développement et une réflexion plus globale est engagée en étroite collaboration avec la communauté de communes Le Grésivaudan, intégrant l'ensemble des modes. Une convention cadre a été signée le 28/08/2017.

Ci-après un extrait de ladite convention sur les enjeux :

- « Les enjeux partagés par les cosignataires de la présente convention sur le territoire concernent :
- la saturation des axes routiers en termes de circulation provoquant des difficultés d'accès aux zones d'activité et dégradant la performance des transports en commun : Le Pré de l'eau à Montbonnot, La Bâtie à Saint Ismier, la traversée Crolles/Brignoud, le pont de la Gâche,

- l'amélioration des axes structurants TC en lien avec l'agglomération grenobloise : optimisation des aménagements des axes RD1090, RD523 et A41 afin de fiabiliser les temps de parcours et augmenter ainsi l'attractivité de l'offre de transport en commun,
- la dynamisation des pratiques de covoiturage : maillage du territoire en parking à proximité des réseaux de transport en commun structurant des grands axes routiers,
- le développement de l'usage du vélo comme mode de déplacement : réflexion sur l'amélioration des itinéraires cyclables sur les secteurs Le Versoud/Montbonnot, Le Versoud/Villard-Bonnot/Saint-Ismier, Crolles/Brignoud, Tencin/La Terrasse, Pontcharra/Barraux/La Buissière.

Ces enjeux partagés peuvent donner lieu, après établissement d'une convention partenariale :

- soit à des études préalables pour identification des solutions à mettre en œuvre en termes de faisabilité, coût et délai,
- soit à des travaux de réalisation.»

Aussi, le Département a fait le choix de rétablir les fonctionnalités existantes dans les meilleurs délais et apporter une réponse rapide à la problématique de liaisons inter-rives, avec le report de trafic sur les autres ouvrages de franchissement, sans attendre le résultat de cette démarche.

La réalisation d'un nouveau pont à la sortie de l'autoroute nécessite des délais d'études et de procédures environnementales et foncières de plusieurs années. Une analyse générale des déplacements est nécessaire pour vérifier la cohérence avec le pont situé à moins de 2 km en amont et pour assurer des raccordements satisfaisants sur la RD1090 et la RD523. Compte-tenu de l'évolution des trafics dans le Haut-Grésivaudan, le Département de l'Isère a engagé en partenariat avec la Communauté de Communes Le Grésivaudan cette analyse ainsi qu'une réflexion sur la faisabilité, la pertinence d'un tel ouvrage ainsi que sur ses impacts. Sa fonction orientée vers les échanges et le transit sera différente de celle du pont de La Buissière qui intéresse un trafic plus local.

Le coût de l'aménagement avec la réalisation d'une nouvelle plateforme routière sur au moins 1 km pour relier la RD1090 et la RD523 et le franchissement de l'autoroute A41 est bien plus onéreux que le seul projet de reconstruction du pont de la Buissière.

## 3.3.2 Thème n°2 : Sécurité des cyclistes et des piétons

La sécurité des cyclistes et des piétons est le thème que l'on retrouve le plus souvent dans les observations puisqu'il est mis en avant dans 84% des observations dont plusieurs associations ou des cyclo-clubs de la région, comme celui de Goncelin.

Sur l'échelle d'importance, la note moyenne de ce critère atteint 7,2 / 10, ce qui est très important La grande majorité du public trouve que la sécurité des cyclistes et des piétons passe par la création de pistes cyclables de chaque côté du pont et par des voies piétonnes séparées et ne comprend pas pourquoi aucune piste cyclable n'a été prévue dès la conception du pont. De nombreux observateurs (O-403, R-202, R-212 ...) font remarquer que le petit trottoir de 0,65 m ne peut en aucun cas assurer la sécurité des cyclistes et des piétons. Par exemple, l'observation R-217 peut être citée : « Il est primordial d'assurer la sécurité des usagers à pied, en vélo ou tout autre moyen de locomotion par des pistes bien aménagées dans chaque sens de circulation ».

Plusieurs personnes (R-101) s'insurgent contre l'affirmation suivante du dossier d'enquête « *les modes doux sont peu utilisés dans le Grésivaudan* » et affirment au contraire que les déplacements doux sont en pleine explosion dans le Grésivaudan, le véloroute en étant le plus bel exemple.

D'autres, certes très peu nombreux, pensent au contraire que le cyclisme c'est une affaire de mode (O-407, L-117) et que sa pratique, c'est uniquement pour le loisir et que la création de pistes cyclables est inutile, les quelques vélos faisant bon ménage avec les voitures.

## Compatibilité avec les documents supra communaux

Dans son avis, la DREAL, compétente en matière d'environnement conclut :

« Le projet semble toutefois se borner à la restauration de la situation précédente, alors qu'il aurait utilement pu inclure des élément pouvant aller dans le sens d'une amélioration des parts modales des modes autres que la voiture particulière (infrastructures favorables aux déplacements cyclables par exemple) ».

Les associations ADTC (O-301) ou GRENE (C-052) et quelques autres affirment que le projet ne respecte pas les préconisations des différents documents de référence et n'est donc pas en compatibilité ni avec le SCoT, ni avec le plan de déplacements urbains du Grésivaudan en cours d'élaboration :

En effet, le SCoT préconise pour les collectivités territoriales et maîtres d'ouvrages, entre autres :

- d'inciter à l'usage des modes actifs,
- de prendre en compte les dispositions des vélos-route et voies vertes,
- de prendre en compte le Schéma départemental des itinéraires cyclables de l'Isère,
- d'augmenter si possible l'espace public disponible pour les piétons et les cyclistes,
- de garantir la desserte des modes actifs des gares,

## et le PDU du Grésivaudan préconise :

- de développer l'usage des modes actifs et passer de 1,6 à 3 % la part modale pour le vélo,
- de réaliser ou soutenir la réalisation d'aménagements permettant de supprimer les principales discontinuités qui existent sur les itinéraires cyclables. (réalisation portée, en particulier, par le département de l'Isère).

## Question au maître d'ouvrage

La direction des mobilités du conseil départemental se doit de respecter les textes supracommunaux. Quelle est sa réaction vis-à-vis de ces remarques pertinentes ? Comment respecter les recommandations de l'autorité environnementale afin que le projet soit en compatibilité avec les documents de référence ?

## Réponse du Conseil départemental de l'Isère

La prise en compte des modes doux résulte d'une analyse initiale sur l'intérêt de prévoir ou pas des aménagements spécifiques dans le cadre d'un nouvel aménagement conformément aux recommandations et orientations définies dans les différents documents guides (SCOT...).

Le schéma départemental des itinéraires cyclables de l'Isère ne préconise pas d'aménagements spécifiques lorsque le trafic routier est faible (inférieur à 2500 véh/j). Dans le cadre du pont de La Buissière, l'analyse de la situation initiale avec un trafic moyen journalier faible pour les VL et PL (2300 véhicules), une accidentologie inexistante et un trafic piétons-cycles réduit entre La Buissière et Le Cheylas a conduit au choix de reconstruire un pont sans aménagements dédiés aux modes doux. Le faible trafic VL/PL permet une circulation des deux roues en sécurité.

En comparaison, les trafics journaliers sur les ponts situés juste en amont et en aval sont compris entre 5 000 et 10 000 véhicules.

Concernant l'espace réservé aux piétons, les deux passages de service de 0,65 m de largeur permettent aux quelques piétons journaliers de traverser l'ouvrage en sécurité. La prise en compte de poussette ou de personne à mobilité réduite ne semble pas pertinente dans le contexte peu urbain du secteur et situé en dehors d'itinéraires de promenades. Les accès aux digues de l'Isère sont possibles de part et d'autre de l'ouvrage.

Pour le long terme, le projet intègre le passage des piétons et cycles sous le pont si des itinéraires cyclables devaient être réalisés sur les digues de l'Isère sur ce secteur comme cela a été fait en aval. Cela empêchera des traversées au droit de la RD166.

En phase d'études préalables, le coût pour intégrer deux bandes cyclables de largeur 1 m sur la longueur du pont (120 m) a été estimé à environ 800 000  $\in$  HT (sur la base d'un coût classique d'ouvrage évalué à 3300  $\in$  HT/m2 de tablier).

Avec ce coût, il est possible d'aménager une bande cyclable d'1,50 m de largeur de part et d'autre d'une route départementale sur au moins 2 700 m. Il a semblé plus pertinent de choisir cette option pour la bonne gestion des deniers publics.

Dans son avis, l'Autorité Environnementale ne mentionne pas d'incompatibilité du projet avec les documents d'orientation. Il est juste précisé que le projet qui permettra de diminuer de façon significative les pollutions et autres nuisances aurait été encore plus favorable avec une prise en compte plus affirmée des déplacements cyclables. Par ailleurs, l'itinéraire présente d'autres points singuliers (pont sur autoroute A41 côté La Buissière, franchissement de la voie ferrée et pont sur cours d'eau côté Le Cheylas) dont le traitement n'est pas programmé à court terme.

## Aménagement de la chaussée : pistes cyclables et/ou passage pour piétons

Afin d'assurer la sécurité des cyclistes et de piétons, de très nombreuses personnes pensent que la meilleure des solutions est, sans aucun doute, un élargissement du pont, c'est le cas des associations GRENE, RIF et FRAPNA.

Ces associations regrettent (O-401, L-225) qu'aucune concertation ou réunion publique n'ait été organisée à La Buissière ou au Cheylas au moment de la pré-étude. Elle aurait permis de montrer d'une part le fort intérêt des habitants pour la reconstruction du pont et d'autre part, la nécessité de créer des aménagements spécifiques pour les cyclistes et les piétons.

De son côté, l'association ADTC mentionne (O-401) que la structure actuelle du tablier telle que présentée dans le dossier ne permet pas la réalisation d'aménagements spécifiques pour les piétons et les cyclistes. Leur installation conduira nécessairement à un élargissement du tablier, donc à un surcoût.

Pour cette association, il est possible de réaliser cette disposition :

- soit par un élargissement du tablier en béton,
- soit en plaçant les trottoirs « en encorbellement » sur des structures légères métalliques, sorte de potences fixées de chaque côté du tablier.

Le coût supplémentaire de ces deux solutions reste à estimer de même que le délai pour réaliser le complément d'études.

L'observation O-218 indique que le coût du tablier étant estimé à 400.000 € HT, son élargissement de 1 à 2 mètres ne serait pas insurmontable tenant compte de sa vie future (200 ans ?).

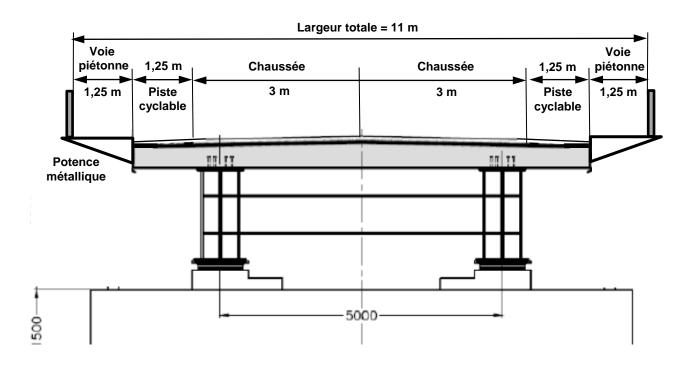
Par courrier séparé, cette association présente une contre-proposition préconisant la création d'un espace réservé aux modes actifs :

- le maintien de la largeur totale du tablier à 8,10 m,
- une légère réduction de la largeur des chaussées à 2,80 m au lieu de 3 m,
- la création de deux bandes latérales de 1,25 m de chaque côté pour les cyclistes et les piétons séparées des chaussées par un chasse roue ou par un marquage au sol,
- une rambarde aux extrémités, de chaque côté du pont.

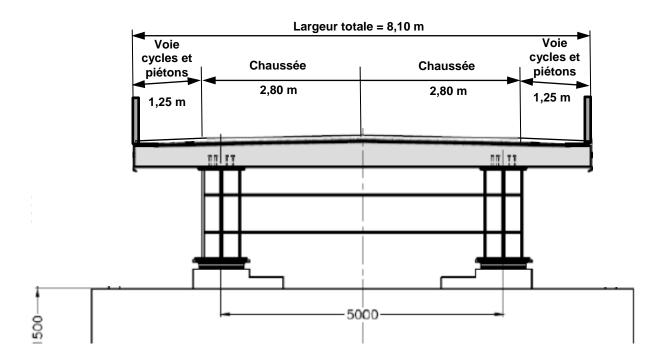
Cet arrangement conserverait la largeur hors tout de l'ouvrage, soit 8,10 mètres.

## Schéma du profil du pont

Le profil ci-dessous est établi à partir des propositions des associations mentionnées précédemment avec passage piéton par coursive métallique en surplomb ou en encorbellement



Le profil ci-dessous qui conserve la largeur du tablier à 8,10 mètres, est établi à partir de la proposition par courrier de l'association ADTC



De son côté, l'association AF3V propose 2 solutions pour adjoindre des pistes ou trottoirs cyclables (L-127) :

## Solution « supprimer un trottoir »

<u>Avantages :</u> un peu mieux pour les cyclistes (+1m), impact faible sur le projet et sur les coûts, <u>Inconvénients :</u> il faut excentrer le tablier pour conserver une bonne répartition des efforts.

## Solution « créer une piste en encorbellement »

Avantages : création d'une vraie piste,

- pas de modification de la largeur pour les véhicules,
- impact réduit sur le dimensionnement du tablier,
- bonne séparation des flux.

## Inconvénients:

- requiert une fixation sur le hourdis en béton,
- requiert une esquisse d'architecte pour donner une bonne esthétique,
- coût supplémentaire de l'ordre de 240 k€.

## Conclusion:

Pour le passage piéton, la solution coursive métallique en surplomb ou en encorbellement de chaque côté du pont semble la meilleure.

C'est d'ailleurs l'avis d'autres personnes (O-101, O-308, C-048) et de l'association RIF (R-229).

## Question au maître d'ouvrage

Comment répondre à la très grande majorité du public qui est favorable ou très favorable à la création de pistes cyclables sur le pont ?

Que pense le maître d'ouvrage des remarques en général et en particulier des solutions proposées par les associations ADTC ou AF3V et de leur faisabilité ?

## Réponse du Conseil départemental de l'Isère

Jusqu'en mai 2013 date de sa fermeture, le pont supportait un trafic moyen journalier de 2300 véhicules soit un trafic considéré comme faible. Le trafic des vélos était également réduit. La traversée de l'Isère par le pont n'était pas une zone concernée par une accidentologie particulière pour les cyclistes.

Le rétablissement de la circulation avec le nouveau pont ne devrait pas changer les caractéristiques du trafic passé dans la mesure où la RD166 reste située dans une zone peu urbanisée sans pôles économiques majeurs et dont l'expansion devrait être limitée. Les ponts de la Gâche en amont et de Goncelin en aval captent la plupart des échanges routiers du secteur du fait de l'implantation à proximité des différents centres d'intérêts. Le pont permettant le franchissement de l'autoroute A41 par la RD166 situé juste avant le pont de la Buissière ne permet pas dans sa configuration actuelle d'aménager des bandes cyclables.

Par ailleurs, lors des études préalables, le surcoût pour aménager deux bandes cyclables de largeur 1 m sur la longueur du pont a été estimé à 800 000 € HT. Il a semblé plus pertinent de réserver ce budget pour réaliser un linéaire d'aménagements dédiés sur des itinéraires plus prioritaires du Département et sur un linéaire bien plus important que les 120 m du pont. La sécurité pour les cycles est assurée sur ce type de point singulier à la fois par un renfort de la signalisation verticale et horizontale, qui est un outil permettant de répartir l'espace public différemment.

Il n'est pas possible de répondre aux solutions présentées par les associations (ADTC et AF3V) sans engager des études spécifiques relatives au dimensionnement du tablier, aux dispositifs de sécurité et à l'aspect architectural.

La solution présentée par l'ADTC doit être vérifiée sur le dimensionnement du tablier pour intégrer les surcharges piétonnes sur les passerelles en encorbellement (calculs aux Eurocodes). Un dispositif de retenue des véhicules doit être pris en compte avant la voie piétonne. Une étude architecturale doit être entreprise pour assurer la complémentarité de la passerelle avec le reste de l'ouvrage.

La solution présentée par l'ADTC n'est pas conforme au niveau sécurité. Les piétons ne sont pas protégés par des trottoirs et un simple garde-corps ne permet pas d'assurer la retenue des véhicules. La prise en compte de ces problématiques induit obligatoirement un élargissement du tablier pour maintenir une voie commune piétons et cycles d'1,25 m de largeur en considérant que les cycles emprunteront le trottoir ce qui semble fortement improbable.

Ces études complémentaires impacteront le planning des travaux.

Le démarrage des travaux devant intervenir impérativement au mois de septembre en raison des débits saisonniers de l'Isère, l'engagement d'études complémentaires ajoutés aux délais de la procédure d'appel d'offres induiront un décalage du chantier d'une année.

Le Département a approché le sujet de la répartition de l'espace public au profit des cyclistes sur l'ouvrage par l'aménagement d'une chaussée à voie centrale banalisée (CVCB).

La CVCB est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de la bande dérasée appelée rive. La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc les rives lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes.

Des aménagements de CVCB ont été réalisés dernièrement à La Roche-de-Glun dans la Drôme et au pont du Pavé à Moirans dans l'Isère.

Pour le pont de La Buissière et sa largeur de 6 m de chaussée entre trottoirs, la voie centrale pourrait avoir une largeur de 3 m et les bandes de rives une largeur d'1,50 m chacune.

Par ailleurs, le Département doit conduire la réflexion sur l'ensemble de l'itinéraire en lien avec le Grésivaudan qui est compétent en matière d'aménagements cyclables. Les deux parties ont d'ailleurs signé une convention cadre relative aux déplacements le 28/08/2017 dont l'un des objectifs est de faciliter les déplacements cyclables.

## 3.3.3 Thème n°3: Limitation du trafic des poids lourds

Pour plusieurs personnes, (O-202, R-202 ...) la création de pistes cyclables va engendrer un élargissement de la chaussée, donc entrainer une vitesse excessive des véhicules et une augmentation des risques pour les piétons et cyclistes.

Pour leur sécurité, il semble logique de limiter la vitesse des véhicules et en particulier celle des poids lourds.

Ce thème de la limitation du trafic des poids lourds est abordé dans 14 % des observations. La limitation de la circulation des poids lourds peut se faire des manières suivantes :

- 1- Limitation de la vitesse à 70 km/h (O-105, R-106, R-117),
- 2- Limitation du tonnage : 7,5 tonnes (O-203, O-205, L-107, L108, C-027), ou à 12 tonnes (O-204, R-106),
- 3- Passage alterné par feux tricolore (R-216), ou rétrécissement de la chaussée avec des trottoirs plus larges,
- 4- Restriction au trafic local des poids lourds (R-113).
  En particulier l'observation C-027 donne des explications intéressantes sur la rédaction « d'arrêtés municipaux interdisant la circulation des transports routiers de marchandises d'un poids total en charge de plus de 6 tonnes mais prévoyant des exceptions permettant la desserte locale des véhicules dont les origines ou destinations sont limitées à l'agglomération ».

Cette même observation C-027 précise également :

« La responsabilité communale pourrait éventuellement être recherchée dans l'hypothèse où le maintien de la circulation des poids lourds occasionnerait un préjudice matériel aux riverains ».

Pour ces raisons, toutes ces personnes qui ont rédigé les observations mentionnées ci-dessus recommandent de ne plus accepter des camions pouvant être dangereux pour les riverains ou pouvant être préjudiciables pour la commune.

De son côté, le conseil municipal de La Buissière demande (Voir l'observation n° R-113) que cet axe La Buissière - Le Cheylas soit limité aux poids-lourds de desserte locale et non ouvert à la circulation internationale des poids lourds, comme c'était le cas jusqu'alors avec le guidage GPS. Cette limitation est demandée en raison de la sécurité qui est délicate aux rétrécissements de la voierie tant route de la gare à La Buissière qu'à hauteur du passage à niveau à Le Cheylas. Ces rétrécissements ne permettent pas le croisement de ces poids lourds et mettent en danger piétons et cycles.

### Question au maître d'ouvrage

Quel est l'avis du maître d'ouvrage sur ces remarques ?

Dans l'hypothèse d'un élargissement de la largeur du pont afin d'aménager des pistes cyclable et trottoirs pour piétons, serait-il nécessaire de limiter la vitesse et le tonnage des poids lourds ?

La largeur du pont initial et ses caractéristiques intrinsèques permettait d'accepter le trafic

### Réponse du Conseil départemental de l'Isère

de tous les poids-lourds hormis les transports exceptionnels. Il n'y a jamais eu de difficultés particulières induites par ce trafic représentant environ 5% du trafic moyen journalier. Depuis la sortie de l'autoroute, le pont de La Buissière permet de décharger une partie du trafic (dont le trafic PL) se reportant sur le pont de la Gâche ou sur le pont de Goncelin pour accéder vers les zones économiques situées en rive gauche de l'Isère. Il serait incohérent de réaliser un nouveau pont avec de meilleures caractéristiques et limiter le trafic PL pour le reporter sur d'autres secteurs déjà bien chargés en trafic. Il serait également incohérent de réaliser un nouveau pont limité en tonnage ou en gabarit dans la mesure où il pourrait être utilisé ponctuellement en itinéraire de déviation en cas de problèmes sur les ponts situés à proximité.

La RD166 propose un tracé géométrique rectiligne, la largeur de chaussée permet une circulation confortable et la visibilité est satisfaisante sur tout le tracé. Les caractéristiques du nouveau pont permettent de garantir de bonnes conditions de sécurité pour une route à vitesse règlementaire de 90 km/h (ou 80 km/h dans les prochains mois) cependant le département analysera la limitation à mettre en œuvre en cohérence avec les aménagements réalisés pour faciliter la circulation des cyclistes.

# 3.3.4 Thème n°4: Protection de l'environnement

Ce thème n'a été abordé que dans très peu d'observations.

En effet, sur les 172 observations, seulement 12 évoquent, assez rapidement d'ailleurs, le thème de la protection de l'environnement.

Aucune observation ne mentionne l'impact des travaux de démolition du pont de pierre existant et la construction du nouveau pont sur les milieux aquatiques ni sur la faune et la flore proche des piles du pont.

### Quelques exemples :

Observation n° C-026 : « Respectons nos engagements en matière de protection de l'environnement et de pollution de l'air ! ».

Observation n° C-057 : « Alors que le monde (société civile, structures étatiques, associations) se mobilise pour une meilleure qualité de vie (air, hygiène de vie, transport mode doux, loisirs, sociabilité des échanges), on constate que ce projet ne propose **rien pour les modes doux** en complément des voies automobiles ».

Observation du conseil municipal du Cheylas : « la reconstruction du pont répond pleinement aux besoins en matière ... de respect de l'environnement ».

# Étude d'impact :

L'étude d'impact est conforme aux dispositions du code de l'environnement. Elle paraît complète et bien documentée. En résumé, elle comporte :

- l'analyse de l'état initial de la zone d'étude,
- l'analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires ou permanents,
- les effets cumulés avec d'autres projets connus.

Cette étude d'impact n'a soulevé aucune question parmi le public. Elle est accompagnée d'un résumé non technique, d'une vingtaine de pages, très explicite et bien illustré et qui reprend l'ensemble des points développés dans l'étude d'impact.

# Question au maître d'ouvrage

Peut-on expliquer l'absence de remarques sur ce thème par le fait que les associations environnementales ont souhaité aborder de préférence les questions de sécurité des cyclistes et des piétons ?

# Réponse du Conseil départemental de l'Isère

La problématique environnementale a été abordée dans son ensemble pour le projet aussi bien pour la période des travaux qu'en phase d'exploitation de l'ouvrage. Tous les thèmes ont été traités dans l'étude d'impact conformément à la règlementation.

Les études réalisées et les mesures proposées en faveur de l'environnement ont reçu un avis favorable de l'Autorité Environnementale (AE).

Le nouveau pont n'apporte aucune dégradation à l'environnement du site avec des emprises identiques à celles du pont existant.

Par conséquent, les associations environnementales n'avaient pas de sujets spécifiques pour se manifester autre que la prise en compte des modes doux sur laquelle l'Autorité Environnementale a émis une légère observation.

# 3.3.5 Autres questions du commissaire enquêteur

Le public n'a pas réellement soulevé les questions de respect du <u>montant total du projet</u> ni celui du <u>planning des travaux</u>. D'expérience, les projets publics conduisent parfois à des excédents budgétaires ou à des glissements des délais de réalisation.

# Question au maître d'ouvrage

Quelle confiance peut-on accorder à ces deux critères : Respect du montant du projet ? Respect des délais ?

# Réponse du Conseil départemental de l'Isère

Les différentes études (avant-projet et projet) réalisées en amont ont eu pour objectif premier de prendre en compte tous les paramètres nécessaires au dimensionnement et à la réalisation du nouveau pont.

Pour un ouvrage d'art le principal aléa rencontré en travaux concerne l'exécution des fondations profondes. Les études géotechniques menées au préalable permettent de caractériser le sous-sol, cependant, elles ne permettent pas de s'affranchir de tous les risques géologiques.

Le coût et le planning annoncés intègrent les contraintes prévisibles des travaux par rapport aux informations recueillies pendant les études et suite à l'analyse du contexte du site (débit de l'Isère et éventuelles crues...).

La mission principale du maître d'ouvrage est de faire respecter le coût et le planning de l'opération.

# Question au maître d'ouvrage

Parmi toutes les observations orales ou écrites recueillies pendant l'enquête publique, le maître d'ouvrage souhaite, peut-être, donner son avis ou apporter des précisions ou des compléments d'information sur certaines d'entre-elles.

Le commissaire enquêteur en prendra acte pour rédiger son rapport.

# Réponse du Conseil départemental de l'Isère

Pas de réponse du maître d'ouvrage.

# Appréciation du commissaire enquêteur

Dans son **mémoire en réponse**, la direction des mobilités du conseil départemental de l'Isère a répondu à toutes les questions d'une façon positive et argumentée avec le désir d'apporter des solutions concrètes aux interrogations exprimées.

Une analyse thématique détaillée est proposée par le commissaire enquêteur aux paragraphes 4.6.4 à 4.6.8 du chapitre suivant, qui, tenant compte des observations du public, de l'avis de l'autorité environnementale et des réponses du maître d'ouvrage, donne son appréciation sur chacun des thèmes.

# 4 Chapitre 4 - ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Après avoir relevé et classé par thèmes les observations du public, il semble nécessaire, dans un premier temps, d'analyser les principales pièces, à savoir :

- Le dossier d'enquête comprenant principalement :
  - o le résumé non technique,
  - la description du projet,
  - l'étude d'impact,
- L'avis de l'autorité environnementale du 30 août 2017,

Ensuite, tenant compte des analyses précédentes une analyse globale du projet sera présentée.

# 4.1 Analyse du dossier d'Enquête Publique : l'étude d'impact

Le projet consiste en la démolition et la reconstruction sur place du pont de la Buissière où la circulation est interdite depuis l'affaissement d'une de ses piles.

Ce projet est visé par les rubriques du tableau de l'annexe I de l'article R.122-2 du code de l'environnement : Ouvrage d'art / Ponts d'une longueur supérieure à 100 mètres.

### Le projet est donc soumis à étude d'impact.

Le dossier d'enquête comporte les chapitres suivants :

- o résumé non technique,
- o description du projet,
- o étude d'impact,
- o tableaux et figures annexes.

Chacune des pièces constitutives du dossier est présentée de façon succincte et analysée par le commissaire enquêteur.

# 4.1.1 Résumé non technique

Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans le dossier d'enquête, celui-ci est précédé d'un résumé non technique qui récapitule les principaux thèmes développés dans le dossier technique :

- Description du projet,
- Analyse de l'état initial,
- Analyse des effets du projet et mesures prévues,
- Effets cumulés avec les projets connus,
- Esquisse des principales solutions de substitution,
- Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme.

En effet, le code de l'environnement, dans son article R.122-3, prévoit le contenu précis de l'étude d'impact et notamment la réalisation d'un résumé non technique (RNT), rédigé pour permettre à tous une compréhension des enjeux et sensibilités du territoire, de la nature de l'aménagement et des effets qu'il aura sur l'environnement.

# Avis du commissaire enquêteur

Le résumé non technique aborde tous les éléments nécessaires pour une bonne compréhension des grandes lignes du projet et en particulier la motivation du projet. Il est clair, bien illustré et facilite la lecture et la compréhension du dossier par le public.

Cependant, le commissaire enquêteur regrette que ce résumé soit inclus dans le dossier. Il aurait été préférable de faire un « tiré-à-part » au format A4, c'est-à-dire un petit fascicule séparé de format A4, afin de faciliter la consultation par le lecteur.

### 4.1.2 Description du projet

Ce chapitre fait une description technique du projet, donne les principales caractéristiques du nouvel ouvrage qui empruntera le même profil en long que l'ouvrage existant.

De nombreux schémas montrent le phasage des travaux :

- 1- la pose de batardeaux d'un côté, puis de l'autre, pour la démolition du pont existant,
- 2- la construction des culées et de la pile centrale,
- 3- ensuite le lançage de la structure métallique depuis la rive gauche,
- 4- enfin la réalisation du hourdis au moyen de dalles préfabriquées.

Un planning et une estimation financière terminent cette partie.

# Commentaires du commissaire enquêteur :

Ce chapitre décrit les principales caractéristiques du pont existant et celles du nouvel ouvrage. Il est clair, didactique, bien illustré et permet une bonne compréhension du dossier technique par le public. La présentation du phasage des travaux, la démolition de l'ancien et la construction du nouveau, à l'aide de schémas, paraît très explicite.

Le planning et l'estimation financière sont suffisamment détaillés pour une première approche.

Toutefois, le commissaire enquêteur regrette que les détails du dimensionnement de la chaussée ne soient pas indiqués : marquage au sol, séparation entre la chaussée et la bande latérale, dimensionnement du trottoir, positionnement de la rambarde, bref, tout ce qui intéresse l'usager. Il regrette également qu'une petite étude prospective de circulation n'ait pas été réalisée, par exemple sur les évolutions prévisionnelles du trafic sur les ponts de Goncelin, Pontcharra et La Buissière pour les véhicules légers, poids lourds et surtout pour les deux-roues.

En effet, il est juste indiqué que le dimensionnement de l'ouvrage a été effectué sur la base de 2.300 véhicules par jour dont environ 5 % de poids lourds qui sont les valeurs relevées avant l'interdiction de circulation. On peut imaginer que ces chiffres ont changé depuis cette époque et il semble que l'évolution des modes de déplacements doux n'ait pas été prise en considération ni le fait que les embouteillages sur les ponts de Goncelin et de la Gâche aux heures de pointe conduiront à un report de la circulation vers le pont de La Buissière.

Par ailleurs, il est nécessaire de rappeler que le nouveau pont est un peu plus étroit que l'ancien. En effet, la largeur utile de passage entre rambardes est de 7,3 m (2 fois 3+0,65 m) à comparer à 7,54 m (2 fois 2,75+1,02 m) pour le pont existant, pourtant, lorsqu'il a été construit en 1870, c'était le tout début des voitures automobiles et des vélocipèdes, et la circulation hippomobile était principalement composée de calèches, chars à bancs et charrettes à foin.

# 4.1.3 Étude d'impact sur l'environnement

« L'étude d'impact est une analyse scientifique et technique permettant d'appréhender au plus juste les conséquences futures d'un aménagement sur l'environnement physique, naturel et socio-économique du territoire qui l'accueille ».

Cette étude d'impact a été réalisée en 2016 par ARTELIA, Bureau d'études à Lyon, conformément au décret n° 93-245 relatif aux études d'impact.

L'étude reprend les chapitres exigés à l'article R.512-8 et couvre l'ensemble des thèmes requis. Analyse de l'état initial

Ce volet, très important et qui comporte 64 pages, est une présentation générale de la situation actuelle du site existant : les caractéristiques physiques des milieux récepteurs : géographie, paysage, géologie, hydrologie ainsi que le patrimoine naturel et le milieu humain.

### Avis du commissaire enquêteur

C'est un descriptif exhaustif et très intéressant de l'environnement direct, très bien illustré et complété par une série de photos et quelques vues du site.

# Analyse des effets du projet et mesures prévues

Conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement, le contenu de l'étude d'impact doit présenter « une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris pendant la phase des travaux) et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement [...] ainsi que l'addition et l'interaction de ces effets entre eux ». Il est fait le choix de fusionner les chapitres impacts et mesures en un seul et unique chapitre « effets du projet et mesures » qui traite des effets du projet sur l'environnement et les mesures mises en œuvre pour les éviter, les réduire, les compenser en cas d'impacts négatifs, mais également pour les renforcer dans le cadre des effets positifs.

Les impacts sont étudiés pour les phases suivantes :

- La phase de travaux conduisant à la réalisation du projet : travaux de terrassement et d'assainissement, remaniement du substrat, transport et déchargement des camions d'approvisionnement du chantier en matériaux de construction et utilisation d'engins lourds, destruction du couvert végétal, etc.
- La phase d'exploitation de l'équipement projeté : pont et route aménagés et utilisation « normale » des ouvrages (entretien et contrôle).

Le dossier d'enquête présente un tableau de synthèse des impacts de l'exploitation de l'équipement projeté sur l'environnement proposant des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation selon les 5 thèmes suivants : Milieu physique, milieu naturel, paysage, milieu humain et risques.

### Avis du commissaire enquêteur

Ce chapitre reprend, de façon très complète, les 2 points suivants :

- une analyse détaillée des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires ou permanents et cumulés sur l'environnement,
- les mesures de suppression, de réduction, de compensation ou d'accompagnement, prises en faveur de l'environnement ainsi que les méthodes envisagées,

Pour le commissaire enquêteur, il apparaît que le maître d'ouvrage a correctement pris en compte les enjeux et a choisi les meilleures options de la séquence « éviter - réduire - compenser », ce qui permet de penser que les effets négatifs du chantier et en phase d'exploitation devraient être bien maîtrisés ».

# Effets cumulés avec les projets connus,

Conformément à la réglementation, les projets pris en compte sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact, ont fait l'objet :

- d'un document d'incidences et d'une enquête publique au titre de la « Loi sur l'eau »
- d'une étude d'impact au titre du code de l'environnement, et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'État a été rendu public.

Un seul projet est recensé dans la zone d'étude.

Il s'agit du projet Isère Amont qui prévoit un confortement des digues et un aménagement de plages de dépôts.

# Les travaux liés à ce projet à proximité de l'aire d'étude ont démarrés mi-2016.

Ainsi, ce projet n'est pas à considérer dans le cadre de l'évaluation des impacts cumulés avec les projets connus.

### Avis du commissaire enquêteur

Aucun projet n'a été recensé à proximité de l'aire d'étude.

# Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme

L'article R.122-5 précise : « 6° Les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R.122-17, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article L.371-3 ».

Après un recensement très complet des documents d'urbanisme opposables, la compatibilité du projet avec ces documents est analysée de façon détaillée.

# Avis du commissaire enquêteur

En préambule, ce chapitre fait mention des documents d'urbanisme régissant le projet et pour chacun des documents étudiés, il est indiqué s'il existe ou non une compatibilité ou interaction avec le projet. Ce document se révèle, peut-être, un peu trop détaillé mais complète le dossier soumis à enquête publique, en particulier l'étude d'impact.

### 4.1.4 Présentation des méthodes d'évaluation utilisées

Le dossier d'étude d'impact constitue l'une des pièces maîtresse permettant d'apprécier les conséquences que peut avoir la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages sur l'environnement du projet.

Le code de l'environnement précise à l'alinéa 5 de l'article R.122-3 l'exigence « d'une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation ».

### Volet faune - flore - habitat

Ce chapitre expose les éléments du diagnostic des habitats naturels, de la flore et de la faune, et l'analyse des enjeux environnementaux sur ces éléments du diagnostic écologique initial. Il doit permettre d'identifier les enjeux environnementaux existants sur l'emprise du projet.

### Avis du commissaire enquêteur :

Ce chapitre complet et détaillé est un descriptif bien illustré et documenté de l'état de la flore et de la faune qui paraît exhaustif.

Le commissaire enquêteur considère que ce document apporte des informations utiles au public. Il est pédagogique et facilite la lecture et la compréhension de la flore et de la faune sauvage sur le site et dans son voisinage immédiat.

### 4.1.5 Annexes

Les annexes sont constituées de 4 parties distinctes :

- A- L'étude hydraulique,
- B- Les mesures compensatoires,
- C- L'avis de l'Autorité environnementale,
- D- Le mémoire en réponse du pétitionnaire.

### Avis du commissaire enquêteur

Bien que très détaillée, l'étude hydraulique par son aspect technique n'est pas d'un grand intérêt pour la majorité du public. Plus particulièrement les résultats des calculs hydrauliques (annexe 1, p18 à 26) paraissent tout à fait inutiles car réservés aux spécialistes.

Les mesures compensatoires (13 pages), sont intéressantes mais manquent d'imagination car limitées à la pose de quelques nichoirs pour les oiseaux et pour les chauves-souris.

Étant donné leur importance, l'avis de l'autorité environnementale et le Mémoire en réponse du pétitionnaire font l'objet d'une analyse plus approfondie dans les paragraphes suivants.

# 4.2 Analyse de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale, n° 2017-ARA-AP-00356 daté du 30 août 2017, est joint au dossier d'enquête.

Cet avis, dont une copie est en pièce jointe n°1, a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes / Service Connaissance, Information, Développement durable, Autorité environnementale. Conformément à l'article R.122-9 du code de l'environnement, le présent avis a été inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique. Il a été également mis en ligne sur le site internet de l'autorité environnementale en application de l'article R.122-7 de ce même code.

Il est important de souligner que « l'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple. Il ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation de travaux. Il ne dispense pas des autres procédures auxquelles le projet, plan ou programme peut être soumis par ailleurs ».

# 4.2.1 Contexte du projet

Au printemps 2013, le pont de la Buissière a manifesté des signes de faiblesse faisant craindre un effondrement à court terme et imposant l'interruption du trafic sur la RD166 occasionnant un important allongement de parcours pour les usagers. Une réparation n'étant pas techniquement réalisable, la solution choisie est celle de la reconstruction.

#### Description du projet

Il s'agit d'un pont à 2 travées de 120 mètres de long, avec une chaussée de 6 mètres et 2 trottoirs Le projet nécessite :

- la mise en place de batardeaux et la démolition de l'ouvrage en 2 phases,
- la construction de la pile centrale, le lançage de la charpente métallique, la réalisation du hourdi et de la pose des superstructures ;

### 4.2.2 Principaux enjeux environnementaux

Les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale sont liés aux thématiques suivantes : l'eau et les milieux aquatiques, la biodiversité et les déplacements.

#### Enjeu : Eau et milieux aquatiques

Le projet étant réalisé sur la rivière Isère, les enjeux identifiés par l'étude d'impact sont :

- la qualité du cours d'eau,
- impact important du pont actuel avec ses 4 piles et son seuil de 2 m sur les crues,
- le projet doit diminuer l'impact du pont sur l'écoulement de la rivière.

### Enjeu: Biodiversité

La zone d'étude se situe en partie dans le périmètre ZNIEFF de type 1.

Les principaux enjeux faune / flore / habitats relèvent de la présence d'une forêt alluviale d'intérêt communautaire prioritaire, de quelques stations d'espèces de flore protégées et/ou patrimoniales, d'espèces de faune protégées et d'habitats d'espèce.

# Enjeu : Déplacements

L'aire d'étude du projet est traversée par l'autoroute A41 et par une voie ferrée. Avant la dégradation du pont de la Buissière, le trafic sur la RD166 était de 2.300 véhicules par jour. Plusieurs lignes de bus desservent l'aire d'étude, au niveau de la gare du Cheylas. La place de la voiture dans les déplacements est prépondérante dans le secteur du Grésivaudan.

# 4.2.3 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact comprend l'ensemble des parties visées à l'article R.122-5 du code de l'environnement et couvre les thématiques requises.

# Caractère complet de l'étude

Elle est globalement bien illustrée, les nombreuses cartes, plans photographies du site sont de bonne qualité et les synthèses, en fin de paragraphes, sont bien présentes.

Des mesures d'évitement, de réduction d'impact et de compensation sont présentées même si elles auraient pu être mieux détaillées, avec un engagement ferme du maître d'œuvre.

# État initial et analyse des impacts sur l'environnement

Un tableau récapitule les enjeux sous forme de synthèse globale hiérarchisant l'ensemble des enjeux (pages 112 et 113 de l'étude d'impact) au sein de l'état initial. Tous les types d'impact (permanents, temporaires, directs ou indirects) ont été étudiés.

# Enjeux « Eau et milieux aquatiques »

L'impact principal des travaux de démolition concerne la maîtrise du risque de crue.

Les impacts du projet sur la nappe « des alluvions de l'Isère » correspondent principalement à ceux des fondations du nouvel ouvrage.

### Enjeux « Biodiversité »

Les éléments de l'étude d'impact, concernant cette thématique, sont clairs, bien rédigés, argumentés et illustrés. Le dossier présente une bonne analyse de ces impacts qui sont principalement liés à la perte d'habitats et d'habitats d'espèce.

# Enjeux « Déplacements »

Le projet a vocation à améliorer la situation existante, puisqu'il s'agit de rétablir une liaison interrompus depuis 2013 et qui fait défaut. Les distances et temps de trajets seront très significativement raccourcis, de qui diminuera également les émissions de gaz à effet de serre.

# Justification du projet et études de variantes

Les choix ont été faits afin de ne pas avoir d'incidences significatives en cas de crues et notamment sur l'ouvrage de régulation de Pontcharra. Une crue de référence pour chaque phase de chantier a été déterminée.

# Compatibilité avec les documents cadre

L'étude d'impact, listant l'ensemble des plans, programmes et documents d'urbanisme intéressés, produit une analyse de la compatibilité du projet.

### Résumé non technique

L'autorité environnementale mentionne que l'étude d'impact est accompagnée d'un résumé non technique, lisible et clair, correctement illustré et qui reprend l'ensemble des éléments développés dans l'étude d'impact.

# 4.2.4 Prise en compte de l'environnement dans le projet

L'autorité environnementale indique que des mesures d'évitement et de réduction en phase travaux et exploitation sont proposées pour les principaux enjeux identifiés.

Cette partie est déclinée par thématiques principales :

- Eau et milieux aquatiques
  - Le projet prend des mesures afin de rendre très faibles les impacts sur l'hydrogéologie,
- Biodiversité
  - Une démarche d'évitement, de réduction et d'accompagnement a été mise en place,
- Déplacements

Le rétablissement du trafic sur la RD166 constitue un effet positif majeur sur le projet.

# 4.2.5 Synthèse de l'avis de l'AE

Il convient de rappeler brièvement l'avis conclusif de l'autorité environnementale :

# Avis sur la forme

L'étude d'impact, de bon niveau, est claire est de bonne qualité. Elle comprend l'ensemble des parties prévues à l'article R.122-5 du code de l'environnement et couvre les thématiques requises. Elle reste toutefois perfectible au regard des quelques observations figurant dans l'avis détaillé. **Méthode** 

L'étude traduit une bonne compréhension de la démarche dite « ERC » (éviter, réduire, compenser). Les mesures d'intégration environnementale apparaissent globalement pertinentes même si certaines mériteraient d'être davantage détaillées et assorties d'un engagement ferme du maître d'ouvrage.

# Avis sur le fond

L'autorité environnementale souligne que les enjeux ont bien été identifiés et pris en compte. Eu égard au fort allongement de parcours résultant de la coupure de la RD166, il résultera une diminution très significative des kilomètres parcourus et des pollutions, nuisances et émissions de gaz à effet de serre qui y sont liés. Une prise en compte plus affirmée des déplacements cyclables aurait encore amélioré le projet de ce point de vue.

# Appréciation du commissaire enquêteur

« Par principe, l'avis de l'Autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité de l'opération, mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération ».

Le projet correspondant au rétablissement de la liaison La Buissière - Le Cheylas par la route RD166 est indispensable pour la Direction des mobilités du Département, l'opportunité de sa réalisation ne fait donc pas débat, comme le souligne l'autorité environnementale. Le commissaire enquêteur prend acte de l'avis favorable détaillé et motivé de l'autorité environnementale sur la qualité de l'étude d'impact et apprécie les précisions apportées par le maître d'ouvrage dans son mémoire de réponse.

Par ailleurs, il prend acte des engagements du pétitionnaire concernant l'organisation de la maîtrise d'œuvre et la prise en compte de l'environnement par le projet.

Les études d'évaluation environnementale sont proportionnées aux enjeux. L'étude d'impact est globalement satisfaisante eu égard aux enjeux limités dans le temps (chantier) et dans l'espace (pile centrale et culées sur les berges).

Les mesures envisagées sont satisfaisantes. Un contrôle régulier des installations devrait permettre de garantir la protection de l'environnement dans sa globalité.

Les effets environnementaux négatifs résiduels devraient être faibles moyennant l'adoption de mesures adéquates en ce qui concerne les enjeux que les compléments d'inventaires pourraient éventuellement faire apparaître.

Enfin, en phase travaux, le contenu du dossier présenté laisse penser que le porteur de projet a correctement pris en compte les enjeux et effectué des choix adaptés, traduisant une bonne compréhension de la séquence « éviter - réduire - compenser », ce qui permet de conclure que les effets négatifs du chantier devraient être correctement maîtrisés ».

Cependant, l'autorité environnementale fait une remarque pertinente en affirmant que le projet se borne à la restauration de la situation (celle d'il y a 150 ans !...) et qu'il pourrait être amélioré en ajoutant des pistes cyclables.

Une copie de l'avis de l'autorité environnementale et jointe en pièce jointe n°1.

# 4.3 Analyse du Mémoire en réponse du pétitionnaire à l'avis de l'AE

Le Mémoire en réponse du pétitionnaire à l'avis de l'autorité environnementale (AE) aborde les points particuliers suivants :

# 4.3.1 Avis de l'AE concernant les enjeux « biodiversité »

« Concernant toutefois le sujet très particulier de la présence des chiroptères dans ou à proximité de l'ouvrage actuel, on note une divergence entre le contenu de l'état initial et celui de l'analyse des impacts. Dans la partie état initial, on peut lire que la présence occasionnelle d'individus isolés à un moment de leur cycle biologique reste possible, alors que plus loin, on lit que le pont de la Buissière est actuellement utilisé comme gîte d'hivernage.

Les impacts sont principalement liés à la perte d'habitat d'espèces, la destruction potentielle d'espèces ou le dérangement en phase travaux, ainsi qu'au risque de propagation d'espèces invasives ».

# Réponse du pétitionnaire

L'objectif principal est la recherche de **gîtes utilisés par les chauves-souris en transit, hibernation ou en** reproduction. Ces gîtes, potentiels ou avérés, peuvent être localisés en bâtiments, sous des ponts ou dans des arbres à cavités.

Les séquences enregistrées « à la volée » lors de la prospection crépusculaire « sortie de gîte » d'août 2016 ont permis de mettre en évidence la présence de trois espèces sur la zone d'étude : le Murin de Daubenton, la Pipistrelle commune et la Pipistrelle de Nathusius.

Concernant la présence potentielle de chiroptères en gîte au sein du pont, aucune observation en sortie de gîte n'a pu être répertoriée lors de la prospection spécifique d'août 2016.

Toutefois, au regard des nombreuses fissures notées sur l'ouvrage et étant considéré la tranquillité du site (absence de vibration du au passage de véhicule notamment), la présence occasionnelle d'individus isolés à un moment de leur cycle biologique reste tout à fait possible. Ceci notamment pour le Murin de Daubenton et les Pipistrelles commune et de Kuhl, qui apprécient

# 4.3.2 Avis de l'AE concernant les enjeux « biodiversité »

« Une démarche d'évitement, de réduction et d'accompagnement a été mise en place pour réduire les impacts de façon significative sur les Chiroptères et l'Avifaune, avec notamment la création d'aires de repos et de reproduction.

Concernant la question de la présence potentielle de chiroptères sur le site du projet, aucune mesure spécifique n'est proposée en phase travaux. Rien n'est spécifié dans la partie relative au milieu naturel. Dans la synthèse générale, page 138, on peut toutefois lire que les travaux sont prévus hors période de sensibilité de l'avifaune et des chiroptères mais sans plus de détails ».

# Réponse du pétitionnaire

particulièrement ce type de gîte.

Comme indiqué précédemment, la présence de chiroptères en gîte au sein du pont n'est pas avérée, et seule une **présence occasionnelle d'individus isolés à un moment de leur cycle biologique reste possible**. Aussi, le dérangement lié au bruit et aux vibrations de la phase travaux fera probablement fuir les individus.

Dans le cadre du suivi des travaux, un écologue sera présent sur le site. Les travaux seront réalisés hors période sensible pour l'avifaune et les chiroptères et si nécessaire, des gites à chiroptères seront mis en place.

# 4.3.3 Avis de l'AE concernant les enjeux « biodiversité »

« Les mesures de réduction et d'accompagnement relatives à la **pose de nichoirs** inclus dans le futur pont, dans des bâtis et milieux naturels alentour auraient vocation à être développées dans le corps de l'étude. En effet, elles ne sont que brièvement évoquées en pages 128 et 154, le descriptif technique étant renvoyé à l'annexe B (page 154) qui est en fait une note de cadrage (page 219). Or cette note comporte des préconisations qui ne garantissent pas réellement l'engagement du maître d'ouvrage concernant la mise en œuvre de ces mesures. L'autorité environnementale recommande que le dossier soit assorti d'engagements fermes du maître d'ouvrage quant aux mesures développées dans l'annexe précitée ».

# Réponse du pétitionnaire

Le pétitionnaire s'engage à réaliser **les mesures présentées dans l'annexe B** du présent document et reprise dans le tableau ci-après.

Aussi les mesures qui seront mises en œuvre sont :

### • Pose de nichoirs

- o Pose de 5 nichoirs pour la Bergeronnette des ruisseaux,
- o Pose de 5 nichoirs encastrables pour la Bergeronnette grise.

### • Adaptation de l'ouvrage de remplacement

L'ouvrage de remplacement du pont de la Buissières sera globalement peu favorable aux chauves-souris car la surface métallique est peu propice à l'accroche des animaux. Ainsi, des gîtes artificiels seront fixés l'extérieur de la structure du pont. Afin de maximiser les probabilités de colonisation des aménagements, plusieurs types de gîtes seront disposés.

# Mesures complémentaires « ex situ »

- o Aménagement d'un bâti,
  - L'une des pistes de mesures de conservation visant les chiroptères est l'aménagement d'un bâti déjà colonisé ou susceptibles de l'être.
- o Création d'un îlot de sénescence,
  - Une seconde mesure favorable aux chauves-souris consiste en la création d'un îlot de sénescence au sein d'un boisement existant. À noter que cette mesure montre également un intérêt notable pour l'avifaune des milieux arborés.

#### Modalités de suivi

- Assistance à la mise en œuvre des mesures.
- Suivi de l'efficacité des mesures.

#### Appréciation du commissaire enquêteur

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage confirme sa volonté de suivre la démarche dite « ERC » (éviter, réduire, compenser) et précise quelques points particuliers ainsi que les modalités de suivi de ces mesures, à la demande de l'autorité environnementale.

Toutefois, le commissaire enquêteur regrette que la réponse du maître d'ouvrage se limite aux impacts sur la faune, la flore et les habitats, pourtant l'autorité environnementale a soulevé bien d'autres sujets d'une importance certaine :

- le rétablissement des continuités écologiques de l'Isère,
- la qualité du cours d'eau, des milieux aquatiques et les risques de pollution,
- la prise en compte des déplacements cyclables par des infrastructures favorables aux déplacements doux.

Ce dernier point n'a pas reçu de réponse de la part du maître d'ouvrage et c'est regrettable. Pourtant, il va se révéler très important et soulever de très nombreuses observations au cours de l'enquête et l'avis « à priori » du maître d'ouvrage aurait été souhaitable.

# 4.4 Avis des conseils municipaux des communes concernées

Conformément à l'article R.512-20 du code de l'environnement, rappelé dans l'article n°8 de l'arrêté d'enquête, les conseils municipaux des communes de La Buissière et du Cheylas étaient appelés à donner leur avis motivé sur la demande d'autorisation dès l'ouverture d'enquête, et au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture de l'enquête.

### 4.4.1 Avis du conseil municipal de la commune de La Buissière

Après délibération et échanges de vues à la date du 8 décembre 2017, le conseil municipal, à l'unanimité des membres présents, émet un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale relative à la démolition et la reconstruction du pont de La Buissière pour des raisons économiques, sociales, environnementales.

Une copie de cette délibération est en pièces jointes n° 3.1

### Appréciation du commissaire enquêteur

Cet avis favorable, assez succinct, doit être complété par l'observation n° R-113 rédigée par Monsieur André MAITRE, maire de la commune qui souligne les points suivants :

- La jonction des deux rives à cet emplacement est vitale sur le plan économique,
- Le conseil municipal demande que cet axe La Buissière Le Cheylas soit limité aux poidslourds de desserte locale et non ouvert à la circulation internationale des PL,
- En ce qui concerne les pistes cyclables demandées par de nombreux intervenants et clubs cyclos, l'information suivante peut être prise en considération :
  - o un projet de construction d'une microcentrale électrique à l'aval du pont est bien avancé,
  - o sur cet ouvrage est prévu le passage en toute sécurité des cyclistes et piétons,
  - o il correspond aux demandes sans augmenter le coût ni retarder la construction du pont.

Cependant, en l'absence d'autres contributions sur ce projet et de documents étayant cette hypothèse, le commissaire enquêteur émet de sérieux doutes sur la réalisation prochaine de ce barrage considérant le nombre importants de projets de centrales hydroélectriques sur l'Isère depuis plus de 50 ans, projets qui n'ont jamais vu le jour.

# 4.4.2 Avis du conseil municipal de la commune du Cheylas

Par délibération du 19 décembre 2017, le conseil municipal de la commune du Cheylas, dans sa conclusion, émet un avis très favorable dans le cadre de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale concernant le projet de démolition et de reconstruction du pont de La Buissière. Les points principaux développés sont les suivants :

- Le projet apporte de réelles améliorations en matière environnementale,
- La reconstruction est primordiale en termes de mobilité au sein du Haut-Grésivaudan.
- Il constitue un outil essentiel pour les échanges économiques, sociaux et culturels du territoire, Mais le conseil municipal ajoute :
  - Le projet n'intègre pas les modes doux de déplacement par la réalisation de trottoirs répondant aux normes d'accessibilité et de voies cyclables.
  - La commune du Cheylas exprime son souhait d'intégration des modes doux de déplacement, étant précisé que, priorité est donnée à la reconstruction du pont indépendamment de ces aménagements.

Une copie de cette délibération est en pièces jointes n° 3.2

# Commentaire du commissaire enquêteur

L'avis de la commune du Cheylas en faveur du projet est explicite. D'un côté, le conseil municipal souligne les points positifs du projet, c'est-à-dire le rétablissement de la liaison routière, mais de l'autre, fait apparaitre son souhait d'intégrer, si possible, des modes de déplacements doux.

# 4.5 Avis du commissaire enquêteur sur l'ensemble du dossier soumis à l'enquête

#### 4.5.1 Avis sur la forme

Le dossier d'enquête se présente sous la forme d'un gros fascicule relié au format A3, ce qui ne facilite pas la lecture d'autant plus que la pagination n'est pas homogène :

En effet, les derniers chapitres, A- Étude hydraulique, B- Mesures compensatoires et C- Avis de l'AE sont des pages A4 agrandies en A3 reliés sur le côté et dans le mauvais sens, donc difficiles à lire. Enfin le chapitre D- Mémoire en réponse est en double format A4 et de plus ces 4 chapitres ont des paginations spécifiques.

Par ailleurs, le commissaire enquêteur regrette que le résumé non technique soit inclus dans le gros dossier complet. Il aurait été préférable de faire un « tiré-à-part », c'est-à-dire un petit fascicule séparé, de format A4, afin de faciliter la consultation par le lecteur qui souhaite avoir une approche rapide mais complète du projet.

Dans le même esprit, pour alléger le dossier soumis à l'enquête publique, le chapitre A- Étude hydraulique, qui ne peut intéresser que des spécialistes, aurait pu faire l'objet d'un recueil technique séparé et l'annexe 1 (Résultats détaillés des calculs hydrauliques) est tout à fait inutile. Ces quelques imperfections de pure forme n'altèrent pas la qualité générale du dossier technique : la présentation est aérée, les textes sont clairs et les illustrations égayent l'ensemble.

#### 4.5.2 Avis sur le fond

Le dossier tel que constitué pour être soumis à l'enquête publique est conforme aux dispositions réglementaires. Bien illustré et didactique, il expose parfaitement les dispositions techniques des travaux à effectuer pour réaliser le projet de démolition et de reconstruction du pont de La Buissière.

Il apparaît que les différentes phases du chantier sont décrites avec précision :

- la mise en place de batardeaux en rive droite et démolition des travées 4 et 5 dans un premier temps, puis retournement du batardeau en rive gauche avant la démolition des travées 1 à 3,
- la construction de la pile centrale, le lançage de la charpente métallique, la réalisation du hourdis et la pose des superstructures.

Quant à l'étude d'impact, conforme aux dispositions du code de l'environnement, elle est complète et bien documentée.

Cette étude est bien faite et pédagogique. Le chapitre décrivant l'état initial est de très bonne qualité, les impacts ne semblent pas avoir été sous-estimés et les mesures d'évitement ou de réduction sont décrites avec précision.

L'évaluation environnementale révèle l'attention portée à l'environnement dans l'élaboration du projet pour éviter les impacts les plus importants.

Le commissaire enquêteur apprécie les engagements du pétitionnaire pendant la phase de travaux et souligne l'amélioration apportée par des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts potentiels sur l'environnement. Il considère que la prise en compte des risques naturels est complète et bien étudiée.

Cette étude est agrémentée par un grand nombre de cartes : localisation diverses et vues aériennes ainsi que par des tableaux qui recensent la faune et la flore.

En annexe, l'étude hydraulique par son aspect très technique n'a aucun intérêt pour la majorité du public, par contre, les mesures compensatoires (13 pages), sont intéressantes mais limitées à la pose de nichoirs pour les oiseaux et pour les chauves-souris.

Malgré quelques légères faiblesses signalées ci-dessus, le dossier donne une justification pleine et entière au projet de démolition et de reconstruction du pont de la Buissière.

# 4.6 Analyse des observations du public

Le public a pu constater :

- En tout premier lieu, que le dossier d'enquête est précis, bien illustré et qu'il ne soulève pas de problème d'interprétation ou d'incompréhension.
- En second lieu, que le bouche à oreille a fonctionné aussi bien parmi les habitants des communes de la Buissière ou du Cheylas qui avaient l'habitude d'utiliser le pont pour se rendre « de l'autre côté », que les cyclistes et cyclotouristes, amateurs de promenade ou de randonnées qui utilisaient le pont pour leurs loisirs surtout le week-end et les beaux jours.

Les seules remarques du public portent sur l'épaisseur du dossier : certaines personnes ont hésité à se lancer dans une longue et fastidieuse lecture qu'ils ont jugée parfois trop technique. À plusieurs reprises, le commissaire enquêteur a conseillé ces personnes de ne lire que le résumé non technique, c'est-à-dire les pages 13 à 32.

# 4.6.1 La concertation préalable et la consultation du public

Le dossier d'enquête ne précise pas s'il y a eu, ou non, une concertation préalable et de leur côté, les maires des deux communes ont confirmé qu'il n'y avait pas eu de réunion publique pendant la phase de pré-étude mais que le conseil départemental les avait consulté sur le projet.

Quelques observations font état de ce manque de concertation et le regrettent : par exemple,

l'observation n° O-403 (Madame Madeleine BALOYAN) ou bien l'observation n° O-401 (Monsieur Bertrand CHRISTIAN) qui se plaint du « manque de concertation avec la population locale pendant la phase de pré-étude » et qui ajoute : « des réunions publiques auraient permis de montrer ... la nécessité de créer des aménagements spécifiques pour les cyclistes et les piétons ».

Le commissaire enquêteur pense, en effet, qu'une consultation du public avec l'organisation d'une réunion d'échanges et d'information à la mairie de la Buissière ou du Cheylas aurait vraisemblablement permis de faire apparaître l'intérêt réel du public pour le projet et la nécessité de créer des aménagements spécifiques pour les cyclistes et les piétons.

### 4.6.2 Les observations du public pendant l'enquête

Comme il a été indiqué ci-dessus, l'enquête publique a mobilisé largement le public principalement pour les 2 raisons suivantes :

1- La nécessité du rétablissement rapide de la route RD166

En effet, la grande majorité, sinon la presque totalité de observateurs, souhaitent que la liaison La Buissière - Le Cheylas soit rétablie le plus vite possible et dans les meilleures conditions.

2- La nécessité de prévoir un aménagement spécifique de la chaussée

Afin d'améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons, le public, dont plusieurs associations ou cyclo-club, a mis en avant la nécessité de prévoir des bandes cyclables de chaque côté du pont.

D'autre part, il peut sembler regrettable que sur l'ensemble des observations orales ou écrites, peu d'entre elles expriment une opinion sur la protection de l'environnement.

Les raisons probables de cette désaffection du public pour ce sujet peuvent-être analysées de la façon suivante :

- En tout premier lieu, dans le dossier d'enquête, les précautions semblent avoir été prises pour limiter les conséquences dommageables pendant la phase travaux,
- En second lieu, en dehors de la phase travaux, les impacts sur l'environnement (faune et flore) sont très limités sachant que la nature sur les berges et dans l'Isère retrouvera rapidement ses droits.

Dans les paragraphes suivants, sont analysées tout d'abord les contre-propositions puis les observations du public par grands thèmes.

# 4.6.3 Analyse des contre-propositions du public

De façon générale, les contre-propositions proviennent des associations. Leur analyse est faite par comparaison avec la solution proposée par le maître d'ouvrage.

### **ADTC** : Association pour le Développement des Transports en Commun

Parmi les 3 observations de cette association, la dernière (n° O-401) est la plus précise.

L'association ADTC préconise :

- un élargissement minimum de 2 m de la largeur totale du pont,
- une légère réduction de la largeur des chaussées à 2,90 m au lieu de 3 m, si nécessaire,
- la création de deux bandes latérales de 1,10 m de chaque côté pour les cyclistes, séparées des chaussées par un marquage au sol,
- la création d'un trottoir de chaque côté du pont de 1 m de largeur,
- une rambarde aux extrémités, de chaque côté du pont.

Les deux premiers points conduiraient à un surcoût important et donc au non-respect de l'économie générale du projet et mènerait le commissaire enquêteur à donner un avis défavorable. Les trois autres points de la contre-proposition de l'ADTC sont relativement compatibles avec la solution proposée par le maître d'ouvrage : réduction de la chaussée, création de bandes latérales pour les cyclistes séparées des chaussées par un marquage au sol et création d'un trottoir de chaque côté du pont.

### **GRENE**: Grésivaudan Nord Environnement

La contre-proposition de cette association (voir les observations n° O-302, L-226 et C-052) rejoint les prescriptions du SCoT :

- 1- Prévoir des accotements revêtus (ou bandes multifonctionnelles) permettant la circulation des vélos et des piétons ... (SCoT p. 352 §4.5.2.)
- 2- Favoriser un partage des espaces de voirie plus favorable aux modes alternatifs à la voiture en solo, pistes cyclables, (SCoT p. 360 §4.5.3.3.3.).

La solution proposée par le maître d'ouvrage basée sur le partage des espaces de voirie n'est pas très éloignée de celle de l'association GRENE.

**AF3V**: Association Française pour le développement des Véloroutes et Voies Vertes Les deux contre-propositions de cette association (observations n° C-076 et L-127) qui consistent soit à supprimer un trottoir, soit à créer une piste en encorbellement, s'éloignent de la solution proposée par le pétitionnaire.

Mais la première contre-proposition, même si elle a un impact faible sur le projet, n'améliore que peu la sécurité des cyclistes tandis que la deuxième contre-proposition engendre un coût supplémentaire important pour l'élargissement du tablier ou la création du passage en encorbellement.

**AADHG**: Association pour l'Amélioration des Déplacements dans le Haut Grésivaudan

Par ses observations n° 0-404 et L-131, cette association estime que la reconstruction du pont

est inutile et qu'il serait plus judicieux de réaliser un nouvel accès reliant l'échangeur de l'autoroute
à la zone d'activité de Pontcharra.

La contre-proposition de cette association consiste éventuellement en des solutions plus légères pour rétablir le franchissement de l'Isère, par exemple :

- la création d'une passerelle réservée aux piétons et cyclistes,
- la création d'une chaussée unique en circulation alternée par feux tricolores,
- ou bien un pont réservé aux seuls véhicules légers.

Dans tous les cas, ces solutions qui ne respectent pas l'économie générale du projet ne pourraient être considérées par le commissaire enquêteur que dans l'hypothèse d'un avis défavorable.

# 4.6.4 Analyse thématique : Thème 1 - Pertinence du projet

Ce thème ne devrait avoir aucune raison d'être puisque l'enquête publique est une « demande d'autorisation environnementale » et non une déclaration d'utilité publique (DUP). L'utilité de ce pont ne devrait pas être remise en question.

En effet, après l'affaissement de l'une des piles, la reconstruction du pont paraît naturelle et évidente. La très grande majorité du public est d'accord sur ce point et de très nombreuses personnes ont hâte de voir la liaison entre les 2 communes rétablie.

Pourtant, sur les 172 contributions, une dizaine de personnes a mis en doute l'utilité même du projet. Bien sûr, parmi ces personnes, on trouve les riverains de la route RD166 qui mène au pont, un peu effrayés à l'idée de subir de nouveau le trafic des voitures et des poids lourds après plusieurs années de calme et de tranquillité.

Même si elles ne sont pas totalement opposées au projet, ces personnes souhaiteraient une réduction de la circulation des poids lourds sous la forme soit d'une limitation de la vitesse soit du tonnage ou même, pourquoi pas, de remplacer ce pont par une passerelle réservée aux deuxroues et aux piétons.

Quelques-unes de ces personnes proposent, à la place, la construction d'un nouvel accès reliant l'échangeur de l'autoroute à l'extrémité sud de la zone d'activité de Pontcharra.

De son côté, le conseil municipal de la commune du Cheylas affirme : « La reconstruction du pont est primordiale en terme de mobilité au sein du bassin de vie du Haut Grésivaudan » et ajoute :

« Le pont de la Buissière constitue un outil essentiel pour les échanges économiques, sociaux et culturels du territoire. Il a vocation à assurer la mobilité des populations mais aussi la desserte des zones industrielles ».

# Thème n°1 - Appréciation du commissaire enquêteur

Le maître d'ouvrage, dans son mémoire en réponse donne une information qui n'apparaissait pas dans le dossier d'enquête. C'est la signature d'une convention cadre signée le 28 août 2017 avec la communauté de communes Le Grésivaudan, intégrant l'ensemble des modes sur les enjeux :

- les difficultés d'accès aux zones d'activité dégradant la performance des TC,
- l'amélioration des axes structurants,
- la dynamisation des pratiques de covoiturage,
- le développement de l'usage du vélo comme mode de

Aux personnes qui estiment que la reconstruction du pont de la Buissière n'est pas la solution et qu'il serait préférable de construire un nouvel accès reliant l'échangeur de l'autoroute à l'extrémité sud de la zone d'activité de Pontcharra, le maître d'ouvrage affirme très justement :

- « La réalisation d'un nouveau pont à la sortie de l'autoroute nécessite des délais d'études et de procédures environnementales de plusieurs années. Une analyse générale des déplacements est nécessaire pour vérifier la cohérence avec le pont situé à moins de 2 km en amont et pour assurer des raccordements satisfaisants sur la RD1090 et la RD523 ». En conclusion, le maître d'ouvrage ajoute :
- « Le coût de l'aménagement avec la réalisation d'une nouvelle plateforme routière sur au moins 1 km pour relier la RD1090 et la RD523 et le franchissement de l'autoroute A41 est bien plus onéreux que le seul projet de reconstruction du pont de la Buissière ».

Partageant cet avis, le commissaire enquêteur considère que le projet correspondant au rétablissement de la route RD166 est indispensable au bon fonctionnement des territoires desservis.

L'opportunité de la reconstruction du pont de la Buissière ne fait donc pas débat.

# 4.6.5 Analyse thématique : Thème 2 - Sécurité des cyclistes et des piétons

Lors de l'analyse de l'état initial de l'étude d'impact, les liens existants entre les différents milieux ont été exposés, en particulier les enjeux sur le **milieu humain** et le cadre de vie. La circulation des voitures et des poids lourds sur le pont a un impact fort sur la sécurité des cyclistes et des piétons et c'est à ce titre que ce thème fait partie intégrante de la demande d'autorisation environnementale.

Les habitants en général mais les cyclistes en particulier ont été surpris qu'à l'heure où le conseil départemental de l'Isère développe les mobilités douces, le projet proposé par ce même conseil départemental ne prévoit pas de pistes cyclables ni de passages sécurisés pour les piétons. La sécurité des cyclistes et des piétons est le thème que l'on retrouve le plus souvent dans les contributions puisqu'il est mis en avant dans 84% des observations dont plusieurs associations ou des clubs de cyclotourisme, comme celui de Goncelin.

Sur l'échelle d'importance, la note moyenne de ce critère atteint 7,2 / 10, ce qui est très important. La grande majorité du public trouve que la sécurité des cyclistes et des piétons passe par la création de pistes cyclables de chaque côté du pont et par des voies piétonnes séparées et ne comprend pas pourquoi aucune piste cyclable n'a été prévue dès la conception du pont.

Au-delà du public, les autorités suivantes ont été surprises par le manque d'aménagement pour les modes de déplacement doux :

À ce sujet, le conseil municipal du Cheylas s'exprime en termes mesurés :

« Il paraît difficile de concevoir qu'un tel ouvrage structurant et dont la longévité s'apprécie en siècles puisse ne pas contenir ces aménagements dès sa conception ... d'autant que le territoire a adopté un plan de déplacement urbain et un schéma départemental des pistes cyclables »,

mais ajoute, en conclusion :

« La commune du Cheylas exprime son souhait d'intégration des modes doux de déplacement, étant précisé que, priorité est donnée à la reconstruction du pont indépendamment de ces aménagements ».

### Dans son avis, la DREAL, compétente en matière d'environnement conclut :

« Le projet semble toutefois se borner à la restauration de la situation précédente, alors qu'il aurait utilement pu inclure des élément pouvant aller dans le sens d'une amélioration des parts modales des modes autres que la voiture particulière (infrastructures favorables aux déplacements cyclables par exemple) ».

### Compatibilité avec les documents supra communaux

Les associations ADTC ou GRENE et quelques autres affirment que le projet ne respecte pas les préconisations des différents documents de référence et n'est donc pas en compatibilité ni avec le SCoT, ni avec le plan de déplacements urbains du Grésivaudan en cours d'élaboration :

En effet, le **SCoT** préconise pour les collectivités territoriales et maîtres d'ouvrages, entre autre :

- d'inciter à l'usage des modes actifs,
- de prendre en compte les dispositions des véloroutes et voies vertes,
- de prendre en compte le Schéma départemental des itinéraires cyclables de l'Isère,
- d'augmenter si possible l'espace public disponible pour les piétons et les cyclistes,
- de garantir la desserte des modes actifs des gares.

### et le PDU du Grésivaudan préconise :

- de développer l'usage des modes actifs et passer de 1,6 à 3% la part modale pour le vélo,
- de réaliser ou soutenir la réalisation d'aménagements permettant de supprimer les principales discontinuités qui existent sur les itinéraires cyclables. (réalisation portée, en particulier, par le département de l'Isère).

En réponse à ces points, la direction des mobilités du conseil départemental réplique :

« Le schéma départemental des itinéraires cyclables de l'Isère ne préconise pas d'aménagements spécifiques lorsque le trafic routier est faible (inférieur à 2500 véh/j). Dans le cadre du pont de La Buissière, l'analyse de la situation initiale avec un trafic moyen journalier faible pour les VL et PL (2300 véhicules), une accidentologie inexistante et un trafic piétons-cycles réduit entre La Buissière et Le Cheylas a conduit au choix de reconstruire un pont sans aménagements dédiés aux modes doux. Le faible trafic VL/PL permet une circulation des deux roues en sécurité.

En comparaison, les trafics journaliers sur les ponts situés juste en amont et en aval sont compris entre 5 000 et 10 000 véhicules ».

# Appréciation du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur regrette que le maître d'ouvrage parte du postulat non vérifié d'une circulation de 2.300 véhicules / jour.

Une petite étude prospective de la circulation des véhicules légers, des poids lourds et des vélos sur les ponts de Pontcharra, La Buissière et Goncelin aurait dû être envisagée afin d'analyser l'évolution des différentes parts modales et de confirmer le chiffre de 2.300 véhicules / jour dont environ 5 % de poids lourds, valeurs relevées sur le pont de La Buissière avant l'interdiction de circulation.

Ce chiffre qui sert d'hypothèse de base pour la détermination des caractéristiques du nouvel ouvrage, date de 5 ans et depuis il est fort probable que la saturation des ponts de Goncelin et de La Gâche tous les jours aux heures de pointe engendrera un important report de trafic dès que le nouveau pont de La Buissière sera en service.

De même, le manque de sécurité des deux roues sur les ponts situés juste en amont et en aval, manque de sécurité souligné par le maître d'ouvrage, conduira ces mêmes cyclistes à emprunter de préférence le pont de La Buissière.

Cette étude aurait peut-être permis de faire apparaître la nécessité de créer des aménagements adaptés aux modes de déplacements doux, conformément au SCoT, au PDU du Grésivaudan et au schéma départemental des itinéraires cyclables de l'Isère

### Aménagement de la chaussée

Afin d'assurer la sécurité des cyclistes et de piétons, de très nombreuses personnes pensent que la meilleure solution est un élargissement du pont, c'est le cas également des associations suivantes :

### Association ADTC

« la réalisation d'aménagements spécifiques pour les piétons et les cyclistes ... conduira nécessairement à un élargissement du tablier »,

#### Association GRENE

- « propose ... d'élargir le tablier du pont de 1 m à 2 m et de transformer les malheureux 90 cm des trottoirs prévus en bandes multifonctionnelles permettant la circulation des piétons et des vélos », Association AF3V
- « la solution coursive métallique en surplomb ou en encorbellement de chaque côté du pont semble la meilleure ».

Pourtant, cette solution - élargissement du pont - conduirait à un coût supplémentaire important et l'économie générale du projet n'étant plus respecté, le commissaire enquêteur serait conduit à émettre un avis défavorable, ce qui entrainerait éventuellement, selon les avis de la DDT et du conseil départemental, une nouvelle étude, la recherche de nouveaux financements et une nouvelle enquête publique, c'est-à-dire un décalage significatif des délais de réalisation de l'ouvrage.

# Proposition du maître d'ouvrage

Dans son mémoire en réponse, la direction des mobilités du conseil départemental rejette les propositions des différentes associations en affirmant qu' « il n'est pas possible de répondre aux solutions présentées par les associations (ADTC et AF3V) sans engager des études spécifiques relatives au dimensionnement du tablier, aux dispositifs de sécurité et à l'aspect architectural », et en ajoutant que « ces études complémentaires impacteront le planning des travaux ».

Par ailleurs, le maître d'ouvrage affirme que le surcoût pour aménager deux bandes cyclables de largeur 1 m sur la longueur du pont a été estimé à 800.000 Euros HT.

Le commissaire enquêteur est très surpris par cette valeur puisque le coût total du tablier en béton indiqué dans le dossier d'enquête est de 400.000 Euros HT pour une largeur de 8 mètres environ et qu'une augmentation de 25 % de la largeur ne devrait pas doubler le coût total, même s'il faut renforcer les structures métalliques.

Le maître d'ouvrage suggère, plus qu'il ne propose réellement, l'aménagement d'une chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) pour le pont de la Buissière, chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe.

# Thème n°2 - Appréciation du commissaire enquêteur

Il peut sembler que ce thème soit éloigné de la demande d'autorisation environnementale, objet de l'enquête publique. Et pourtant, si l'étude d'impact se préoccupe, à juste titre d'ailleurs, de la protection des chiroptères en faisant installer des nichoirs au-dessous le pont, il paraît logique que cette étude d'impact prévoit, de la même manière, des dispositifs pour assurer la sécurité et la protection des cyclistes et des piétons au-dessus du pont.

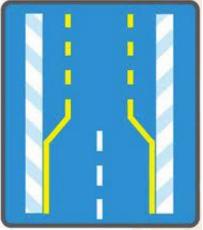
# Description de la chaussée à voie centrale banalisée ou CVCB

Appelée également **chaussidou**, contraction de chaussée et de doux, ou **chaucidou** (chaussée à circulation douce), la <u>Chaussée à Voie Centrale Banalisée</u> est un aménagement routier qui consiste à rendre les cyclistes prioritaires.

Il s'agit d'un concept de répartition de l'espace de la chaussée, utilisé avec succès notamment en Suisse depuis 1997. Concrètement, la chaussée se partage en une voie centrale dite « banalisée » et deux voies extérieures réservées aux deux roues. Lorsqu'ils se croisent, les véhicules venant d'un côté doivent laisser la priorité à ceux arrivant de l'autre côté.

Le premier "Chaussidou" du département de l'Isère a été aménagé à l'entrée de Centr'Alp à Voreppe en 2016 et depuis, les exemples se multiplient en Isère, sur le pont du Pavé à Moirans, ou bien dernièrement à La Roche-de-Glun dans la Drôme, comme un peu partout en France.





La différence avec une piste cyclable, c'est qu'en l'absence de vélo, les automobilistes ont le droit de mordre sur les bandes latérales pour se croiser. En présence d'un vélo toutefois, le deux-roues devient prioritaire en cas de croisement : la voiture doit rouler derrière avant de reprendre sa place sur la voie centrale. L'objectif est d'améliorer la sécurité des cyclistes dans cette zone à fort trafic. Principe de la "voie centrale banalisée"

avant : deux voies de largeur standard (par exemple 3,00 m chacune), largeur totale 6 m. après : trois "voies" à savoir deux bandes multi-usages de chaque côté, utilisables par les cyclistes (par exemple 1,20 m chacune) et une voie centrale banalisée, sans séparateur (par exemple 3,60 m), largeur totale toujours 6 m. La voiture peut, au besoin, utiliser l'espace latéral multi-usage qui n'est PAS une bande cyclable, donc pas "réservée" au cycliste, mais un espace "multi-usage", emprunté au besoin par les différents usagers pour se croiser.

# Les effets

- ralentissement de la vitesse des voitures, sans autre aménagement,
- rétrécissement visuel de la chaussée du point de vue de l'automobiliste,
- possibilité d'utiliser la largeur nécessaire pour se croiser,
- donc fluidité du trafic automobile, mais à vitesse apaisée,
- confort pour les cyclistes, donc incitation à faire du vélo,
- zone tampon supplémentaire de protection pour le piéton sur le trottoir.



# Les modalités d'implantation

En l'absence de cadre réglementaire ad hoc au Code de la Route, les principaux critères de faisabilité avancés par le CERTU sont les suivants :

- 1- trafic faible (1500 véhicules/j) et trafic poids-lourds < 6%,
- 2- limitation de vitesse à 70 km/h maximum (une CVCB ne nécessite pas une limitation à 30),
- 3- largeur de chaussée et capacité de croisement de 2 véhicules,
- 4- longueur minimale d'implantation :
  - a. doit permettre une distance suffisante pour l'adaptation de la conduite par l'automobiliste,
  - b. le dépassement d'un véhicule long, type bus / PL doit être possible :
    - i. longueur minimale pour une voie limitée à 50 km / h : 115 m
    - ii. Iongueur minimale pour une voie limitée à 70 km / h : 155 m

#### Usage et cadre réglementaire

On constate que le principe de fonctionnement est adopté assez naturellement par les usagers. Déjà utilisée depuis de nombreuses années à l'étranger, la CVCB ne bénéficie pas encore de cadre réglementaire d'application en France. Certaines collectivités mettent cependant en place des éléments d'information sur les particularités de cet aménagement mais il n'existe pas actuellement de panneau officiel dédié.

# 4.6.6 Analyse thématique : Thème 3 - Limitation du trafic poids lourds

Pour plusieurs personnes, la création de pistes cyclables va engendrer un élargissement de la chaussée, donc entrainer une vitesse accrue des véhicules et une augmentation des risques pour les piétons et cyclistes.

Dans ces conditions, afin de réduire l'impact environnemental sur l'humain, il semble logique de limiter la circulation et en particulier celle des poids lourds, ce qui peut se faire :

- par une limitation de la vitesse,
- par une limitation du tonnage,
- soit par une circulation des poids lourds réservée à la desserte locale.

De son côté, le conseil municipal de La Buissière demande que cet axe La Buissière - Le Cheylas soit limité aux poids-lourds de desserte locale et non ouvert à la circulation internationale des PL comme c'était le cas jusqu'alors avec le guidage GPS. Cette limitation est demandée en raison de la sécurité qui est délicate au niveau des rétrécissements de la voierie tant Route de la Gare à La Buissière qu'au passage à niveau à Le Cheylas. Ces rétrécissements ne permettent pas le croisement de ces poids lourds et mettent en danger piétons et cycles.

### Thème n°3 - Appréciation du commissaire enquêteur

À ce sujet, le mémoire en réponse du pétitionnaire précise que « les caractéristiques du nouveau pont permettent de garantir de bonnes conditions de sécurité pour une route à vitesse règlementaire de 90 km/h, cependant le département analysera la limitation à mettre en œuvre en cohérence avec les aménagements réalisés pour faciliter la circulation des cyclistes ».

En effet, le commissaire enquêteur pense qu'il ne serait pas logique de vouloir réaliser un nouveau pont limité en tonnage ou en gabarit dans la mesure où il pourrait être utilisé ponctuellement en itinéraire de déviation en cas de problèmes sur les ponts situés à proximité.

Cependant, dans le cas d'une chaussée à voie centrale banalisée, une limitation de vitesse à 70

Cependant, dans le cas d'une chaussée à voie centrale banalisée, une limitation de vitesse à 70 km/h serait recommandée.

### 4.6.7 Analyse thématique : Thème 4 - Protection de l'environnement

Ce thème n'a été abordé que dans très peu d'observations. En effet, sur les 172 observations, seulement 12 évoquent, souvent indirectement d'ailleurs, le thème de la protection de l'environnement de la faune et de la flore, sachant que l'impact sur l'environnement humain a été abordé dans les thèmes 2 et 3.

Sur ce thème 4, il est intéressant de noter :

- l'absence de remarques des Associations locales de pêche ou de la Fédération de pêche de l'Isère et la protection du milieu aquatique.
- l'absence de remarques du Symbhi en charge du projet Isère Amont dont les objectifs sont :
  - la protection contre le risque inondation,
  - la revalorisation environnementale,
  - l'aménagement de loisirs doux autour des berges.
- l'absence de remarques des associations environnementales ou de protection de la nature.

La synthèse de l'autorité environnementale peut se résumer en 3 points :

- sur la forme : l'étude d'impact, de bon niveau, est claire et de bonne qualité,
- sur la méthode : l'étude d'impact traduit une bonne compréhension de la démarche dite ERC (éviter, réduire, compenser),
- sur le fond : les enjeux ont bien été identifiés et pris en compte.

# Thème n°4 - Appréciation du commissaire enquêteur

Le maître d'ouvrage, dans son mémoire en réponse, mentionne que la problématique environnementale a été abordée dans son ensemble pour le projet aussi bien pour la période des travaux qu'en phase d'exploitation de l'ouvrage. Tous les thèmes ont été traités dans l'étude d'impact conformément à la règlementation.

Les études réalisées et les mesures proposées en faveur de l'environnement ont reçu un avis favorable de l'Autorité Environnementale (AE).

Il ajoute que le nouveau pont n'apporte aucune dégradation à l'environnement du site avec des emprises identiques à celles du pont existant. En conséquence, les associations environnementales n'avaient pas de sujets spécifiques pour se manifester autre que la prise en compte des modes doux sur laquelle l'Autorité environnementale a émis une légère observation.

Le commissaire enquêteur prend acte de l'avis favorable détaillé et motivé de l'autorité environnementale sur la qualité de l'étude d'impact et apprécie les précisions apportées par le maître d'ouvrage dans son mémoire de réponse.

Pour l'étude d'impact, il considère que :

- Les mesures compensatoires proposées paraissent pertinentes au vu des enjeux faunistiques et floristiques,
- Les impacts sur l'homme, cycliste ou piéton, notamment sa sécurité et sa protection, font partie des impacts du projet sur l'environnement.

# 4.6.8 Autres questions du Commissaire enquêteur

Le public n'a pas réellement soulevé les questions de respect du montant total du projet ni celui du planning des travaux. D'expérience, les projets publics conduisent parfois à des excédents budgétaires ou à des glissements des délais de réalisation.

#### Question au maître d'ouvrage

Quelle confiance peut-on accorder à ces deux critères : Respect du montant du projet ? Respect des délais ?

#### Réponse du pétitionnaire

Les différentes études (avant-projet et projet) réalisées en amont ont eu pour objectif premier de prendre en compte tous les paramètres nécessaires au dimensionnement et à la réalisation du nouveau pont.

Pour un ouvrage d'art le principal aléa rencontré en travaux concerne l'exécution des fondations profondes. Les études géotechniques menées au préalable permettent de caractériser le sous-sol cependant elles ne permettent pas de s'affranchir de tous les risques géologiques.

Le coût et le planning annoncés intègrent les contraintes prévisibles des travaux par rapport aux informations recueillies pendant les études et suite à l'analyse du contexte du site (débit de l'Isère et éventuelles crues...).

La mission principale du maître d'ouvrage est de faire respecter le coût et le planning de l'opération.

# Appréciation du commissaire enquêteur

Pas de commentaire particulier à ce sujet.

Le public n'a fait aucune remarque ou soulevé aucune objection sur le montant total du projet ou fait de critiques sur le planning de réalisation des travaux, souhaitant un rétablissement de la liaison routière dans les meilleurs délais.

# 5 Appréciation globale

#### Appréciation sur la forme

De façon plus générale, le commissaire enquêteur a considéré que :

- la publicité de l'enquête publique avait été effectuée dans de bonnes conditions avec l'affichage en mairie de La Buissière et du Cheylas, de chaque côté du pont ainsi que la publication dans la presse locale de l'avis d'ouverture de l'enquête,
- l'information du public au travers la lecture des différents documents du dossier d'enquête mis à sa disposition, était réalisée,
- la possibilité d'apporter des observations personnelles soit orales, soit écrites par lettre ou par courriel sur le dossier d'enquête en cours était offerte au public.

### Appréciation sur le fond

Considérant,

- d'une part, l'impatience des habitants des deux communes qui attendent la reconstruction le plus rapidement possible afin que la liaison entre ces communes soit rétablie,
- d'autre part, le fait que la circulation sur pont évaluée à 2.300 véhicules / jour est relativement raisonnable et ne devrait pas augmenter considérablement dans les prochaines années,
- enfin que les piétons sont assez peu nombreux et que les cyclistes et cyclotouristes roulent de préférence le week-end et pendant les vacances alors que les poids lourds circulent plutôt en semaine et un peu moins pendant les vacances,

le commissaire enquêteur estime que la solution de Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) proposée par le maître d'ouvrage est un compromis acceptable qui apporte une nette amélioration de la sécurité des cyclistes et des piétons et peu de gêne pour les voitures et les poids lourds. Conclusions séparées

Tenant compte des observations et des interrogations du public, de l'avis des conseils municipaux des communes de La Buissière et du Cheylas, de l'analyse des documents du dossier d'enquête publique préparé par la direction des mobilités du conseil départemental de l'Isère, de l'avis de l'autorité environnementale, de la réponse du maître d'ouvrage aux questions exprimées par le public et de sa propre analyse, le commissaire enquêteur a rédigé ses conclusions personnelles et motivées qui font l'objet d'un document séparé.

Fait à Varces, Allières et Risset ce 12 mars 2018,

**Alain Monteil** 

Commissaire enquêteur

Sont joints au présent rapport :

Partie 2 : Conclusions motivées du commissaire enquêteur

Partie 3 : Pièces jointes

Pièce jointe n° 1 - Avis de l'Autorité environnementale

Pièce jointe n° 2 - Procès-verbal de synthèse des observations

Pièce jointe n° 3 - Délibération des conseils municipaux

Partie 4: Annexes

Annexe n° 1 - Désignation du commissaire enquêteur

Annexe n° 2 - Arrêté d'ouverture de l'enquête publique

Annexe n° 3 - Publicité et information du public