

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**

Conclusions 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**

CONCLUSIONS MOTIVÉES

1 RAPPELS

Les présentes conclusions concernent l'enquête publique relative à une demande d'autorisation environnementale portant sur le projet de démolition et de reconstruction du pont de La Buisnière situé sur les communes du Cheylas et de la Buisnière

1.1 Raison d'être du projet

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 démolition et de reconstruction du pont de la Buisnière.

- Au printemps 2013, le pont de la Buisnière qui enjambe l'Isère entre La Buisnière 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.
- Le nouveau pont 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 comprend une chaussée de 6.0 m, deux passages de 0.65 m et deux espaces de 0.40 m pour le garde-corps. Par conséquent, la largeur totale du nouvel ouvrage s'élève à 8.10 m à comparer à 7,94 m du pont existant.
- 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 aval de l'ouvrage.

1.2 Objet de l'enquête

Le demandeur (ou pétitionnaire) est le Département de l'Isère, exploitant de la route RD166 et du pont de la Buisnière, représenté par Monsieur le Président du Conseil départemental de l'Isère.

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 plus large, 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).

Ce projet qui consiste en la reconstruction d'un pont, est visé par la rubrique n° 7-a du tableau de l'annexe I de l'article R.122-2 du code de l'environnement « *Ouvrages d'art / Ponts d'une longueur supérieure à 100 mètres* ».

Projet soumis à autorisation environnementale

À compter du 1^{er} 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).

1.2.1 Description de l'ouvrage

Plusieurs solutions ont été étudiées afin de réparer le pont. Un avant-projet a été fourni en 2015, présentant différentes possibilités de restauration, avec ou sans la reconstruction de la pile P4, ou bien la reconstruction totale de l'ouvrage.

Les solutions proposant de conserver le pont existant ont été écartées du fait du mauvais état de l'ouvrage. Le bureau d'études ARTELIA a ensuite étudié plusieurs possibilités de démolition / reconstruction du pont de la Buissière pour aboutir à l'ouvrage suivant :

Caractéristiques

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

- type d'ouvrage : bipoutre mixte acier béton à hauteur variable, 2 travées,
- longueur et charge : 120 mètres pour un poids total roulant de 120 tonnes,
- profil : 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.

Démolition du pont existant

En première phase, des batardeaux seront mis en place en rive droite pour la démolition des travées 4 et 5, puis une deuxième phase débutera avec le retournement du batardeau en rive gauche pour la démolition des travées 1 à 3.

La construction du nouveau pont se déroulera en 4 phases

- 1- nouvelles culées réalisées par-dessus les culées existantes,
- 2- construction de la pile centrale,
- 3- lançage de la charpente métallique à partir de la rive gauche,
- 4- réalisation du hourdis et des superstructures.

Planning et coût

Le délai de réalisation des travaux est estimé à 21 mois et le montant s'élève à 5,4 M€ HT.

1.2.2 Étude d'impact

En fonction de la thématique environnementale analysée, trois aires d'étude situées sur les communes 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 « rapprochée », qui correspond à 500 m de part et d'autre du projet,
- l'aire d'étude du volet faune / flore qui reprend les limites du projet.

Synthèse des enjeux

Les enjeux identifiés sur l'aire d'étude sont les suivantes :

- milieu physique : climatologie, topographie, géologie, hydrologie, eaux 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,
- autres enjeux : ambiance sonore, qualité de l'air, risques naturels et technologiques.

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

Analyse des effets négatifs et positifs

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.

Effets cumulés du projet avec d'autres projets connus

Aucun projet n'a été recensé à proximité de l'aire d'étude, ainsi l'ouvrage n'a aucun impact cumulé avec des projets connus.

Volet faune-flore-habitat

Les éléments du diagnostic des habitats naturels, de la flore et de la faune sont exposés ainsi que l'analyse des enjeux environnementaux sur ces éléments du diagnostic écologique initial. Il permet d'identifier les enjeux environnementaux existants sur l'emprise du projet.

2 AVIS ET CONCLUSIONS

Monsieur Alain Monteil, désigné commissaire enquêteur par décision de Monsieur le Vice-président du Tribunal administratif de Grenoble n° E17000388 / 38 en date du 12 octobre 2017, après avoir rédigé le rapport d'enquête ci-joint, a établi les conclusions suivantes :

Après avoir étudié l'ensemble des pièces du dossier d'enquête et notamment l'étude d'impact, au titre des articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants ainsi que les articles R.423-20, R.423-32, R.431-16a, R.441-5 et suivants du code de l'urbanisme,
Après avoir entendu Monsieur Nicolas Milani de la Direction des mobilités - Service conduite d'opérations du Conseil départemental de l'Isère, maître d'ouvrage du projet concerné,
Après avoir entendu Messieurs André Maître et Roger Cohard, respectivement maires des communes de La Buissonnière et de Le Cheylas,
Après avoir visité les lieux à plusieurs reprises, seul et avec le maître d'ouvrage,
Après avoir reçu et entendu le public, les représentants d'associations et des collectivités et analysé toutes les observations,
Après avoir rédigé et adressé un procès-verbal de synthèse au pétitionnaire,
Après avoir échangé avec le pétitionnaire au cours d'une réunion de synthèse,
Après avoir reçu et analysé son mémoire en réponse,
Après avoir vérifié la régularité de la procédure d'enquête publique,

En l'état actuel du dossier, et considérant que :

- La procédure d'enquête publique s'est déroulée dans le respect des dispositions prévues par l'arrêté d'ouverture n° 38-2017- 300-DDTSE01 en date du 27 octobre 2017 et des dispositions générales, en particulier le décret 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
- La publicité, suffisante et satisfaisante, a été effectuée conformément à l'article 7 de l'arrêté de la Direction départementale des territoires, dans la presse locale, sur les panneaux extérieurs des mairies de La Buissonnière et du Cheylas, des deux côtés du pont et sur d'autres panneaux d'affichage proches des carrefours d'accès sur les deux rives, ainsi que sur les sites internet de la Préfecture et du Département.
- La dématérialisation de l'enquête publique a été respectée par la mise à disposition de postes informatiques dédiés dans les mairies et à la DDT et par un registre électronique qui a parfaitement fonctionné avec le recueil de très nombreuses observations,
- Le dossier d'enquête, complet et bien illustré, est conforme aux dispositions réglementaires. Il expose les caractéristiques techniques du nouveau pont et présente le déroulement des travaux à effectuer pour la démolition de l'ancien pont et la reconstruction de l'ouvrage en lieu et place de l'ancien,
- L'étude d'impact, est conforme aux dispositions du code de l'environnement. Elle est complète, bien documentée et propose des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts potentiels sur l'environnement, principalement pendant la phase travaux,
- L'opération est compatible avec le PLU des communes concernées, le secteur de l'ouvrage se situant en zone pour laquelle les équipements d'infrastructure sont admis. Elle est aussi compatible avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R.122-17 : SCoT, SRCET, SDAGE, etc.

- Les 172 observations écrites ou orales recueillies pendant l'enquête publique, sur le registre, par lettre, par courriel ou oralement lors des 4 permanences en mairie de La Buissière et de Le Cheylas, ont été relevées et analysées après un classement en 4 thèmes,
- En raison du nombre important d'observations et des fêtes de fin d'année, le procès-verbal de synthèse a été transmis au pétitionnaire et à la DDT le 4 janvier 2017, c'est-à-dire avec quelques jours de retard, et la réunion de synthèse des observations, programmée le 5 janvier, a été reportée au 9 janvier 2018, le représentant de la Direction des mobilités du Conseil départemental n'étant pas disponible avant cette date,
- Malgré deux lettres de relance, les 6 et 19 février, restées sans réponse et plusieurs appels téléphoniques, le pétitionnaire n'a transmis son mémoire en réponse que le 8 mars 2018, c'est-à-dire avec plus de **45 jours de retard** par rapport aux dispositions de l'arrêté préfectoral, sans avoir justifié ni même expliqué ce retard, si bien que le commissaire enquêteur n'a pu rédiger et remettre son rapport que le 13 mars 2018 à la Direction des territoires et au Tribunal administratif,
- Tenant compte de ce retard, le commissaire enquêteur a demandé par courrier le 6 février et le 19 février à l'Autorité organisatrice, la DDT, deux prolongations successives de la date de remise de son rapport, délai qui lui a été accordé le 8 mars 2018,
- Et considérant qu'il n'y a eu, de la part du public, aucune contestation, demande de prolongation ou remise en cause du déroulement de l'enquête publique dans sa globalité,

En dépit des points faibles suivants :

- 1- Il est regrettable qu'aucune concertation ou réunion d'information et d'échanges avec le public n'ait été organisée avec les habitants de La Buissière et du Cheylas au moment de la pré-étude. Peut-être aurait-elle permis de montrer d'une part le fort intérêt pour la reconstruction du pont dans les meilleurs délais et d'autre part, de connaître les besoins de ses différents usagers : piétons, cyclistes et automobilistes,
- 2- 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. Cette étude aurait peut-être permis de faire apparaître la nécessité de créer des aménagements adaptés aux modes de déplacements doux,
- 3- La description technique donne les caractéristiques principales de l'ouvrage et, par ailleurs, le phasage des travaux, la démolition de l'ancien et la construction du nouveau sont bien présentés et très explicites. Toutefois, il semble regrettable que le 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 et éventuellement limitation de vitesse,
- 4- Dans la présentation du projet concernant l'aménagement de la chaussée, l'absence de pistes cyclables et de passages sécurisés pour les piétons, soulignée par une grande majorité du public, peut être considérée soit comme un oubli de la part du maître d'ouvrage, ce qui serait regrettable, soit comme un choix délibéré, mais dans ce cas, les raisons de ce choix auraient dû être justifiées,

- 5- Le manque de sécurité pour les cyclistes et les piétons est mis en avant dans 84% des observations dont plusieurs associations et clubs de cyclotourisme, par les conseils municipaux des deux communes concernées ainsi que par l'Autorité environnementale. Toutes ces observations soulignent l'absence d'équipements dédiés pour les modes de déplacement doux, notamment des pistes cyclables et des passages piétons.
- 6- Après analyse du dossier, l'Autorité environnementale a donné un avis favorable pour l'étude d'impact mais fait une remarque critique et pertinente sur l'ouvrage projeté en soulignant que : *« le projet semble se borner à la restauration de la situation précédente alors qu'il aurait utilement pu inclure des éléments 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 »*,
- 7- Le conseil municipal du Cheylas, par délibération du 19 décembre 2017, affirme que : *« le projet n'intègre pas les modes doux de déplacement par la réalisation de trottoirs répondant aux normes d'accessibilité et de voies cyclables et qu'il paraît difficile de concevoir qu'un tel ouvrage dont la longévité s'apprécie en siècles puisse ne pas contenir ces aménagements dès sa conception »*,
- 8- Monsieur le maire de la commune de La Buisnière demande de prendre en considération le projet de construction d'une microcentrale électrique, à l'aval du pont, au-dessus de laquelle serait prévu le passage en toute sécurité des cyclistes et piétons. Ce projet répondrait aux demandes des nombreux intervenants et clubs cyclos sans augmenter le coût ni retarder la construction du pont. Cependant aucun document, aucune information ne sont présentés par Monsieur le Maire pour documenter cette proposition afin de confirmer la possibilité de réalisation de ce barrage laissant des doutes sur sa faisabilité dans les prochaines années,

Malgré quelques imperfections de forme du dossier d'enquête et de quelques remarques sur le fond signalées dans le rapport, **mais en raison des points forts suivants** :

- 1- Une enquête publique correspondant au projet de rétablissement de la route RD166, projet indispensable au bon fonctionnement des territoires desservis et dont l'opportunité de la réalisation ne fait pas débat, comme le mentionne le conseil municipal de la commune du Cheylas dans sa délibération,
- 2- Dans son avis favorable et motivé, l'Autorité environnementale souligne que les enjeux ont bien été identifiés et pris en compte ainsi que la bonne qualité de l'étude d'impact couvrant l'ensemble des thématiques requises. Cependant quelques remarques mineures ont été formulées, remarques dont le pétitionnaire devra tenir compte,
- 3- Les conseils municipaux de la Buisnière et du Cheylas ont donné un avis favorable et motivé à la demande d'autorisation environnementale pour la démolition et la reconstruction du pont en soulignant la vocation de l'ouvrage à assurer la mobilité des populations mais aussi la desserte des zones industrielles et du bassin de vie du Haut Grésivaudan,
- 4- Une analyse effectuée après un classement des observations selon les 4 thèmes suivants :
 - 1- Pertinence du projet,
 - 2- Sécurité des cyclistes et des piétons,
 - 3- Limitation du trafic des poids lourds,
 - 4- Protection de l'environnement.
 a permis de déterminer que la très grande majorité du public souhaitait la reconstruction du pont mais également le renforcement de la sécurité des cyclistes et des piétons,

- 5- Toutes les contrepropositions faites par les particuliers, les associations et par les conseils municipaux ont été analysées de façon détaillée et le commissaire enquêteur a donné son avis pour chacune d'entre-elles,
- 6- Les travaux de renforcement et de reprofilage du seuil hydraulique situé en aval du pont assureront une meilleure fluidité de passage de la faune piscicole pour les espèces cibles de l'Isère, truite fario, l'ombre, le chabot et le chevenne,
- 7- De l'étude d'impact réalisée, il ressort que l'analyse des effets cumulés portant sur le milieu naturel, le milieu aquatique, le bruit et le paysage fait apparaître des impacts cumulatifs négligeables ou inexistantes,
- 8- Des mesures compensatoires ont été envisagées par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire et si possible compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement tant pendant la phase de travaux que pendant celle de l'exploitation courante ce qui permet de penser que les effets négatifs devraient être bien maîtrisés.
- 9- Le ratio « coût des mesures destinées à compenser les atteintes à l'environnement » rapporté au coût total du projet est satisfaisant,
- 10- 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,
- 11- Les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux diverses observations formulées par l'autorité environnementale, le public et le commissaire enquêteur lèvent les incertitudes relevées au cours de l'enquête,
- 12- Le maître d'ouvrage, la Direction des mobilités du Conseil départemental de l'Isère, compétent et expérimenté, a déjà démontré sa capacité technique à mener à bien des projets similaires, permettant d'envisager les travaux dans de bonnes conditions,
- 13- Enfin, la demande d'autorisation environnementale du projet et de ses aménagements est par conséquent justifiée, et que l'analyse détaillée de l'ensemble du dossier est consignée dans le présent rapport.

En conséquence, le commissaire enquêteur émet un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale concernant le projet soumis à étude d'impact pour la démolition et la reconstruction du pont de La Buissière situé sur la route RD166 entre les communes du Cheylas et de la Buissière (Isère),

Cet avis est assorti d'une seule réserve et de deux recommandations :

Réserve

La solution de « **chaussée à voie centrale banalisée** » proposée par le maître d'ouvrage lors de la réunion de synthèse et suggérée dans son mémoire en réponse est un compromis acceptable qui améliorera nettement la sécurité des cyclistes et des piétons sans augmenter le coût de l'ouvrage, ni repousser le planning de réalisation des travaux.

Ce dispositif, présenté dans le rapport au paragraphe 4.6.5, doit être mis en place dès la construction du pont. Il sera éventuellement accompagné d'une mesure de limitation de vitesse, par exemple 70 km/h ou moins, si nécessaire.

Recommandations

De manière générale, le maître d'ouvrage devra, dans la mesure du possible, tenir compte des remarques et observations émises par l'Autorité environnementale dans son avis et des recommandations suivantes du commissaire enquêteur :

1- Ancrages pour adjonction future d'une passerelle en encorbellement

Avec le développement des modes de déplacement doux et en particulier des vélos à assistance électrique, la circulation des cyclistes augmentera et dans un futur plus ou moins lointain.

Il pourrait apparaître alors la nécessité d'élargir le tablier du pont afin de créer de véritables pistes cyclables et/ou de véritables passages pour les piétons.

En prévision de cette échéance, le commissaire enquêteur recommande de prévoir dès aujourd'hui les ancrages pour l'adjonction futur d'une passerelle métallique légère en encorbellement de chaque côté du pont.

Il s'agit concrètement de la mise en place d'inserts filetés sur chacune des rives latérales du pont et soudés à intervalles réguliers à l'armature métallique avant de couler le béton du hourdis dans le but de fixer dans le futur des potences support de ces coursives.

Ce dispositif peu onéreux, suggéré par plusieurs observateurs, et dont le poids est négligeable par rapport à celui du tablier du pont, simplifiera grandement la fixation éventuelle de cette passerelle en encorbellement.

2- Récupération des eaux pluviales

Le dossier d'enquête mentionne : « *Au regard de la vulnérabilité des espèces piscicoles présentes dans l'Isère, le nouvel ouvrage pourra garantir une récupération des eaux de pluies afin d'éviter une évacuation du lessivage de la chaussée par rejet diffus. À ce titre, les eaux de ruissellement de la chaussée seront canalisées par l'intermédiaire d'un caniveau asphalte et d'avaloirs raccordés à une conduite en fonte rejetant au droit de chaque culée ces eaux de ruissellement* ».

Le dossier d'enquête précise que : « *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* ».

Le commissaire enquêteur recommande que ce dispositif de décantation et de déshuileur au droit de chaque culée soit installé dès la construction du nouvel ouvrage.

En effet, le coût n'est pas très élevé et cet équipement permettra d'éviter de rejeter les eaux de lessivage de la chaussée du pont directement dans l'Isère.

Le commissaire enquêteur, estimant que l'enquête a été régulière et que le public a pu faire valoir correctement ses observations, remarques ou oppositions, peut donc déclarer que la demande d'autorisation environnementale du maître d'ouvrage est nécessaire et justifiée pour ce projet.

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



Alain Monteil

Commissaire enquêteur