

Laure SIMPLICIEN

RD 10 – Reconstruction du pont de Brignoud et création d'une passerelle modes actifs

Déclaration de projet portant sur l'utilité publique en application de l'article L.110-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et de l'article L.126-1 du Code de l'environnement

Préambule

Par délibération en date du 13 juillet 2023 la commission permanente du Conseil départemental a décidé, suite à la concertation sur le projet qui s'est déroulée du 24 avril au 19 mai 2023 au titre de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme, d'approuver le bilan de cette dernière, de poursuivre les études nécessaires à la réalisation du projet en apportant un soin particulier au niveau de service offert aux modes actifs et à la qualité des connexions avec les itinéraires modes actifs intégrés dans les différents projets du secteur et d'autoriser le Président à engager l'ensemble des procédures administratives et juridiques, nécessaires à la réalisation de ce projet ainsi que de solliciter les services de l'Etat en vue notamment de l'ouverture d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, d'une enquête parcellaire, d'une mise en compatibilité des documents d'urbanisme et de la délivrance de l'autorisation environnementale.

En raison des enjeux environnementaux identifiés dès l'origine et compte tenu du planning contraint de l'opération, le choix a été fait de soumettre volontairement le projet à une évaluation environnementale. Celle-ci a été intégrée à l'opération au titre de l'article L.122-1 du Code de l'environnement et l'enquête publique porte aussi sur cette dernière au titre des articles L.123-1 et suivants du même Code.

Le projet nécessite l'acquisition d'emprises foncières. A défaut d'accords amiables avec les propriétaires, le Département de l'Isère se réserve la possibilité d'acquérir ces terrains par la voie de l'expropriation pour cause d'utilité publique. En vue de permettre au Département d'engager une procédure d'expropriation conformément à l'article L.110-1 du Code de l'expropriation, le projet doit faire l'objet d'une enquête publique.

Par courrier en date du 28 août 2024, le Préfet de l'Isère a sollicité le Président du Tribunal administratif pour l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur :

- la déclaration d'utilité publique du projet au titre du Code de l'expropriation ;
- l'évaluation environnementale du projet au titre de l'article L.123-2 et de l'article R.122-2 du Code de l'environnement ;
- l'autorisation environnementale du projet, au titre des articles L.181-1 et suivants, L.214-1 et suivants (autorisation Loi sur l'eau), des articles L.411-2 et suivants du Code de l'environnement (dérogation espèces protégées) et de l'article L.341-3 du Code forestier (autorisation de défrichement) ;
- l'enquête parcellaire préalable à la cessibilité au titre du Code de l'expropriation ;
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Crolles et de Froges au titre du Code de l'urbanisme.

Le Président du Tribunal administratif de Grenoble a désigné le 16 septembre 2024 une commission d'enquête pour mener la procédure d'enquête publique unique sur le projet.

Par arrêté du 18 septembre 2024, le Préfet de l'Isère a prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur :

- la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) de Crolles et de Frogès ;
- l'enquête parcellaire relative aux parcelles nécessaires à la réalisation du projet ;
- la demande d'autorisation environnementale (autorisation Loi sur l'eau, dérogation aux espèces protégées et autorisation de défrichement) ;

L'enquête publique unique s'est déroulée du 14 octobre 2024 au 13 novembre 2024 sur les communes de Crolles, Frogès et Villard-Bonnot. A l'issue de cette enquête, la commission d'enquête a émis :

- un avis favorable pour la Déclaration d'utilité publique avec trois recommandations ;
- un avis favorable pour la procédure d'enquête parcellaire ;
- un avis favorable pour la demande d'autorisation environnementale avec trois recommandations ;
- un avis favorable pour la mise en compatibilité des PLU de Crolles et de Frogès avec une recommandation.

L'intérêt général de l'opération est exposé ci-après.

ARTICLE 1. Objet de l'opération

1.1 Contexte du projet

Le pont de Brignoud est situé en milieu périurbain au nord de l'agglomération grenobloise.

Il permet à la RD 10 de franchir l'Isère et de relier les communes de Villard-Bonnot, Frogès en rive gauche avec Crolles en rive droite.

Ce pont a fait l'objet d'un incendie criminel dans la nuit du 4 au 5 avril 2022 entraînant d'importantes dégradations nécessitant de couper la circulation et de reporter le trafic sur les voies et les ouvrages à proximité.

La RD 10 supportait avant incendie un trafic moyen de 27 000 véhicules par jour entre Crolles et Brignoud. Elle est reliée à l'autoroute A41 par un échangeur à quatre branches et elle assure aussi les dessertes des pôles économiques et touristiques d'importance nationale.

Le pont actuel de type bow-string, construit en 1935, d'une longueur de 102 m, comprend trois travées d'environ 32 mètres de longueur et un tablier d'une largeur de 9 mètres avec notamment deux voies dédiées au trafic automobile de 3 mètres de largeur chacune et deux trottoirs d'un mètre de largeur. L'ouvrage supportait de nombreux réseaux dont les lignes électriques RTE et ENEDIS.

Un diagnostic de la structure a été établi en avril 2022 suite à l'incendie. Sur l'option consistant à remettre en état l'ouvrage, le rapport précise que :

- 65 % de la surface du tablier, impactée par l'incendie, nécessite une démolition/reconstruction ;
- l'ouvrage, conçu pour une centaine d'années, a atteint l'âge de 90 ans et il n'est pas dimensionné pour accueillir les convois routiers lourds ;
- la durée de la préparation cumulée à celle des travaux est estimée à 10 mois avec la nécessité de maintenir fermé le franchissement de l'Isère par la RD 10 pendant toute cette période ;
- le coût des travaux est estimé à minima à 1,9 M€ HT.

Par ailleurs le pont actuel n'est pas susceptible d'accueillir un élargissement permettant d'améliorer les conditions de traversée de l'Isère en particulier pour les modes actifs.

Le Département a donc décidé d'étudier la reconstruction d'un ouvrage plus pérenne et mieux adapté aux besoins actuels, ceux des modes actifs notamment, et futurs afin de rétablir ce franchissement stratégique.

Des premiers travaux, réalisés fin 2022, ont permis une réouverture partielle aux véhicules légers (hauteur inférieure ou égale à 2,50 m et PTAC inférieure ou égal à 3,5 t) permettant de soulager les itinéraires de substitution.

Cette situation dégradée (véhicules utilitaires, poids lourds et lignes de transport en commun toujours exclus de ce franchissement) est provisoire le temps de la réalisation du projet du nouveau pont.

1.2 Programme de l'aménagement

Le programme de l'aménagement comprend la construction d'un nouveau pont pour répondre aux besoins de déplacement du secteur avec un ouvrage pouvant supporter le trafic de 27 000 véhicules/jour constaté avant l'incendie. Cet ouvrage sera aussi évolutif pour prendre en compte des évolutions futures de la répartition entre les différents modes de déplacements. Il devra sécuriser et faciliter l'usage des modes actifs en leur réservant un espace séparé du trafic motorisé.

Le nouveau pont se raccordera sur la RD 10 en rive droite et sur le nouveau giratoire RD 10/RD 10A en rive gauche réalisé dans le cadre de la suppression du passage à niveau n°27.

Le projet permettra également de mailler les différents itinéraires modes actifs du secteur.

1.3 Maîtrise d'ouvrage

Le Département de l'Isère assure la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble de l'aménagement.

1.4 Consistance des aménagements

Le projet a pour objectifs de :

- rétablir le franchissement de l'Isère par la RD 10 en réalisant un nouveau pont à l'amont du pont existant et se raccordant sur la RD 10 en rive droite à proximité du diffuseur A 41 et sur le nouveau giratoire RD 10A/RD 10 en rive gauche, créé dans le cadre de la suppression du passage à niveau n°27 (PN27) ;
- rétablir les continuités modes actifs de part et d'autre de l'Isère en construisant une passerelle réutilisant les appuis du pont de Brignoud existant ;
- intégrer les fonctionnalités et l'évolutivité à long terme des différents modes de déplacements (VL, PL, transports en commun, vélo...) ;
- améliorer le cadre de vie des riverains et minimiser l'impact sur l'environnement en éloignant les aménagements des habitations situées à proximité et en évitant au maximum d'impacter les espaces à enjeux particulièrement les espaces boisés ;
- maintenir les continuités hydrauliques ;
- minimiser l'impact foncier du projet notamment sur les terres agricoles ;
- minimiser l'impact sur la circulation lors des travaux ;
- concevoir un aménagement compatible avec les autres projets en cours ou en réflexion sur le secteur :
 - o suppression du PN27,
 - o itinéraire cyclable en rive droite (véloroute La Belle Via) entre le pont de la Bâtie et le pont de Tencin,
 - o la liaison inter-rives entre Crolles et Brignoud, dédiée aux modes actifs,
 - o le terminus ferroviaire et le pôle d'échanges multimodal (PEM) de Brignoud ;
- permettre le rétablissement des réseaux existants en particulier ceux d'eaux usées et d'eau potable.

Pour répondre à ces objectifs, les aménagements suivants sont prévus :

- la construction d'un nouveau pont type Bow-string de 120 m de longueur et 20 m de largeur pour franchir l'Isère entre Crolles et Brignoud ;
- le raccordement de ce pont sur la RD 10 en rive droite et sur le giratoire RD 10/RD 10A en rive gauche par l'intermédiaire d'une nouvelle plateforme routière ;
- la démolition partielle du pont actuel ;
- la construction d'une passerelle de 105 m de longueur, dédiée aux modes actifs franchissant l'Isère en réutilisant les appuis en bon état du pont existant ;
- le raccordement de cette passerelle aux itinéraires existants dédiés aux modes actifs ;
- la construction d'un ouvrage cadre de 21 m de longueur à l'arrière du nouveau pont en rive gauche afin d'assurer la continuité du cheminement sur la digue ;
- le déplacement du carrefour en rive gauche entre la RD 10 et le chemin de Pré Pichat et la voie menant au karting ;
- la réalisation d'un système d'assainissement de l'ensemble de la plateforme routière avec la récupération des eaux dans deux bassins dont un mutualisé avec l'aménagement de la suppression du PN27 afin de traiter les eaux avant leur rejet au milieu naturel ;
- des aménagements paysagers,
- des mesures compensatoires environnementales pour rétablir des zones humides et des zones boisées sur le site du projet et à proximité du site (zone des Ilons à Frogès).

1.5 Articulation avec les autres projets de territoire

Le projet du nouveau pont de Brignoud s'intègre dans un ensemble de projets programmés à diverses échéances sur le secteur de Brignoud. Une grande partie de ces derniers ont pour objectif d'améliorer et diversifier l'offre de transport pour proposer une alternative à « l'autosolisme » dans un contexte de développement soutenu particulièrement dans le domaine économique.

Le Département a notamment mené un travail partenarial avec le Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG) et la Communauté de communes Le Grésivaudan pour gérer au mieux la complémentarité entre le projet du nouveau pont et celui relatif à la liaison inter-rives pour les modes actifs entre Crolles et Brignoud.

Afin de limiter les impacts sur l'environnement et de réduire le coût des aménagements, le Département et le SMMAG ont décidé de mutualiser l'ouvrage de franchissement de l'Isère par les modes actifs avec la réalisation d'une passerelle sur les appuis du pont existant en remplacement de deux passerelles séparées d'une distance de seulement 400 m.

1.6 Prise en considération de l'étude d'impact et de l'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale compétente doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact, présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis n'est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur l'opportunité du projet.

Le Préfet de l'Isère a transmis pour avis l'étude d'impact à la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAE), autorité compétente pour ce projet.

Dans son avis, délibéré le 16 juillet 2024, la MRAE a indiqué en synthèse :

« L'étude d'impact est claire, facile d'accès et illustrée de documents graphiques. Elle ne fait pas assez état cependant de l'articulation entre cette reconstruction du pont routier et création de la passerelle avec le plan de circulation du territoire et notamment avec le projet de réaménagement du secteur de la gare de Brignoud et le franchissement de l'A.41. L'absence d'étude de trafic grève la justification des choix retenus et l'évaluation des incidences, l'hypothèse de stabilité du trafic étant à étayer ou reconsidérer au vu des pôles générateurs en projet à proximité (terminus du RER métropolitain, extensions d'Ectra, STMicroelectronics, Amcor Flexibles etc). Tout particulièrement, la fonctionnalité et le niveau de sécurité des aménagements dédiés aux modes actifs sont à exposer clairement et à améliorer. Ces éléments sont à compléter dès ce stade.

Les niveaux d'enjeu associés à certaines espèces sont à reconsidérer, les fonctionnalités des zones humides à définir et le caractère suffisant et la valeur ajoutée des mesures compensatoires sont à étayer, comme l'absence d'incidences négatives sur les frayères et la qualité de l'eau de l'Isère et du ruisseau de Laval. Le dossier prévoit des mesures d'évitement et de réduction établies pour la durée du chantier, et jusqu'à trente ans après la mise en service de l'infrastructure. Il ne décrit pas comment les résultats du suivi seront recueillis et analysés, à une fréquence adaptée aux enjeux en présence, afin de permettre, si nécessaire, d'ajuster les mesures de compensation.

La mise en compatibilité des PLU de Crolles et Froges consiste en la modification de leur règlement de la zone N pour permettre les travaux, exhaussement et affouillements de sol nécessaires au projet ainsi qu'en la réduction d'espaces boisés classés. L'évaluation environnementale produite consiste essentiellement en un renvoi à l'étude d'impact du projet et est donc largement incomplète. Les PLU n'intègrent pas dans leur règlement ou OAP les mesures ERC prévues pour le projet, alors qu'ils pourraient ainsi garantir leur effectivité (et que le périmètre de DUP inclut les mesures compensatoires). Un sous-zonage aurait pu être proposé pour délimiter strictement les emprises nécessaires au projet et en circonscrire les incidences. Enfin, le dossier ne précise pas les évolutions des documents d'urbanisme nécessaires au regard des autres projets du secteur et notamment ceux qui portent sur la mobilité, et n'analyse pas leurs effets cumulés. »

Conformément à l'article L.122-1 du Code de l'environnement, le Département de l'Isère a produit un mémoire en réponse aux observations de la MRAE, qui a été intégré au dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Une réponse a été apportée sur chacun des points énumérés dans l'avis de l'Autorité Environnementale.

Les réponses suivantes ont été faites sur les principales recommandations :

L'étude d'impact ne fait pas assez état de l'articulation entre la reconstruction du pont routier et la création de la passerelle avec le plan de circulation du territoire et notamment avec le projet de réaménagement du secteur de la gare de Brignoud et le franchissement de l'A.41. L'absence d'étude de trafic grève la justification des choix retenus et l'évaluation des incidences, l'hypothèse de stabilité du trafic étant à étayer ou reconsidérer au vu des pôles générateurs en projet à proximité (terminus du RER métropolitain, extensions d'Ectra, STMicroelectronics, Amcor Flexibles etc.). La fonctionnalité et le niveau de sécurité des aménagements dédiés aux modes actifs sont à exposer clairement et à améliorer.

L'étude d'impact comporte une étude de trafic justifiant le choix du parti d'aménagement retenu par rapport à deux échéances temporelles.

Dans le cadre de réflexions sur l'amélioration des liaisons inter-rives, une analyse des trafics a été réalisée en 2020 avec des comptages routiers sur l'ensemble des axes du secteur, une enquête origine destination et l'exploitation de données FCD et des relevés de temps de parcours et des conditions de circulation. Cette dernière a permis d'établir un état des lieux solide du trafic avant l'incendie du pont de Brignoud.

Dans l'échéance moyen terme, le dossier a bien intégré les projets connus sur les communes de Villard-Bonnot et de Froges dont une part importante des déplacements qu'ils génèrent sera intéressée par le pont de Brignoud. Il en est de même pour l'augmentation de capacité de stationnement d'environ 200 places prévue dans le cadre du pôle d'échange multimodal. En complément de ces projets, le Département a retenu une croissance linéaire pour le trafic. L'intégration dans l'étude du développement de pôles générateurs, dont l'ampleur et l'échéance sont incertaines et dont une faible part des déplacements utilisera le pont de Brignoud, ne paraissait pas de nature à rendre l'étude de trafic plus robuste.

Concernant l'approche intermodale et multimodale retenue pour le projet, celle-ci a fait l'objet de nombreuses réflexions fortement dimensionnantes dans la conception du projet de reconstruction du pont et de création d'une passerelle modes actifs. La reconstruction du pont et la possibilité de réutiliser en partie l'ouvrage existant comme un point de franchissement offrent en effet une opportunité pour repenser les itinéraires de déplacements largement inadaptés dans la situation originelle, notamment pour les piétons et les cycles.

Pour les itinéraires cycles, le projet prend en compte la nécessité de connecter les différents itinéraires cyclables du secteur. La création de la passerelle modes actifs permet donc une connexion optimisée en rive gauche de l'Isère avec la piste cyclable créée dans le cadre du projet de suppression du passage à niveau n°27 et au-delà les itinéraires existants et en projet sur les communes de Frogès et Villard-Bonnot. En rive droite de l'Isère, elle se connecte avec la véloroute V63 (La Belle Via), les itinéraires existants et en projet sur les communes de Crolles et de Bernin, elle facilite depuis cette rive l'accès au futur PEM de Brignoud. Cette passerelle améliorera la sécurité avec un franchissement de l'Isère sur un espace dédié et sécurisé.

Par ailleurs le projet permet une amélioration de la performance des transports en commun ainsi qu'une augmentation de l'offre avec une réduction des saturations dans ce secteur et une évolutivité de l'infrastructure par la création, si elle est pertinente, de voies réservées pour certains usages ou certains véhicules sur le nouveau pont et ses abords grâce à la largeur de l'ouvrage et des voies de raccordement.

La conception du projet a permis de faire en sorte qu'il n'y ait pas d'impacts fonctionnels sur les aménagements du secteur de la gare de Brignoud.

Les niveaux d'enjeu associés à certaines espèces sont à reconsidérer, les fonctionnalités des zones humides à définir et le caractère suffisant et la valeur ajoutée des mesures compensatoires sont à étayer, comme l'absence d'incidences négatives sur les frayères et la qualité de l'eau de l'Isère et du ruisseau de Laval.

L'enjeu est contextualisé et donc potentiellement pondéré par les experts en écologie qui ont réalisé les inventaires. Ce travail de contextualisation s'appuie sur les données recueillies sur le terrain, sur l'expérience des spécialistes en charge des inventaires et sur les connaissances les plus récentes relatives aux habitats et espèces. L'enjeu contextualisé se veut être le reflet de l'utilisation de l'aire d'étude par l'espèce.

En ce qui concerne les espèces mentionnées par l'Autorité Environnementale, les précisions suivantes peuvent être apportées :

- pour les poissons : les spécialistes, qui ont réalisé les études piscicoles et frayères, ont proposé d'abaisser l'enjeu contextualisé pour la truite et l'omble du fait de la large représentation de ces deux espèces dans le secteur d'étude ;
- pour les chiroptères et les oiseaux : l'abaissement du niveau d'enjeu est lié au fait que les espèces concernées ne sont ni nicheuses, ni en gîte sur la zone d'étude.

Le site de compensation, situé aux abords immédiats du projet, a d'ores et déjà fait l'objet d'inventaires écologiques 4 saisons mais aussi d'une analyse de fonctionnalité des zones humides suivant la méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides. La zone concernée est une zone agricole de terres de grandes cultures qui ne présente aucun enjeu écologique.

L'analyse de la zone humide à l'état initial, avant impacts, indique que les fonctions hydrologiques et les fonctions biogéochimiques sont faibles à modérées et que les fonctions biologiques sont modérées à fortes.

Concernant le site de compensation de Froges, le Département s'engage à réaliser, tout d'abord sous la forme d'un pré-diagnostic écologique, puis sous la forme d'un diagnostic plus complet, les inventaires écologiques :

- le pré-diagnostic a été effectué cet automne,
- le diagnostic complet est prévu au cours de l'année 2025.

L'étude de fonctionnalité des zones humides selon la méthode nationale a été réalisée à fin 2024.

Le site de compensation de Froges apparaît comme un site très largement dégradé, faisant l'objet de dépôts sauvages et présentant une large présence d'espèces exotiques envahissantes. La plus-value écologique des mesures compensatoires sur ce site ne semble pas questionnable. La perspective d'un site, renaturé au sein du corridor constitué par l'Isère et ses rives, fait sens en réponse aux impacts du projet de pont sur ces mêmes espaces rivulaires, quelques centaines de mètres plus en aval. Le PLU identifie ce site comme pouvant accueillir une zone humide.

Les principes pour éviter toute incidence négative du projet en phase de travaux comme d'exploitation sur la qualité de l'eau sont les suivants :

- assurer la transparence hydraulique de la plateforme routière vis-à-vis des écoulements naturels présents sur la zone d'étude ;
- afin de gérer les eaux de ruissellement provenant de la plateforme routière, un réseau longitudinal sera mis en place en bord de celle-ci. Il sera composé de caniveaux à fente lorsque la plateforme se trouvera en remblai et de cunettes bétons pour les zones en déblais ;
- les eaux récupérées seront acheminées vers des bassins de récupération situés sur chaque rive pour être traitées avant leur rejet vers le milieu naturel.

Le dossier prévoit des mesures d'évitement et de réduction établies pour la durée du chantier, et jusqu'à trente ans après la mise en service de l'infrastructure. Il ne décrit pas comment les résultats du suivi seront recueillis et analysés, à une fréquence adaptée aux enjeux en présence.

Pour le suivi de la phase travaux, l'analyse de la qualité des eaux sera réalisée en continu par les équipes chantier pendant les périodes d'intervention dans le lit de l'Isère et les résultats pourront être communiqués de manière mensuelle aux services en charge de la police de l'eau. Un suivi écologique sera effectué pendant toute la durée du chantier avec des comptes rendus rédigés après chaque intervention et qui seront transmis à la Direction départementale du territoire (DDT).

Concernant les milieux naturels, après la mise en service de l'aménagement, les résultats de chaque année de suivi, à la fin de l'année correspondante (n+1, n+2, n+3, n+5, n+7 ; n+10, n+15, n+20, n+25 et n+30) feront l'objet d'une transmission aux services de l'Etat et d'échanges avec ces derniers.

La mise en compatibilité des PLU de Crolles et Froges consiste en la modification de leur règlement de la zone N pour permettre les travaux, exhaussement et affouillements de sol nécessaires au projet ainsi qu'en la réduction d'espaces boisés classés. L'évaluation environnementale produite consiste essentiellement en un renvoi à l'étude d'impact du projet et est donc largement incomplète. Les PLU n'intègrent pas dans leur règlement ou OAP les mesures ERC prévues pour le projet, alors qu'ils pourraient ainsi garantir leur effectivité (et que le périmètre de DUP inclut les mesures compensatoires).

Les surfaces d'habitats naturels, agricoles ou forestiers, impactées définitivement par le projet et devant conduire à une mise en compatibilité des PLUs de Crolles et Froges, sont faibles eu égard aux surfaces des communes concernées (environ 0,03 % du territoire de Crolles et environ 0,03 % du territoire de Froges).

La solution de mise en place d'un sous-zonage pour la réalisation du projet n'a pas été retenue dans la mesure où la modification de règlement permet de spécifier très clairement que seul le rétablissement du franchissement de l'Isère par la RD 10 est autorisé dans le cadre de la présente modification. Cela permet d'affirmer la non-compatibilité d'autres projets d'infrastructures.

La solution de mise en place d'un sous-zonage spécifique pour les mesures compensatoires n'a pas été retenue pour les raisons suivantes :

- pour la mesure compensatoire sur la commune de Froges : un zonage spécifique existe déjà sur cet espace avec la présence d'une zone de servitude permettant la « revalorisation d'une zone humide d'intérêt communautaire » ;
- la mise en place des mesures compensatoires sera permise uniquement après publication de l'arrêté d'autorisation environnementale qui définira précisément leurs caractéristiques.

Ces mesures seront inscrites à la cartographie GéoMC et s'imposeront à tout porteur de projet. Par ailleurs, le Département a prévu l'acquisition des terrains par voie amiable ou d'expropriation ce qui garantit la pérennité de ces mesures.

ARTICLE 2. Prise en considération des avis des collectivités

La Communauté de communes Le Grésivaudan et les communes de Crolles, Froges et Villard-Bonnot ont émis un avis favorable sur le projet présenté dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et sur la mise en compatibilité des PLU, rendue nécessaire par le projet de reconstruction du pont de Brignoud et de création d'une passerelle modes actifs.

Ces collectivités ont réaffirmé l'impérieuse nécessité de rétablir une liaison adaptée à tous les modes de déplacement entre Crolles et Brignoud afin de ne pas nuire aux activités économiques et sociales du territoire, et d'éviter la dégradation des conditions de sécurité des piétons et cycles dans la traversée des communes du fait du report du trafic routier notamment des poids lourds.

En réponse à la demande de la ville de Crolles, le Département s'engage à améliorer les caractéristiques des itinéraires en particulier la section de la véloroute La Belle Via sur le secteur du pont de Brignoud en réduisant la pente du profil en long sur la partie comprise entre le passage sous le pont et le raccordement sur le chemin de Pré Pichat. Par ailleurs pour des raisons de sécurité, la véloroute occupera un espace dédié séparé du trafic routier. Quant à la section comprise entre la rive gauche de l'Isère et Crolles, le projet maintiendra un itinéraire modes actifs par le diffuseur autoroutier comme dans la situation actuelle dans l'attente d'un projet de réaménagement du diffuseur autoroutier intégrant des itinéraires modes actifs sécurisés et avec un niveau de service adapté.

Une demande conjointe du Département, du SMMAG et de la Communauté de communes Le Grésivaudan a été faite le 23 mai 2024 auprès du Ministre de la Transition écologique et de la cohésion des territoires et d'AREA afin qu'une étude puisse être lancée pour améliorer le fonctionnement et la sécurité du diffuseur de Crolles Brignoud en intégrant en particulier les enjeux de sécurité et de développement des modes actifs.

ARTICLE 3. Prise en considération de l'enquête publique

Le projet a fait l'objet d'une enquête publique unique sur les communes de Crolles, Frogès et Villard-Bonnot, qui s'est déroulée du 14 octobre 2024 au 13 novembre 2024 inclus, portant sur :

- l'utilité publique du projet ;
- la mise en compatibilité des PLU de Crolles et de Frogès ;
- l'enquête parcellaire et la cessibilité des terrains nécessaires à l'opération sur les deux communes ;
- l'évaluation environnementale ;
- l'autorisation environnementale.

A l'issue de cette enquête publique, la commission d'enquête a rendu son rapport et son avis au Préfet de l'Isère le 13 décembre 2024. Ces éléments ont été notifiés par la Préfecture au Département de l'Isère le 20 décembre 2024.

La commission d'enquête a émis un avis favorable pour la Déclaration d'utilité publique assorti des 3 recommandations suivantes :

- **Recommandation 1 :**
Utiliser la période de transition (entre la mise en service du pont et celle de la passerelle), pour étudier la possibilité de mise en place, sans attendre, d'une voie dédiée aux transports en commun.
- **Recommandation 2 :**
Prendre en considération les contributions relatives à l'amélioration des tracés « modes actifs » et à leur sécurisation, dans la mesure où elles concernent le périmètre de l'enquête publique et apparaissent pertinentes et réalisables.
- **Recommandation 3 :**
Acter dans l'arrêté de DUP le principe du lancement d'une étude visant l'amélioration des conditions de sécurité pour les modes actifs entre Crolles et Brignoud, notamment le long de la RD 10 et au niveau du diffuseur de l'A41.

La commission d'enquête a émis un avis favorable pour la procédure d'enquête parcellaire.

La commission d'enquête a formulé un avis favorable pour la demande d'Autorisation Environnementale avec les recommandations suivantes :

- **Recommandation 4 :**
Acter dans l'arrêté d'autorisation, une rédaction conforme aux conditions d'obtention de la DUP (utiliser la période de transition entre la mise en service du pont et celle de la passerelle, pour étudier la possibilité de mise en place, sans attendre, d'une voie dédiée aux transports en commun).
- **Recommandation 5 :**
Préciser davantage les mesures de prévention et de réduction d'impacts en phase travaux, notamment pour la phase d'intervention dans le lit mineur de l'Isère. Elaborer et faire valider les « Plans de Prévention Environnementale », destinés aux entreprises intervenantes, en lien étroit avec l'autorité administrative (DDT).
- **Recommandation 6 :**
Examiner la faisabilité d'un autre site pour l'implantation de la mesure compensatoire MC01, en soumettant le cas échéant cette question auprès de la CDPENAF.

La commission d'enquête a également formulé un avis favorable pour la mise en compatibilité des PLU de Crolles et de Froges avec la recommandation suivante :

- **Recommandation 7 :**
Créer un zonage spécifique au projet, avec un classement en U homogène sur les PLU concernés, conformément à l'avis des services de l'Etat.

Le maître d'ouvrage a analysé les recommandations formulées par la commission d'enquête et est en mesure d'apporter les éléments de réponse suivants :

Pour la Déclaration d'Utilité Publique :

- **Recommandation 1 :**
Le Département s'engage à conduire à une étude sur la mise en place d'une ou de deux voies dédiées aux transports au commun pour en étudier la faisabilité et la pertinence à court ou moyen terme vis-à-vis de l'ensemble des modes de déplacement. Il est à noter cependant qu'une telle étude circonscrite au périmètre du projet sera probablement peu favorable à cette mise en place au vu des longueurs de raccordement nécessaires à ces voies dédiées.
Le Département prévoit donc de mener cette étude en lien avec celle sur l'amélioration du fonctionnement et la sécurité du diffuseur de Crolles Brignoud. Cette option permettrait d'intégrer la connexion avec la voie existante entre le giratoire du Rafour et pont sur A 41.
Cette étude sera conduite en prenant en compte les évolutions de l'offre de transport en commun par bus ou cars des différentes autorités organisatrices de mobilité durable (Région, SMMAG) et les alternatives qui pourraient être envisagées (liaison par câble par exemple).
Entre la mise en service du pont et celle de la passerelle, une des voies sur le pont sera utilisée pour mettre en place un itinéraire dédié aux modes actifs. Une analyse détaillée du fonctionnement à trois voies entre le diffuseur autoroutier et le giratoire RD 10/RD 10A sera conduite sur cette période.

- **Recommandation 2 :**

Le Département s'engage à réaliser une analyse détaillée des contributions relatives à l'amélioration des tracés « modes actifs » et à leur sécurisation en complément des aménagements modes actifs déjà prévus au dossier (passerelle, liaison avec la véloroute La Belle Via, raccordement à la piste cyclable rive gauche, rétablissement d'un cheminement le long de la RD 10 entre le nouveau pont et le diffuseur A41). Pour chaque contribution une analyse des bénéfices, des inconvénients et des coûts des améliorations proposées ou demandées sera effectuée et si son résultat est positif les modifications demandées seront mises en œuvre. Toutefois, il est à noter que la majorité des observations concerne l'aménagement d'un itinéraire plus direct entre Villard-Bonnot et le centre de Crolles. Cette section hors périmètre de l'opération fera l'objet d'études spécifiques ;

- **Recommandation 3 :**

Comme indiqué précédemment l'Etat a déjà été sollicité pour que soit lancée une étude pour améliorer le fonctionnement et la sécurité du diffuseur de Crolles Brignoud en intégrant les enjeux de sécurité et de développement des modes actifs. Cette demande sera renouvelée avec le souhait d'une maîtrise d'ouvrage de l'Etat ou de son concessionnaire AREA puisque les enjeux les plus prégnants concernent le domaine public autoroutier.

Si l'Etat ne répondait pas favorablement à cette sollicitation le Département portera la maîtrise d'ouvrage de cette étude dans le cadre d'un partenariat avec SMMAG et la Communauté de communes Le Grésivaudan.

Quel que soit le porteur de cette étude le Département s'engage à ce que la sécurité et les conditions de développement de l'usage des modes actifs en soient un des objectifs principaux.

Pour la demande d'Autorisation Environnementale :

- **Recommandation 4 :**

Voir la réponse à la recommandation 1.

- **Recommandation 5 :**

Le dossier prend en compte plusieurs mesures pour la réduction des impacts lors des interventions dans le lit de l'Isère : mise en place progressive des remblais, pêche de sauvegarde, mise en place d'un batardeau souple pour préserver les frayères, remise en état du lit mineur après travaux, suivi hydrologique... Une note spécifique relative aux enjeux environnementaux a été intégrée dans les pièces du dossier de consultation des entreprises des marchés de travaux et les entreprises en charge de ces derniers devra élaborer et suivre un plan de prévention de l'environnement répondant aux exigences des autorités administratives.

- **Recommandation 6 :**

La mesure compensatoire MC01 a été définie au plus proche du site des travaux mais elle concerne une parcelle agricole. Pour éviter si possible cet impact, une nouvelle recherche de mesure compensatoire zone humide sera entreprise en 2025 dans les environs du projet sur une parcelle non exploitée permettant de retrouver les mêmes fonctionnalités que la zone humide impactée.

Pour la mise en compatibilité des PLU de Crolles et de Froges :

- **Recommandation 7 :**

Le Département considère que la solution de mise en place d'un zonage spécifique pour le projet, si elle est envisageable, n'apporte pas de garantie complémentaire. Elle n'a pas été retenue dans la mesure où la modification de règlement spécifie très clairement que seul le rétablissement du franchissement de l'Isère par la RD 10 et la construction d'une passerelle sont autorisés dans le cadre de la présente modification. Cela permet d'affirmer la non-compatibilité d'autres projets.

ARTICLE 4. Motifs et considérations justifiant le caractère d'intérêt général

En application de l'article L.126-1 du Code de l'environnement, la déclaration de projet doit notamment énoncer les motifs et les considérations qui justifient le caractère d'intérêt général de l'opération.

Avant l'incendie du pont de Brignoud, la RD 10 supportait un trafic moyen de 27 000 véhicules par jour entre Crolles et Brignoud. Ce trafic conséquent s'explique par le fait que la RD 10 soit reliée à l'autoroute A41 par un échangeur à quatre branches, qu'elle assure les liaisons inter-rives et qu'elle permette de desservir des pôles économiques et touristiques d'importance nationale, avec des projets de développement d'envergure. L'échangeur n°24 constitue le premier accès à l'A 41 non payant en direction de l'agglomération grenobloise vers laquelle se réalisent de nombreux déplacements.

L'incendie a donc causé le report du trafic sur les voiries et les ouvrages à proximité. Cependant, emprunter les autres ouvrages permettant de franchir l'Isère impose un détour important puisque le premier ouvrage en aval est le pont du Versoud, situé à environ 7,5 km du pont de Brignoud et le premier ouvrage en amont est le pont de La Terrasse, situé à environ 8,5 km du pont de Brignoud. A noter que le pont de La Terrasse est limité en tonnage (19 t) et qu'il comporte une voie unique.

Le pont actuel a été réparé et remis en service fin 2022 mais avec des restrictions importantes puisque la circulation est interdite pour les véhicules lourds qui représentaient avant l'incendie environ 3,5 % du trafic avec notamment les lignes régulières de transports en commun dont la desserte de la gare de Brignoud et les lignes desservant le lycée de Villard-Bonnot. Dans cette configuration, le pont n'est pas adapté aux besoins du trafic routier et du trafic des modes actifs en plein essor.

Le report de trafic sur les voiries routières à proximité avec la traversée de certains centres-villes génère de l'insécurité pour les piétons et les cyclistes.

L'insuffisance de capacité du pont avant l'incendie et à fortiori en configuration réparée provisoirement entraîne des problèmes de sécurité et de fluidité du trafic aux heures de pointe, notamment le soir, en sortie de l'autoroute A41 en venant de Grenoble avec des files de véhicules remontant jusque sur l'autoroute. Cette situation est particulièrement accidentogène.

Le projet de nouveau pont et de création d'une passerelle dédiée aux modes actifs répondra à toutes ces problématiques et offrira des possibilités d'évolution pour l'avenir. Le trafic routier sur la RD 10 sera fluidifié en raison de la suppression des interférences entre les différents déplacements et un gain de sécurité fort en découlera avec la suppression des bouchons sur la bretelle de sortie de l'A41. Le nouveau pont intégrera la circulation de tous les types de poids-lourds.

En lien avec les différents projets relatifs à la prise en compte des modes actifs à proximité (suppression du PN 27, liaison inter-rives Crolles/Brignoud, véloroute la Belle Via en rive droite, pôle d'échanges multimodal, terminus ferroviaire de Brignoud), la création de la passerelle sur les appuis du pont existant favorisera le déplacement des piétons et des cyclistes sur un espace dédié en dehors du trafic routier avec des connexions sur les différents itinéraires. Cette solution, partagée avec le Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG), évite la réalisation d'un autre ouvrage sur l'Isère prévu initialement pour la liaison inter-rives Crolles/Brignoud entraînant une réduction de l'impact environnemental et une économie sur le coût des aménagements.

Par ailleurs, avec le raccordement du nouveau pont sur le giratoire RD 10/RD 10A, réalisé dans le cadre de la suppression du passage à niveau n°27 à Brignoud, le projet participe à une amélioration du cadre de vie des riverains dans la mesure où la circulation routière est éloignée des habitations en rive gauche.

En conclusion, les bénéfices attendus par la réalisation du nouveau pont de Brignoud et par la création d'une passerelle pour les modes actifs sont les suivants :

- amélioration de la sécurité et de la fluidité du trafic routier ;
- amélioration des conditions de déplacements des modes actifs ;
- développement des itinéraires modes actifs entre les deux rives de l'Isère.

Tous ces éléments confèrent ainsi au projet un caractère d'intérêt général.