

DOSSIER DE CONCERTATION

DU 13 NOVEMBRE AU 11 DÉCEMBRE 2023



LIAISON

RD 592
— A48

VOIRON | SAINT-JEAN-DE-MOIRANS | MOIRANS



ÉDITO

Le Département est un acteur majeur des déplacements en Isère. Chaque année, il investit environ 100 millions d'euros pour sécuriser, entretenir et moderniser les routes départementales, fluidifier vos déplacements et développer des mobilités douces et partagées, tout en étant attentif à la préservation de l'environnement.

Pour répondre aux problématiques de sécurité, de mobilité et de nuisances pour les riverains, et à la suite de nombreuses études démontrant son intérêt, le Département de l'Isère porte la maîtrise d'ouvrage du projet de liaison A48-RD592, dont le montant total est estimé à 25 M€ HT, en étroite partenariat avec la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais (CAPV) qui finance à 22,5 % cet aménagement.

Le projet consiste à créer une liaison entre l'A48 et la RD592 de 1400 mètres de long avec une voie de circulation par sens. Elle se connectera à la RD592 par un carrefour giratoire puis franchira l'A48 par un passage inférieur avant de se raccorder au giratoire situé à la sortie du diffuseur de Champfeuillet.

Soucieux de limiter le plus possible les impacts environnementaux du projet, le Département a optimisé le tracé de l'aménagement pour réduire les emprises foncières. Un inventaire des espèces naturelles a été réalisé sur une année complète et

des mesures ambitieuses d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur la biodiversité sont en cours de définition. En complément, le Département a décidé de programmer un atelier consacré à cette thématique dans le cadre de cette concertation.

Cet aménagement permettra de réduire le trafic dans les zones urbaines, en particulier sur la RD592 sur les communes de Voiron, Saint-Jean-de-Moirans et Moirans et sur la RD1085 dans la traversée de ces deux dernières communes. En facilitant l'accès depuis le sud du territoire aux axes structurants que sont la RD1076 (rocade de Voiron) et l'A48 (au niveau du diffuseur de Champfeuillet), la liaison absorbera aussi une grande partie du trafic existant actuellement sur les voiries communales qui permettent d'accéder à ces axes mais qui ne sont pas adaptées à un tel trafic. Elle améliorera également, la desserte du nouvel hôpital de Voiron et des autres équipements essentiels situés au nord de cette commune.

Grâce à ces réductions de trafic en zone urbaine, la liaison améliorera la sécurité des habitants, diminuera le bruit et la pollution et facilitera le développement sécurisé des transports en commun et des mobilités actives.

L'obligation de réaliser une évaluation environnementale du projet et de mettre en compatibilité le PLU de Moirans implique

l'organisation d'une concertation publique (articles L103-2 et R103-1 du Code de l'urbanisme). Celle-ci permettra également d'actualiser la précédente concertation qui avait été conduite en 2017, en présentant un projet qui a évolué depuis.

La concertation se déroulera du 13 novembre au 11 décembre dans les communes de Moirans, Saint-Jean-de-Moirans et Voiron. Le Département, en lien avec la CAPV, l'a souhaitée la plus large possible, avec des modalités favorisant la participation citoyenne et l'expression des habitants concernés. Vous pourrez ainsi exprimer vos avis et propositions sur ce projet, qui vous est présenté dans le présent dossier.

Merci par avance de votre implication,

Jean-Pierre Barbier,

Président du Conseil départemental de l'Isère

sommaire

PARTIE 1
LIAISON A48-RD592 : L'HISTOIRE
D'UN PROJET AU SERVICE
DE L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE
..... 4

PARTIE 2
ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX :
UN PROJET DE LIAISON QUI S'INTÈGRE
AU MIEUX DANS SON TERRITOIRE
..... 14

PARTIE 3
LA DÉMARCHE DE CONCERTATION
..... 30



PARTIE 1

LIAISON A48-RD592, L'HISTOIRE D'UN PROJET AU SERVICE DE L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

Situé à 25 km au nord-ouest de Grenoble, le projet de liaison s'inscrit sur le territoire de la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais (CAPV). Par son implantation, il concerne directement les communes de Voiron, de Saint-Jean-de-Moirans et de Moirans au cœur de l'aire d'attraction de Grenoble.

EN CHIFFRES

VOIRON, **20 332** HABITANTS
 MOIRANS, **7 495** HABITANTS
 ST-JEAN-DE-MOIRANS, **3 563** HABITANTS
 SOIT **31 390** HABITANTS AU TOTAL

Son périmètre d'influence est cependant beaucoup plus large : il permettra notamment de créer une liaison sécurisée et directe entre la plaine de l'Isère, la Bièvre et le plateau de l'hôpital de Voiron ainsi qu'avec d'autres équipements structurants au nord de cette commune.

1 / L'histoire du projet

Un itinéraire stratégique porté par le département et le pays voironnais depuis 2006

En 2006, la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais (CAPV) avec l'appui du Département relance les études pour analyser l'intérêt d'une liaison avec l'A48 en étudiant différents tracés et reprend à zéro l'analyse des besoins.

En 2011, la réflexion conduite permet d'aboutir à un tracé positionné plus à l'est et confirme l'intérêt du projet. Celui-ci recueille l'accord de l'ensemble des communes concernées, il se situe dans un secteur avec une topographie plus complexe.

En 2012, le Département reprend la maîtrise d'ouvrage du projet et lance une première phase d'études pour confirmer la faisabilité du tracé proposé, en évaluer le coût et les impacts.

Une première concertation en 2017 qui a conduit le Département à poursuivre les études

Les études réalisées jusqu'alors ont amené le Pays Voironnais, le Département de l'Isère et les communes concernées à privilégier un tracé partant du carrefour giratoire de Champfeuillet et rejoignant la RD592 1400 m plus bas. C'est ce tracé qui a été soumis à la concertation en 2017.

La démarche n'a suscité qu'une **faible participation** du public en dehors des deux réunions publiques qui ont réuni 52 personnes au total. Les différents registres de la concertation ont recueilli un total de 16 commentaires et observations.

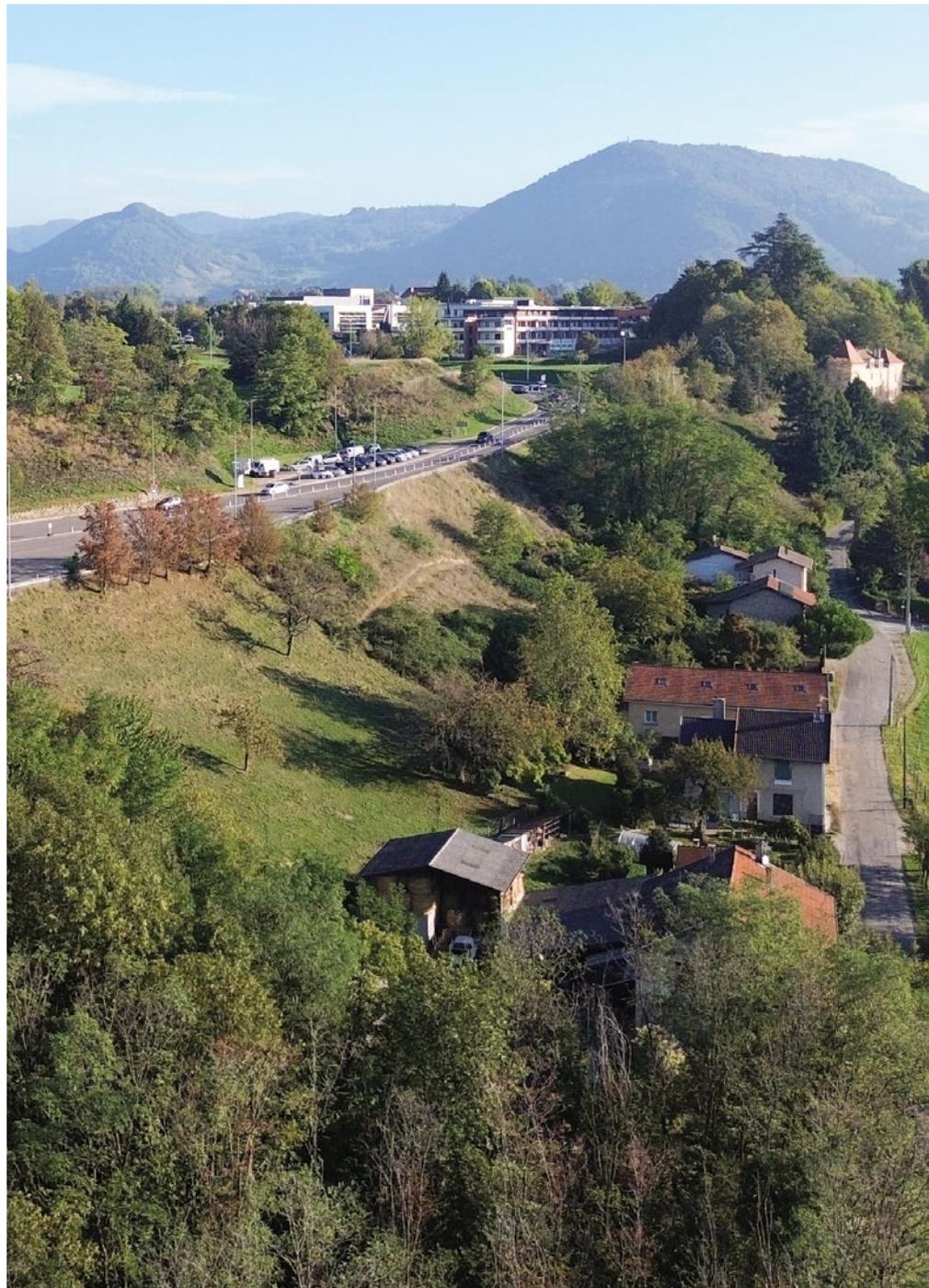
Si, au cours de la concertation, **l'opportunité du projet de liaison n'a pas été remise en question**, le tracé a toutefois soulevé **des inquiétudes** chez les habitants, parmi lesquelles :

- des nuisances sonores et atmosphériques pour les habitations proches de la voie nouvelle ;
- la préservation du cadre de vie et de l'environnement ;
- la prise en compte des mobilités alternatives et des modes actifs ;
- des doutes sur l'amélioration réelle des conditions de circulation.

Dans son bilan et à la suite des questionnements soulevés par le public, le Département :

- a affirmé le choix de l'option de franchissement « nouvel ouvrage » sous l'A48, moins impactant pour la vie locale ;
- a prévu d'intégrer une variante de tracé, plus éloignée du péage de Champfeuillet, dans la suite des études opérationnelles ;
- a accepté la possibilité d'acquiescer des maisons se situant à proximité de l'emprise de la voie nouvelle sur demande des propriétaires ;
- a affirmé que le tracé choisi serait affiné selon les principaux enjeux soulevés : proximité de l'habitat, activité agricole, biodiversité, hydraulique.

Le bilan a été adopté conjointement par le Département de l'Isère et la CAPV en novembre 2017.





Des études qui se poursuivent entre 2017 et 2023

Les études de maîtrise d'œuvre et l'élaboration des dossiers réglementaires sont lancées en janvier 2019 afin de **fiabiliser les détails du tracé** retenu et de permettre de procéder aux **premières acquisitions foncières d'opportunité**.

Depuis 2020, les échanges se poursuivent avec le nouvel exécutif du Pays Voironnais qui a confirmé son soutien au projet et les Communes concernées par le projet.

Une étude de trafic complémentaire a été réalisée en 2021 pour évaluer les impacts de la nouvelle liaison sur les axes routiers locaux, bien au-delà des abords immédiats de la nouvelle liaison routière. Cette analyse a été menée à de multiples horizons, court, moyen et long terme.

En 2022, **des focus sur certaines sections de voiries locales** ont permis de mesurer les impacts du projet de la manière la plus précise possible.



EN CHIFFRES

13 000

VÉHICULES PAR JOUR CAPTÉS
SUR LA NOUVELLE LIAISON À SA
MISE EN SERVICE,

15 300

VÉHICULES PAR JOUR CAPTÉS
SUR LA NOUVELLE LIAISON À
LONG TERME, SOIT 20 ANS
APRÈS SA MISE EN SERVICE.

LES OBJECTIFS DU PROJET



Limiter les trafics de transit sur les voiries traversant les zones urbaines, réduire les nuisances pour les habitants et améliorer leur sécurité;



Rabattre le trafic de transit sur le réseau autoroutier en améliorant l'accessibilité du diffuseur de Champfeuillet depuis le sud.

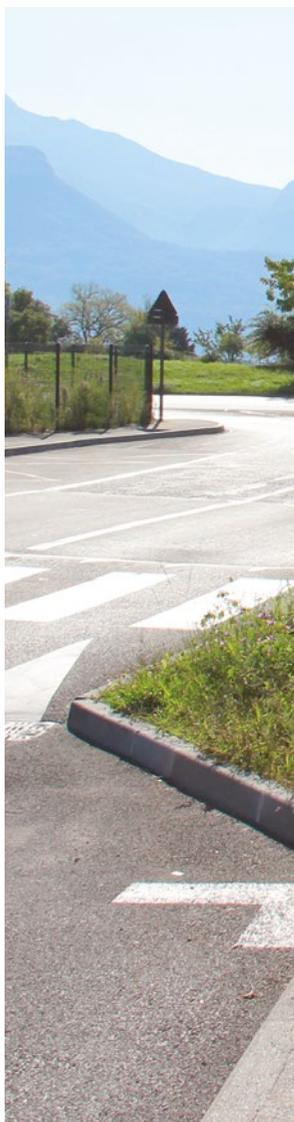


Améliorer les liaisons transversales entre le nord et le sud du Pays voironnais et faciliter les échanges avec la Bièvre;



Assurer une meilleure desserte des équipements (hôpital, zones économiques, ...).





2 / Les aménagements envisagés

Les caractéristiques du projet de liaison

La future liaison traverse un secteur urbanisé, au nord de l'A48, et un secteur plus périurbain au sud.

Son point de départ côté plateau Voironnais se situe au carrefour giratoire du diffuseur de **Champfeuillet sur l'A48**, au sud-ouest de Voiron.

La liaison s'étendra sur environ 1400 m vers le sud, en direction du fond de la vallée de la Morge, pour rejoindre 93 m de dénivelé plus bas la RD592.

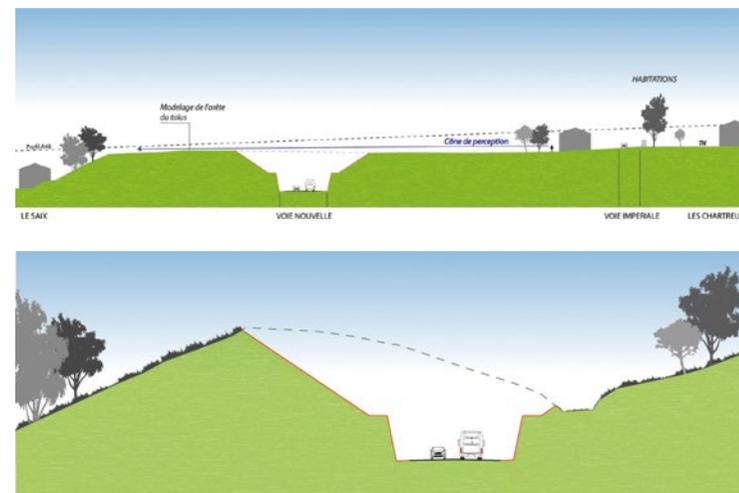
Pour assurer des échanges fluides et sécurisés :

- les principales caractéristiques du carrefour giratoire amont seront conservées,
- un nouveau giratoire de 20 mètres de rayon sera créé à la jonction entre la nouvelle liaison et la RD592.

Pour permettre l'insertion du projet dans le réseau routier existant, les rétablissements routiers suivants seront réalisés :

- réaménagement de la voie impériale sur environ 260 ml,
- réaménagement de la RD592 / route de Voiron sur environ 300 ml.

La pente de la liaison évoluera de 4,5 % dans l'ouvrage de franchissement sous l'A48 à 7,5 % sur la section amont et 7 % sur la section aval de la liaison. Ces pentes importantes mais fonctionnelles pour des véhicules motorisés permettront de limiter les impacts fonciers et environnementaux du projet



Un nouvel ouvrage de franchissement sous l'A48

La construction d'un nouvel ouvrage sous l'A48 permettra au projet de franchir l'autoroute.

Il mesurera environ 40 m de long, 11 m de large et 4,85 m de haut. L'ouvrage à réaliser sera préfabriqué à proximité de son emplacement final, en dehors des emprises de l'A48. Il sera mis en place en plusieurs fois sous l'autoroute en coordination avec AREA.

Le choix de réaliser cet ouvrage fait suite à la concertation de 2017. L'autre solution envisagée à l'époque consistait à réutiliser le passage inférieur existant sous l'A48 en le mutualisant avec la route de Champfeuillet. Cette configuration aurait nécessité des aménagements importants de l'ouvrage, notamment l'élargissement de la route de Champfeuillet de 6,50 m à 8 m.

Les travaux auraient imposé la fermeture de cette route pendant de nombreuses semaines. Une fois l'ouvrage modifié, le trafic de transit de la nouvelle liaison routière aurait intercepté le trafic local et donc dégradé les conditions locales de circulation.

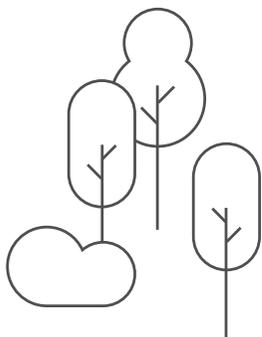
La construction d'un nouvel ouvrage permettra donc de dissocier le trafic routier empruntant la nouvelle liaison de la circulation locale tout en contribuant à relier la plaine et le plateau.

Afin de garantir des conditions de circulation sécurisée, la route de Champfeuillet passera au-dessous de la nouvelle liaison grâce à la réalisation d'un nouvel ouvrage.

Il aura une largeur de 12 ml, et une portée permettant le dégagement d'un espace de 9,30 ml pour la route de Champfeuillet. La hauteur libre minimale sous ouvrage sera de 4,30 ml.

Le Département assurera le rétablissement des accès à l'ensemble des parcelles impactées par le projet.

Par ailleurs, le Département prévoit de retravailler les carrefours de liaison entre la RD1085 et la RD592 afin d'améliorer les échanges entre ces axes.



QUELLE PLACE POUR LES MODES ACTIFS ?

Les modes actifs seront autorisés sur la liaison. Des bandes multifonctionnelles de 1,50 m dans chaque sens contribueront à leur sécurité. Compte tenu des niveaux de trafics attendus sur la liaison et de ses pentes importantes pouvant atteindre 7,5 %, des itinéraires alternatifs sont à privilégier conformément au schéma cyclable de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais.

Ce schéma adopté en mars 2021 et définit les axes cyclables à développer. La liaison Voiron - Centr'Alp a été identifiée comme l'un des axes structurants. L'itinéraire retenu empruntera des voies communales et routes départementales à l'est de Saint-Jean-de-Moirans. Le Département de l'Isère est très impliqué dans la réalisation de ce schéma : il vient en appui financier des études et des travaux d'aménagement et s'est positionné comme maître d'ouvrage d'une passerelle qui permettra aux cyclistes de traverser d'autoroute A48 en sécurité. Cette passerelle sera positionnée sur l'axe défini par le Pays Voironnais dans son schéma à proximité de la RD120 sur le territoire de la Commune de Saint-Jean-de-Moirans. Une seconde liaison, entre Voiron et Moirans, a été définie comme itinéraire « complémentaire » dans le schéma. L'itinéraire envisagé empruntera des voies qui seront déchargées d'une partie de leur trafic suite à la mise en service de la liaison ce qui sécurisera les déplacements et facilitera la mise en œuvre d'aménagements dédiés.



3 / Les études de trafic

Les bénéfiques du projet

Plusieurs études de mobilité portant sur l'estimation et l'analyse des impacts du projet sur les voiries locales ont été réalisées depuis les années 2000. Afin de tenir compte des impacts des derniers aménagements majeurs de mobilité du territoire, dont le diffuseur N°11 de Mauvernavy mis en service en 2014, seules les études postérieures à 2016 sont prises en compte dans le cadre des études du projet. Ces études ont été réalisées par le Département en 2017, 2021 et 2022.

QUESTION DE MÉTHODE

Chaque étude s'est déroulée de la manière suivante avec la réalisation :

- de comptages routiers en continu sur une durée minimum de 1 semaine hors vacances scolaires et hors contrainte importante sur les voiries du territoire afin d'obtenir une vision du fonctionnement « normal » du trafic routier du territoire,
- d'une enquête origine destination par lecture de plaques minéralogiques aux heures de pointe d'un jour de semaine « normal » (un mardi ou un jeudi) afin de visualiser aux heures les plus chargées de la journée les itinéraires empruntés par les usagers de la route,
- d'une étude des potentiels de report de la circulation vers la nouvelle liaison routière.

L'évaluation du potentiel de report de trafic vers la nouvelle liaison, et donc de son attractivité, est basée sur les résultats des enquêtes origine / destination.

Les charges de trafic projetées pour chaque section étudiée ont été évaluées selon les principes suivants :

- évaluation double, avec et sans la nouvelle liaison,
- prise en compte des futurs ouvrages, projets et aménagements structurants pour le territoire et donc générateurs de modifications du trafic local (en générant du trafic ou en modifiant des itinéraires),
- linéaire de trajet le plus court,
- temps de parcours le plus court.

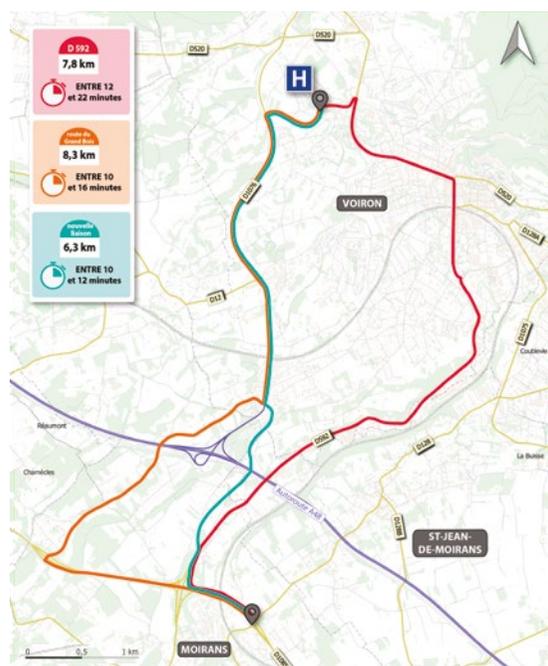
Les enseignements retenus lors des diverses opérations de comptages

Le trafic semble se stabiliser sur les principaux axes routiers du territoire depuis 2017 après avoir connu de fortes modifications sur la période 2014 / 2017 suite à la mise en service du complément du diffuseur de Mauvernavy.



Les résultats obtenus

Les temps de parcours des principaux itinéraires du secteur sont impactés de la manière suivante :

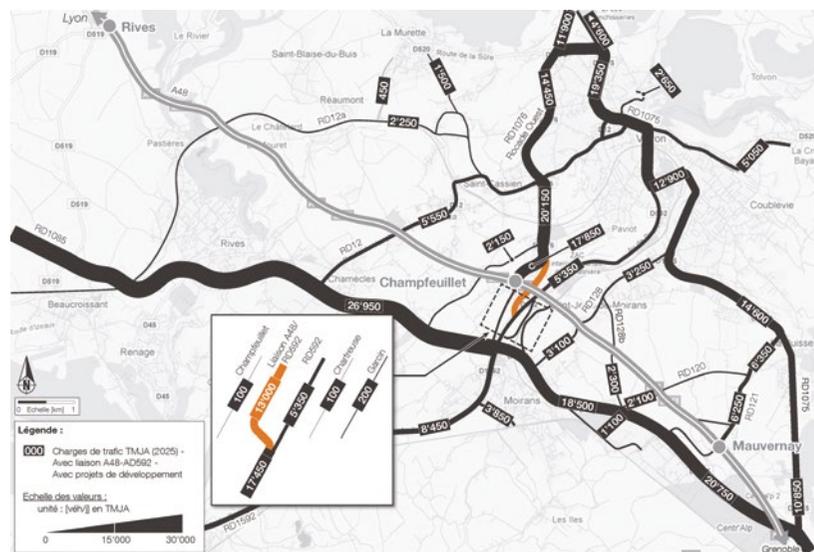


Les principaux enseignements à retenir

- du temps gagné et des kilomètres économisés surtout pour les usagers empruntant les voiries locales et se déplaçant suivant l'axe sens sud / nord.
- un temps de trajet fiabilisé et des déplacements sécurisés en empruntant la liaison grâce à la configuration des voies et à la limitation des intersections.

Grâce à l'enquête origine destination, les flux de trafic (itinéraire par itinéraire) sont classés en trois catégories : intégralement reportables, partiellement reportables ou non reportables. Ce classement permet alors d'évaluer le flux des véhicules qui empruntera la nouvelle liaison. Par exemple, ce sont 2900 véhicules par jour, circulant sur l'autoroute et empruntant le diffuseur de Mauvernay et la RD1085 en traversée de Moirans, qui emprunteront l'autoroute jusqu'à Champfeuillet et se reporteront sur la liaison.

Dès sa mise en service, la nouvelle liaison permettra ainsi de capter environ 13000 véhicules par jour. Ces véhicules empruntent aujourd'hui des voiries peu adaptées au trafic de transit et saturées aux heures de pointe. Les automobilistes adoptent ainsi aujourd'hui des itinéraires beaucoup plus longs et incertains en termes de temps de parcours que les usagers qui utiliseront demain la nouvelle liaison routière.





4 / Les bénéfices du projet

La liaison A48-RD592 permettra de

Réduire la circulation dans plusieurs secteurs de façon significative

- une très forte baisse de la circulation est attendue sur la RD592, dans le secteur du Paviot (- 5 000 véhicules par jour), soit environ 50 % du trafic ainsi que sur le boulevard Castelbon,
- les voies communales parallèles à la liaison devront bénéficier d'une réduction de leur trafic de l'ordre de 30 à 90 % par rapport au trafic actuel,
- la RD1085 pourra voir son trafic diminuer de 2900 véhicules, soit environ 15 % de son trafic actuel, aux abords de Moirans.

Renforcer les connexions entre les territoires grâce à un accès facilité à l'A48 depuis le Sud

La nouvelle liaison va faciliter les liaisons entre le Nord et le Sud du Pays Voironnais. Par ailleurs, un accès plus direct à l'autoroute A48, via le diffuseur de Champfeuillet, permettra d'améliorer les liaisons entre le sud du Pays Voironnais et la région Grenobloise ou entre le sud de la Bièvre et la région Grenobloise.

Faciliter la traversée de Moirans

La nouvelle liaison va permettre à une partie du trafic de rejoindre l'autoroute A48 dès le diffuseur de Champfeuillet, déchargeant ainsi la RD1085 aux carrefours des Pautes et du Viaduc aujourd'hui saturés. Ce sont environ 2 900 véhicules par jour qui ne traverseront plus les secteurs urbanisés de la RD1085 au niveau de Moirans. Cette limitation du trafic sur la RD1085 contribuera à réduire l'insécurité routière, à limiter les phénomènes de congestion du trafic ainsi que les nuisances correspondantes.

L'allègement de trafic de la RD1085 en traversée de Moirans sera l'occasion de repenser :

- l'aménagement du carrefour entre la RD1085, la rue Vincent Martin (coté Moirans) et l'avenue Jean-Baptiste Achard (coté Saint-Jean-de-Moirans) afin de sécuriser et faciliter la traversée de la RD1085 et de favoriser l'accès à la gare de Moirans et au quartier en cours d'aménagement.
- la régulation des carrefours à feux afin de rendre la RD1085 moins attractive pour le trafic de transit.

Améliorer l'accès au nouvel hôpital et aux équipements

La liaison garantira un accès à l'hôpital fiable et rapide depuis Moirans en s'affranchissant de la variabilité actuelle des temps de parcours. Les véhicules de secours pourront ainsi se libérer des saturations récurrentes dans la traversée de Voiron et éviter d'emprunter des voies secondaires peu sécurisées pour leurs déplacements. L'amélioration de la desserte bénéficiera également aux équipements situés au nord de Voiron : au campus de la Brunerie, à la zone économique des Blanchisseries, ...

LE COÛT DU PROJET

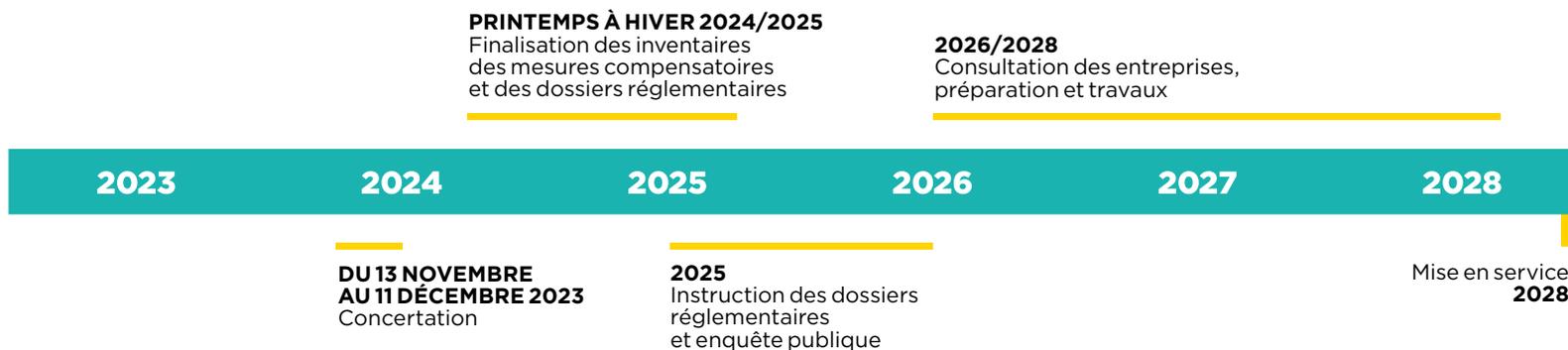
Le montant de l'opération
(études et travaux) est estimé à

25 M€

HORS TAXE



Le calendrier du projet





PARTIE 2

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX: UN PROJET DE LIAISON QUI S'INTÈGRE AU MIEUX DANS SON TERRITOIRE

Conscient des enjeux environnementaux du territoire, le Département a mené différentes études afin de concevoir un projet respectueux de son environnement, mais également de la qualité de vie des habitants. Il a déjà réalisé des choix importants et envisage diverses mesures afin d'éviter, réduire et compenser les impacts du projet.

1 / Un contexte environnemental et technique à prendre en compte

Plusieurs enjeux ont été mis en avant par les différentes études qui se sont succédées.

Les données chiffrées présentées dans la suite du présent document sont des valeurs obtenues dans le cadre d'études sommaires. Elles seront affinées et fiabilisées dans le cadre de l'étude d'impact qui sera présentée lors de l'enquête publique.

Le contexte physique

- La zone d'étude se situe dans le bassin versant de la Morge, même si aucun cours d'eau ne traverse les emprises du projet. La zone d'étude n'est pas impactée par le risque inondation, même si les communes où se situent les emprises du projet sont concernées par les Plans de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de la Morge et de l'Isère Aval.
- La zone d'étude se situe dans le bassin versant de la masse d'eau souterraine "Formations quaternaires en placage discontinu du Bas Dauphiné et terrasses région de Roussillon". Le niveau d'eau, d'après les relevés effectués sur site, est localisé à environ 7 m de profondeur. Aucun captage d'alimentation en eau potable n'est recensé au droit ou à proximité immédiate de la zone d'étude.
- En termes de risques naturels, les communes de la zone d'étude sont classées en zone de sismicité 4 où l'aléa sismique est moyen en aléa retrait gonflement d'argile faible. Une partie de la zone d'étude se situe en aléa moyen de glissement de terrain.
- Une zone humide est localisée aux abords de la zone d'étude d'après la bibliographie; il s'agit de la zone humide de la "Papeterie du Saix". Les inventaires réalisés dans le cadre des études du projet ont permis de caractériser deux zones humides au droit de la zone d'étude :

- Une au niveau du bassin d'orage au nord du site;
- Une seconde correspondant à une prairie au sud où, en certains endroits, se développe une espèce typique des zones humides, la menthe à feuilles rondes (*Mentha suaveolens*).

Le milieu naturel

Des inventaires sur la faune et la flore du site ont été réalisés dès le démarrage des études de Maîtrise d'Œuvre afin de déterminer les impacts du projet sur la biodiversité.

2 périmètres d'études ont ainsi été définis :

- un périmètre d'influence directe du projet,
- une zone élargie notamment pour analyser les continuités locales et la faune à grande capacité de déplacement.

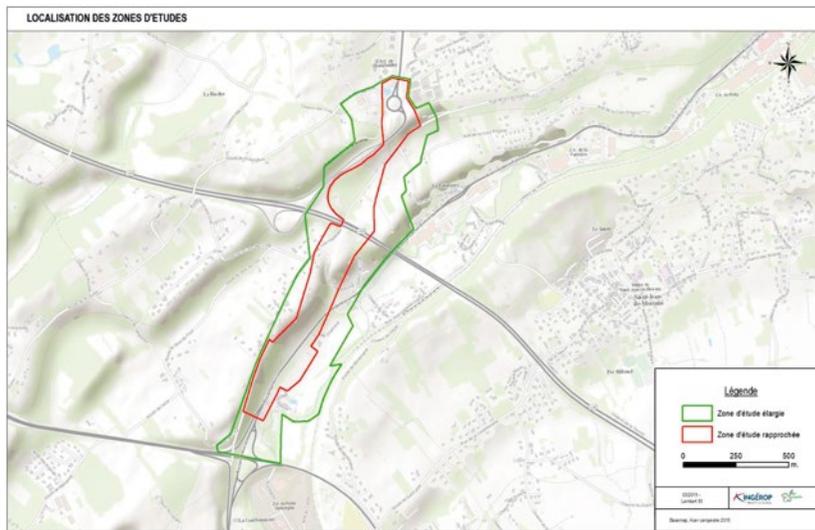


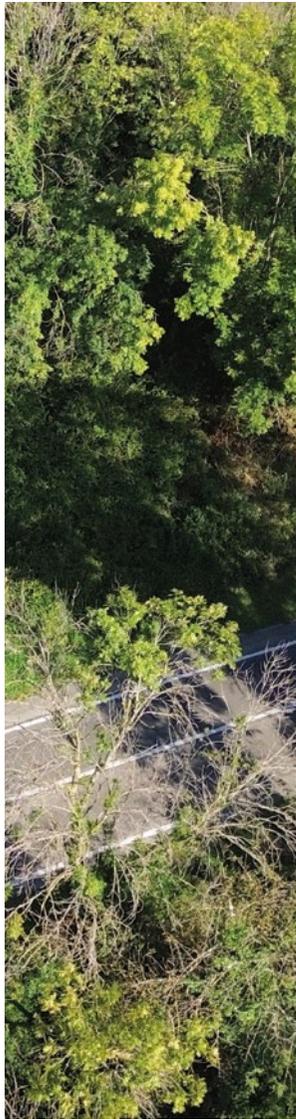
À l'échelle du territoire, le seul zonage réglementaire ou d'intérêt remarquable lié au milieu naturel interceptant le site d'études ou observé à proximité de celui-ci est la zone humide de la « Papeterie du Saix » localisée le long de la Morge entre la RD1085 et l'A48.

Sur le plan des trames vertes et bleues, la zone d'étude n'impacte aucun réservoir de biodiversité, ni aucun corridor à préserver ou à restaurer, identifié au Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des territoires (SRADDET) de la région AuRA. La zone d'étude s'inscrit dans la continuité de continuum « forestier » et « hydraulique » du Réseau Écologique de l'Isère.

Cependant les données recueillies illustrent l'importance de la mortalité de la faune sur les infrastructures routières locales attestant d'un enjeu notable en termes de déplacements des animaux à travers la zone d'étude.

À l'issue de l'état initial (données bibliographiques, ...) et des campagnes de terrains, plusieurs enjeux de biodiversités, de niveau plus ou moins fort ont pu être identifiés à l'échelle du projet et de la zone d'études.





EN DÉTAIL, CES ENJEUX PORTENT SUR :

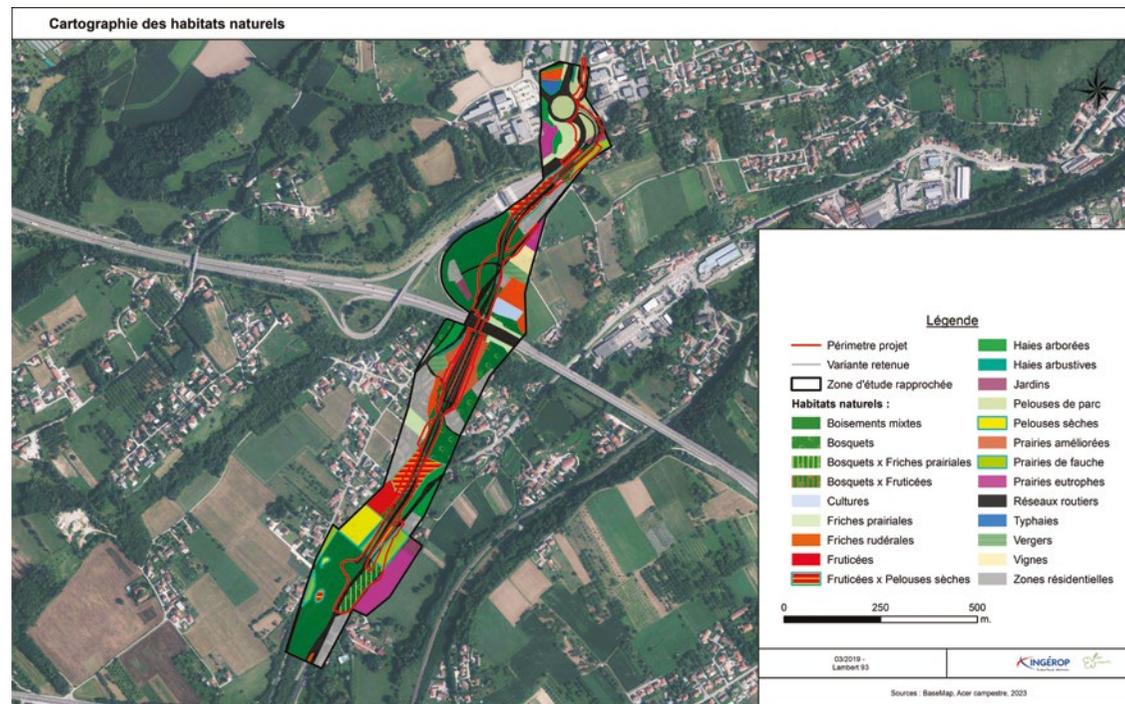
Des habitats naturels :

2 habitats naturels inscrits à la Directive européenne « Habitats-Faune-Flore » et/ou menacée en région à enjeu modéré ou fort ont été recensés :

- des pelouses sèches en état de conservation, jugé bon à moyennement dégradé sur une surface de 0,67 ha, (enjeu fort)
Des pelouses sèches en état de conservation modérément dégradé sont également retrouvées en mosaïque avec des fruticées sur une surface d'1,52 ha (enjeu modéré).
- des prairies de fauche en état de conservation jugé bon à moyennement dégradé sur une surface de 1,32 ha, (enjeu fort).

La flore :

- aucune espèce protégée en France ou en région Auvergne Rhône-Alpes, ni menacée au regard des listes rouges n'a été identifiée.
- 12 espèces végétales exotiques envahissantes y ont été identifiées, dont 4 à fort niveau d'invasibilité (Ambroisie à feuilles d'Armoise, Buddléia du père David, Robinier faux-acacia, Solidage géant).



Les zones humides:

2 zones humides ont été identifiées dans la zone d'études:

- Le bassin d'orage du giratoire d'accès à l'A48
- une zone de 1540 m² localisée dans une prairie au niveau de la « Papeterie du Saix » à proximité de la Morge.

L'avifaune:

61 espèces ont été inventoriées dont 39 nicheuses potentielles réparties en trois cortèges selon les espaces utilisés:

- les oiseaux des bois et bocage (32 espèces dont 8 menacées à fortement menacées: Buse variable, Chardonneret élégant dont 1 couple en Espace Boisé Classé, Faucon crécerelle dont 1 couple en Espace Boisé Classé, Pie bavarde dont 1 couple en Espace Boisé Classé, Pouillot véloce, Roitelet huppé, Serin cini, Verdier d'Europe),
- les oiseaux des milieux aquatiques et rivulaires (2 espèces non menacées)
- les oiseaux des milieux anthropiques et bâtis (5 espèces dont le Moineau domestique qui est moyennement menacé).



**Les amphibiens:**

2 espèces protégées non menacées (Grenouille « verte » et Triton palmé) et deux sites favorables aux groupes (bassin d'orage du giratoire de l'A48 et exutoire de la Morge à proximité de la RD1085) ont été observés.

La présence potentielle d'autres espèces protégées n'a pas été observée mais n'est pas à exclure (Sonneur à ventre jaune : espèce fortement menacée, Grenouille rousse : espèce modérément menacée, Crapaud commun, Grenouille agile et Salamandre tachetée : espèces protégées mais non menacées).

Les reptiles:

3 espèces protégées non menacées ont été inventoriées (Couleuvre verte-et-jaune, Lézard à deux raies, Lézard des murailles).

La présence potentielle d'autres espèces protégées non menacées n'a pas été observée mais n'est pas à exclure (Couleuvre d'Esculape, Couleuvre helvétique).

Les insectes:

34 espèces de papillons, 4 espèces de libellules, 27 espèces d'orthoptères et 1 espèce de coléoptère saproxylique ont été inventoriées. Les enjeux du site concernent principalement :

- La présence de l'Azuré du Serpolet (papillon protégé en Europe et en France et fortement menacé) au niveau des prairies et pelouses exposées du quartier Champfeuillet et à proximité de la bretelle de sortie de l'A48,
- La présence du Lucane cerf-volant (coléoptère protégé et moyennement menacé en Europe) au niveau des boisements au bord de la RD592.

Les mammifères:

8 espèces ont été inventoriées dont 2 espèces protégées (Écureuil roux et Hérisson d'Europe - espèce moyennement menacée), ainsi que la Belette d'Europe (espèce non protégée moyennement menacée).

La présence de la Crossope aquatique à proximité de la Morge n'est pas à exclure (espèce protégée et moyennement menacée).

Les chiroptères:

14 espèces ont été inventoriées en transit ou en activité de chasse. Elles sont toutes protégées. Parmi celles-ci, 8 espèces sont menacées à fortement menacées (Barbastelle d'Europe, Murin à oreilles échancrées, Murin de Brandt, Noctule commune, Pipistrelle commune, Pipistrelle de Nathusius, Pipistrelle pygmée, Sérotine commune).

L'axe de la Morge et le maillage bocager et forestier sont favorables au déplacement et à l'alimentation des chauves-souris. Aucun gîte n'a été identifié dans la zone d'études, mais la présence sur le site de vieilles bâtisses et de boisements anciens abritant des arbres à cavités est favorable au gîtage.

Les corridors écologiques:

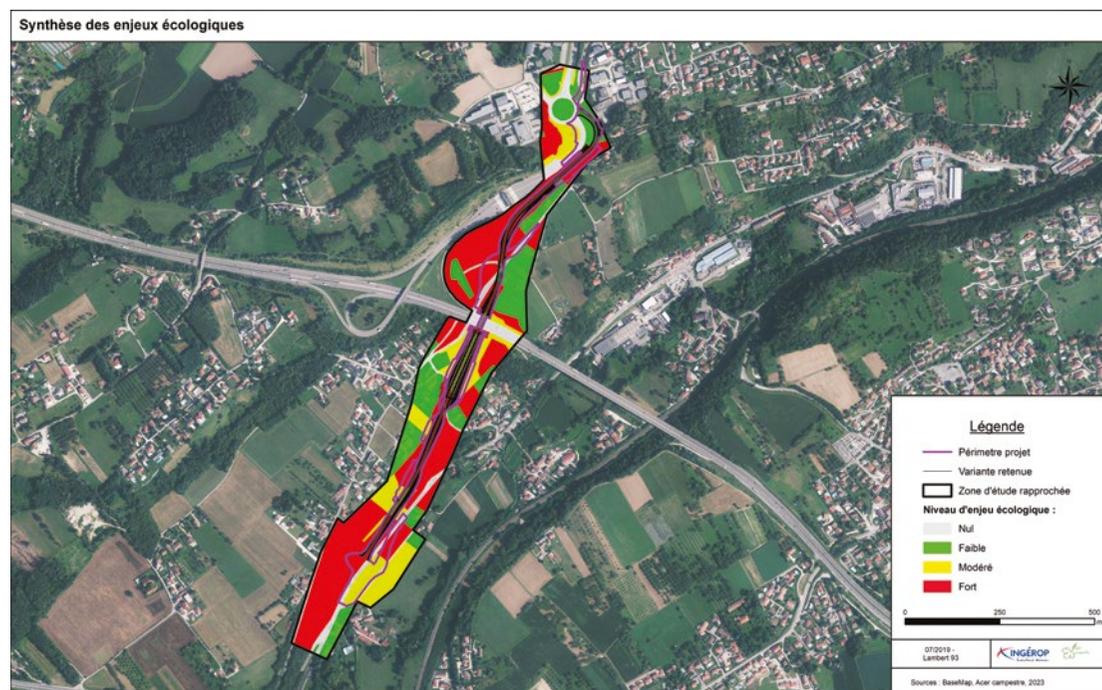
Les milieux boisés et agricoles extensifs représentent à l'échelle locale des supports de déplacements, ainsi que des zones de refuge en relais des grands réservoirs de biodiversité du territoire. Le rôle de ces milieux est d'autant plus important dans un contexte très contraint par les voies de circulation et les zones urbaines existantes. Ainsi, plusieurs axes de déplacements de la faune peuvent être identifiés :

- un axe sud-ouest / nord-est en parallèle de la route de Voiron / avenue Gaston Bonnardel,
- un axe sur le coteau de Moirans,
- un axe le long de la Morge,
- un axe en parallèle de l'A48.

Le niveau d'enjeu écologique du projet est déterminé à partir de la typologie et de l'état de conservation des habitats naturels et des habitats d'espèces observés sur site.

Il est également en lien avec les espèces menacées à fortement menacées qui sont répertoriées ou jugées potentielles au droit des milieux expertisés.

Ainsi le niveau d'enjeu écologique du projet est synthétisé sur la carte ci-contre:





QUESTION DE MÉTHODE

Pour dresser un état des lieux de la faune et de la flore locale, les experts recourent à des méthodes éprouvées. Cet état des lieux se déroule en plusieurs phases :

Phase préliminaire d'analyse bibliographique

Lors de cette phase est réalisée :

- une compilation des données cartographiques de référence existantes (zonages d'inventaire et réglementaires d'intérêt remarquable en lien avec le milieu naturel : Znieff, Zones humides, réserves naturelles, réseau Natura 2000, sites gérés en faveur de la biodiversité, trames vertes et bleues...)
- une extraction des bases de données naturalistes accessibles en ligne et/ou pilotées par les partenaires associatifs
- une consultation des experts naturalistes locaux.

Phase d'inventaire naturaliste de terrain

L'objectif de cette phase est d'établir un état initial le plus exhaustif possible en ciblant la recherche des espèces protégées ou menacées jugées potentielles au sein de la zone étudiée.

Pour cela, un cycle biologique complet de la faune et de la flore (4 saisons) est pris en compte et le calendrier d'intervention est adapté à la phénologie d'observation des espèces.

La zone d'étude naturaliste est définie au-delà des emprises du projet, en fonction de la topographie et des continuités locales, ainsi que des aires de vie de la faune.

La pression (nombre de jours et durée) d'inventaire est proportionnée à la surface expertisée, à la complexité des milieux observés sur site et aux enjeux pressentis.

Pour le projet la méthode appliquée a été la suivante :

- zones d'études prises en compte :
Zone d'étude rapprochée (26 ha) correspond à la zone d'influence directe du projet - inventaire de l'ensemble des compartiments biologiques étudiés.
Zone d'étude élargie (64 ha) prégnant en compte les continuités locales - inventaires de la faune à grande capacité de déplacement (oiseaux, mammifères, chiroptères, amphibiens).
- pression d'inventaire :
 - En 2013, 10 interventions d'inventaires préliminaires ont été menées entre mai et juillet
 - En 2019, 14 interventions d'inventaires naturalistes ont été menées entre février et octobre 2019
 - Entre novembre 2020 et mai 2021, des compléments d'inventaires par "pièges photographiques" ont été réalisés
 - Avant l'enquête publique du projet, est prévue l'actualisation des données d'inventaires

Phase d'analyse des enjeux naturels

Hiérarchisation des enjeux de biodiversité en référence au statut réglementaire de protection des espèces (directives européennes et droit français) et aux listes rouges de la faune et de la flore menacée (échelons européens, français, rhônalpins et isérois)

Les données recueillies sur le terrain donnent lieu à des cartographies et à des analyses qui constituent la base de l'état initial du milieu naturel. Cet état initial permet de mesurer le niveau d'impact et de mettre en œuvre les mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement voire de compensations si l'impact est évalué trop fort.

Le paysage et le patrimoine

La zone d'étude présente plusieurs enjeux paysagers :

- un enjeu d'intégration de la topographie et de la morphologie accidentée du site (autoroute, et coteau à franchir) ;
- un enjeu de préservation des points de vue des riverains et de leur cadre de vie, notamment ceux de Croix-Rousse et de Saix et, dans une moindre mesure, ceux de Champfeuillet ;
- un enjeu de recomposition des trames végétales impactées par le projet.

Aucun monument historique, ni périmètre de protection, ni zone de présomption de prescription archéologique n'existe dans ou à proximité de la zone d'études.

Les transports

Les communes de Voiron et Moirans possèdent chacune une gare TER située sur la ligne Lyon/Grenoble, celle de Moirans dispose d'une seconde gare sur la ligne Valence/Grenoble.

De nombreuses lignes de transport en commun, dont les cars régionaux, permettent de relier les différentes communes entre elles, ainsi qu'à l'agglomération grenobloise.

Deux lignes de transport du Pays Voironnais, la ligne interurbaine A et la ligne urbaine 1 du réseau utilisent des infrastructures (RD592 notamment) qui verront leur trafic diminuer grâce à la création de la liaison. Cet allègement du trafic permettra donc une meilleure régularité des lignes susmentionnées.

Les risques technologiques

La zone d'étude n'est concernée par aucune industrie SEVESO. Les communes de Moirans et Saint-Jean-de-Moirans sont concernées par le transport de matières dangereuses avec la présence de canalisations de gaz et de produits chimiques. Ces canalisations sont situées à près de 2 km au sud de la zone d'étude.

2 / L'ambiance acoustique

Quelques notions d'acoustique

La perception de la gêne reste variable selon les individus. Elle est liée à la personne (âge, niveau d'étude, actif, présence au domicile, ...) et à son environnement (région, type d'habitation, situation et antériorité par rapport à l'existence de l'infrastructure ou de l'activité, ...).

L'oreille humaine n'est pas sensible également de la même façon à toutes les fréquences d'un son : elle est beaucoup plus sensible aux fréquences aiguës qu'aux graves.

L'incidence des bruits sur les personnes et les activités humaines est en première approche abordée en fonction de l'intensité perçue que l'on exprime en décibel (dB).

Deux sons de même intensité et de fréquences différentes induisant une sensation de force sonore différente. Une nouvelle unité a été introduite pour représenter plus fidèlement la sensation auditive humaine : le dB (A), ou décibel pondéré A.

L'unité décibel a une arithmétique particulière, différente de l'arithmétique algébrique :

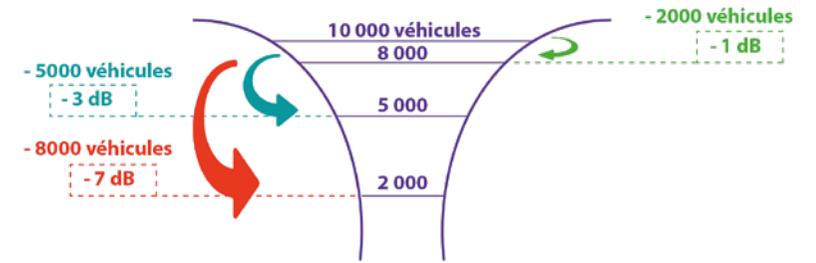




Ci-après des ordres de grandeurs lors de l'évolution des niveaux de bruits :

Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas arithmétiquement		
Augmentation du niveau sonore de:	Multiplication de l'énergie sonore de:	Impression sonore
3 dB	2	On ressent une très légère augmentation du niveau sonore, on fait difficilement la différence entre 2 lieux où le niveau sonore diffère de 3 dB
5 dB	3	On ressent nettement un changement de l'ambiance sonore
10 dB	10	Variation flagrante: comme si le bruit était 2 fois plus fort
20 dB	100	Comme si le bruit était 4 fois plus fort. Une variation de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention
50 dB	100 000	Comme si le bruit était 30 fois plus fort. Une variation brutale de 50 dB fait sursauter

Pour les infrastructures, les niveaux sonores sont directement liés au trafic de chaque axe routier. La figure ci-dessous permet de visualiser l'effet de la diminution du trafic sur les niveaux sonores.



Effet de la diminution du trafic sur les niveaux sonores

Première évaluation des impacts du projet

À ce stade des études, une première évaluation des nuisances sonores a été réalisée.

À proximité de la nouvelle liaison, compte tenu des trafics prévisibles (15 300 véhicules par jour à long terme), les niveaux sonores en façade des habitations les plus proches devraient rester en dessous des objectifs réglementaires de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit ; cela sera à confirmer lors de l'étude détaillée.

Il est également évalué que l'impact du projet sur une majorité des axes du secteur consistera en une diminution des trafics et donc des niveaux sonores. Ces premiers résultats seront également à confirmer lors de l'étude détaillée d'impacts.

QUESTION DE MÉTHODE

Le texte réglementaire applicable au projet est l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières. Il définit les niveaux sonores à respecter en façade des habitations proches du projet en fonction de l'ambiance sonore initiale.

Dans ce cadre, les étapes de l'étude acoustique sont les suivantes :

- mesures de l'état initial, actuel sur plusieurs habitations proches du projet,
- modélisation de l'état initial acoustique,
- calcul de l'impact du projet et, en cas de dépassement des objectifs réglementaires, dimensionnement de protections acoustiques.

3 / La qualité de l'air

Les enjeux du projet

Les infrastructures routières constituent une source d'émission polluante importante au niveau national et peuvent localement être la première cause de pollution atmosphérique. Face à ce constat, les projets routiers doivent respecter des exigences en termes d'évaluation de leurs impacts et démontrer leur intérêt collectif.

Les projets routiers qui permettent de réduire collectivement l'impact du transport routier participent à la protection de la qualité de l'air.

QUESTION DE MÉTHODE

L'impact sur la qualité de l'air d'un projet routier est évalué selon une méthodologie spécifique établie par le CEREMA (la note technique TRET1833075N du 22 février 2019). Cette méthodologie fixe son niveau de détails et les points fondamentaux pour établir l'impact d'un projet routier.

Les premiers enseignements

Pour évaluer l'impact global du projet, les émissions polluantes ont été estimées à la mise en service. Il ressort que le projet permet de réduire le nombre de kilomètres parcourus par les usagers de la route en raccourcissant leurs itinéraires, ce qui permet de réduire directement les émissions polluantes sur l'ensemble du réseau routier en interface avec le projet.



Une première approche établie en fonction des résultats des diverses études de trafic permet d'envisager les améliorations suivantes :

Polluants émis	Unité	Émissions sans projet	Émissions avec projet	Évolution due au projet
NO ₂	kg/j	54.8	50.6	-3,4 %
PM ₁₀	kg/j	25.2	23.6	-6,3 %
Benzène	g/j	80.0	74.8	-6,6 %

4 / Les gaz à effet de serre

Les enjeux du projet

Concernant l'impact climatique, la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) préconise la prise en compte des impacts des infrastructures sur la mobilité du territoire dans une optique de « bilan carbone global » sur le cycle de vie du projet (construction, exploitation et maintenance). En effet, l'impact induit par un projet ne se limite pas aux infrastructures. Ainsi, l'évaluation carbone doit prendre en compte la variation des émissions GES induites sur la mobilité du territoire par rapport à une situation sans projet.

Dans le cas des infrastructures, l'évaluation de l'impact climatique relève principalement de l'**empreinte carbone de leur cycle de vie**. Elle comprend les émissions GES engendrées pendant les travaux (construction et maintenance) et lors de l'exploitation (consommation énergétique des infrastructures et des usagers). Ainsi, l'impact total induit sur le climat est évalué à travers un bilan des émissions de gaz à effet de serre (BEGES ou BGES). Il est à noter que la dénomination « bilan carbone » est une marque déposée, propriété de l'Association pour la transition Bas Carbone (ABC).

QUESTION DE MÉTHODE

En accord avec les recommandations du CEREMA, le bilan GES sera réalisé sur une période d'évaluation de 50 ans. Notre méthodologie s'intéressant à l'ensemble du cycle de vie d'un projet, notre approche découpe cette période en trois phases distinctes :

- **la phase de conception :** prise en compte de l'impact carbone de l'ensemble des équipes ayant participé à la conception du projet,
- **la phase de travaux :** ensemble des émissions générées lors des travaux de construction ou d'aménagement du projet. Elle peut comprendre les émissions liées aux travaux préparatoires, aux chaussées, au génie civil et aux ouvrages d'art,
- **la phase de fonctionnement :**
 - exploitation : consommation énergétique de l'infrastructure (signalisation dynamique, éclairage, équipements électroniques/informatiques de gares de péage).
 - maintenance : travaux d'entretien courant, de réparation et de renouvellement afin d'assurer le fonctionnement et la pérennité du projet de l'infrastructure
 - utilisation : impact induit par les émissions GES des usagers calculé par rapport à une situation sans projet.

Le principe de calcul est basé sur une **méthode d'estimation indirecte des émissions engendrées par les activités évaluées**. En effet, les activités (quantifiées suivant l'unité fonctionnelle) combinées à leurs facteurs d'émission (FE) permettent d'estimer les GES émis.

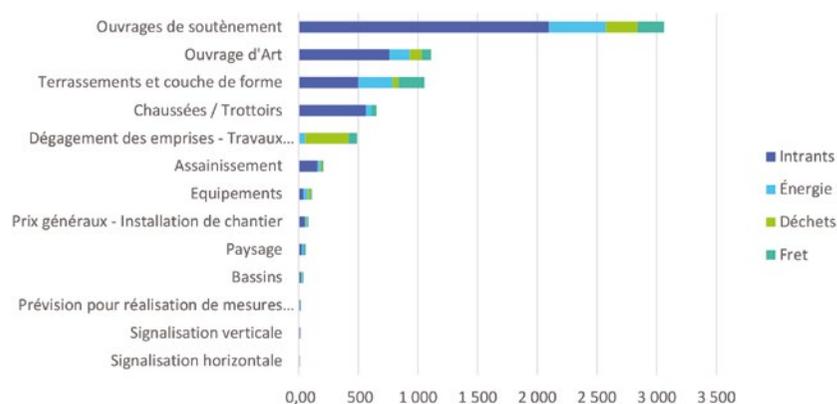
Quantitatif		F.E.		Résultats
Activités (déchets, ressources)	+	Émissions associées (kg CO ₂ e/U)	=	Estimation des émissions (t CO ₂ e)

Le calcul des émissions sera accompagné d'une estimation des incertitudes associées. L'incertitude calculée traduit la variabilité des hypothèses de calcul des activités et des facteurs d'émission considérés.

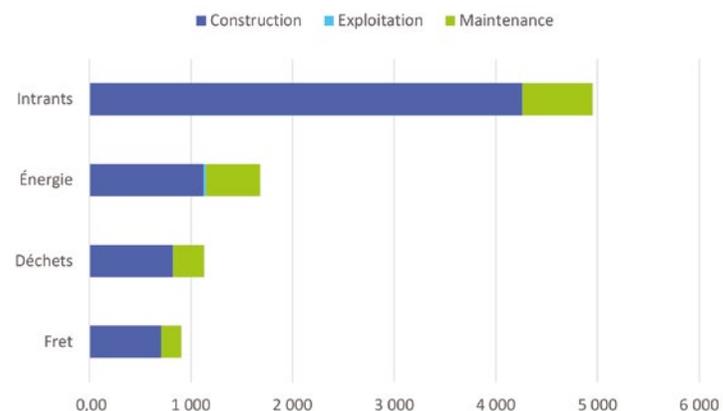
Résultats en première approche

Une première analyse a permis d'estimer les émissions du projet en phase construction, exploitation et maintenance sur la base des quantités de travaux déjà estimée et de leur coût financier déjà associé.

Émissions en tCO₂e par corps de métier



Émissions en tCO₂e par poste d'émission



Le coût carbone du projet est estimé à ce stade préliminaire de l'étude à environ 10 000 tCO₂e.

En parallèle, l'impact des usagers a été quantifié. Le projet permet d'éviter journalièrement de l'ordre de 38 000 veh.km ce qui correspond annuellement à des émissions carbonées évitées de l'ordre de 2 300 tCO₂e (émissions en lien avec la consommation de carburant). Le coût carbone du projet sera donc rapidement « amorti »; en moins de 5 ans; grâce aux émissions évitées.

5 / Des enjeux différents au Nord et au Sud de l'A48

L'autoroute A48 coupe la zone d'étude en deux parties :

- La section du projet située **au nord de l'A48** est contrainte par la présence de nombreuses infrastructures et bâtiments, notamment la gare de péage, des bassins de stockage des eaux pluviales, des habitations et un hôtel.

Le contexte géotechnique est également complexe: le projet devra s'insérer dans un coteau raide, impliquant la réalisation de remblais et soutènements importants.

- La partie du projet située **au sud de l'A48** est localisée majoritairement sur la commune de Moirans. Elle impacte un espace boisé classé, qui abrite de façon avérée ou potentielle une diversité d'espèces animales notables dont plusieurs sont protégées et/ou menacées à fortement menacées. Ces massifs contribuent également à favoriser le déplacement de la faune entre le Coteau de Moirans et les abords de la Morge. Une attention toute particulière est apportée afin de concevoir le projet en fonction de cette contrainte et de limiter ses impacts sur cet espace et de concevoir des mesures compensatoires les plus adaptées possibles aux spécificités du site.

Cette situation fait ainsi apparaître deux enjeux majeurs, déjà soulignés à l'occasion de la concertation de 2017 :

- sur l'ensemble du linéaire du projet, assurer le maintien du cadre de vie des riverains, notamment en termes de nuisances sonores et atmosphériques en phase chantier et en phase d'exploitation ;
- au Sud, préserver la biodiversité.



6 / Des mesures pour assurer la qualité de vie des riverains

La traversée de la future liaison en zone urbanisée a suscité des inquiétudes, notamment quant aux nuisances sonores, en phase de construction comme en période de fonctionnement.

Le Département propose ainsi plusieurs mesures :

- adaptation des périodes de réalisation des travaux ;
- mise en place de protections acoustiques pour limiter les nuisances phoniques.

7 / Des mesures pour préserver l'environnement

À la suite de la concertation de 2017 et des études réalisées, le Département envisage la mise en œuvre des mesures concrètes d'évitement et de réduction visant à protéger l'environnement dans les secteurs traversés.

Impact paysager et limitation des emprises du projet

- Raidissement des talus de la section amont située à flanc de coteau entre le giratoire de la sortie de l'A48 et le passage sous l'A48,
- Raidissement des talus de déblais de la section aval, notamment au droit des habitations de la « Croix Rousse », entre le passage sous l'A48 et le raccordement du projet sur la RD592 / route de Voiron.

Biodiversité

Les mesures envisagées reprennent la nomenclature des guides de référence publiés par le Ministère de la Transition Écologique en collaboration avec les instances scientifiques.

Sans être exhaustifs, voici plusieurs types de mesures qui seront mises en œuvre en phase chantier et en phase d'exploitation de la liaison :

Mesures d'évitement et de réduction en phase chantier :

- adaptation des périodes de réalisation des travaux potentiellement impactant pour la faune
- évitement des secteurs sensibles pour l'implantation des installations de chantier
- balisage et mis en défens de zones sensibles ou d'arbres remarquables avant le démarrage des travaux
- mise en place de clôtures limitant l'intrusion de la petite faune terrestre sur le chantier
- mise en place de dispositifs d'assainissement provisoire du chantier limitant les rejets dans le milieu naturel
- mesures préventives visant la limitation de la propagation et traitement spécifique des espèces végétales envahissantes ;
- adaptation et limitation de l'éclairage nocturne en cas de travaux de nuit
- etc.

Mesures d'évitement et de réduction en phase exploitation :

- mise en place de dispositifs échappatoires au sein des bassins techniques créés dans le cadre du projet, permettant à la petite faune de ne pas se noyer ;
- gestion extensive et adaptée des délaissés routiers et des espaces paysagers ;
- absence de tout éclairage nocturne le long de la nouvelle infrastructure afin de réduire la pollution lumineuse envers la faune ;
- mise en place d'un ouvrage supérieur le long de l'A48, permettant le franchissement de la nouvelle infrastructure par la faune.

Mesures de compensation :

Concernant les mesures compensatoires, les propositions émises restent à ce stade à conforter au regard :

- des conclusions de l'étude d'impact en cours d'établissement,
- des dispositions législatives relatives à la compensation (article L.163 du Code de l'environnement modifié par la Loi n°2021-1104

du 22/08/2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets),

- des principes de l'approche standardisée du dimensionnement de la compensation écologique (rapport publié par l'Office Français de la Biodiversité et le CEREMA en 2021).
 - Préservation, restauration et/ou reconstitution (plantations nouvelles) de milieux boisés et bocagers sur une surface de 8 ha à 12 ha correspondant à 2 à 3 fois la surface endommagée d'habitats de repos ou de reproduction d'espèces d'oiseaux, de mammifères, de chiroptères, de reptiles et d'amphibiens (hivernage);
 - restauration de prairies ou de pelouses thermophiles ou conversion d'espaces agricoles en prairie sur une surface de 2 ha à 3 ha correspondant à 2 à 3 fois la surface endommagée d'habitats de reproduction de l'Azuré du Serpolet.

Acoustique

En fonction des résultats de l'étude acoustique détaillée et des impacts identifiés du projet et en fonction de la réglementation, divers types de protections acoustiques pourront être mis en place:

- des protections « individuelles » type isolation de façade pour les impacts sur des habitations isolées,
- des protections sur les ouvrages créés dans le cadre du projet (paroi de soutènements notamment),
- des ouvrages spécifiques de protections acoustiques type écrans.

Le choix entre les types de protection et la typologie absorbante ou réfléchissante des protections se fera en fonction des enjeux d'efficacité et de pérennité de chaque type de protection.

Paysage

En cohérence avec le contexte périurbain du projet routier, la palette végétale du projet se réfère essentiellement à la végétation endémique du site.

La composition des massifs boisés s'appuiera sur la palette végétale des boisements des massifs proches (peuplements dominés par le frêne et le robinier) avec également un objectif de diversification, en évitant le robinier à caractère invasif, tout en restant adapté aux conditions spécifiques des terrains.

Plus particulièrement, il est envisagé de mettre en œuvre des strates arborées, des haies champêtres comprenant une strate arborescente et une strate arbustive dense propice à la faune et des frises arbustives composées d'espèces exclusivement arbustives et adaptées aux conditions du versant.

Les semis s'appuieront sur les cortèges floristiques des prairies présentes dans le secteur et caractéristiques des mosaïques agropastorales favorables aux insectes.

Eau

- La collecte intégrale et le traitement seront réalisés avant rejet dans le milieu naturel des eaux pluviales issues de la chaussée de la nouvelle liaison;
- Il sera mis en place dans les bassins de stockage et de traitement des eaux pluviales des dispositifs permettant aux personnes et à la faune de sortir du bassin en eau sans aide extérieure.

Chantier

- Une démarche de management environnemental du chantier sera mise en place;
- Les secteurs sensibles seront évités pour la localisation des installations de chantier;
- La priorité sera donnée à la réutilisation des matériaux du site extraits lors des phases de terrassement,
- Les travaux seront planifiés aux périodes les moins impactantes pour les usagers, notamment ceux des voiries locales et de l'A48

Ces premières pistes sont présentées à la concertation afin de recueillir l'avis des publics concernés. Elles pourront ainsi être affinées et enrichies après analyse par le maître d'ouvrage des contributions recueillies dans le cadre de cette consultation locale. Elles devront être finalisées pour le dossier d'étude d'impact.



PARTIE 3

LA DÉMARCHE DE CONCERTATION

La réalisation de la liaison A48-RD592 est soumise à concertation au titre de l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme.

Le Département de l'Isère, maître d'ouvrage du projet, organise cette concertation à la fois pour informer et pour associer le public concerné aux prises de décisions. La concertation aura lieu du 13 novembre au 11 décembre 2023.

1 / Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

La présente concertation publique sur le projet de liaison entre le diffuseur de Champfeuillet (A48) à Voiron et la RD592 à Moirans inclut une procédure de concertation nécessaire pour l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Moirans, au titre de l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme.

Sur les 3 communes concernées par le projet de liaison routière entre le giratoire d'accès au diffuseur de Champfeuillet (A48) et la RD592, seule le PLU de la commune de Moirans nécessite une procédure de mise en compatibilité.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'une commune a pour objectif :

- d'adapter ou actualiser les documents d'urbanisme de commune concernée afin qu'ils soient compatibles avec les emprises de l'itinéraire cyclable,
- de garantir le plus faible impact possible du projet sur le territoire sans contraindre les orientations des collectivités.

Moirans est régi par un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 14 décembre 2017 et dont la dernière modification date du 29/04/2022.

Ce PLU est constitué :

- d'un rapport de présentation ;
- d'un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), traduisant les grandes ambitions de développement d'un territoire ;
- d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ;
- d'un règlement écrit et graphique (plan de zonage), déclinant le PADD ;
- d'annexes.

Au sein du **Projet d'aménagement et de Développement Durable (PADD)** de la commune de Moirans, 4 axes sont développés :

- axe 1 : poursuivre un développement urbain cohérent et maîtrisé ;
- axe 2 : conforter le dynamisme économique et anticiper les évolutions ;
- axe 3 : mettre l'environnement au cœur du projet d'aménagement.
- axe 4 : soutenir le développement par des réseaux adaptés.

Les emprises du projet ne s'inscrivent pas dans des périmètres de protection réglementaires ou informatifs. Le projet a été défini afin de limiter au minimum ses impacts environnementaux, notamment sur les zones humides, par contre il impacte des boisements. Le projet fera l'objet d'une intégration paysagère soignée afin de limiter son impact visuel. Des compensations vis-à-vis de l'impact sur le milieu naturel seront proposées pour renforcer la trame verte existante et maintenir les continuités écologiques.

Sur la commune de Moirans, le projet de liaison s'inscrit uniquement en zone N, zone naturelle et forestière, dans laquelle peuvent être

classés les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels.

Le règlement de la zone N précise que toutes les activités sont interdites hormis les démolitions, les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. Le projet de liaison ne rentre donc pas dans le champ d'interdiction du règlement du PLU.

Sont également autorisés les exhaussements et les affouillements du sol s'ils sont destinés à la réalisation d'ouvrages publics, ou s'ils sont nécessaires aux constructions et installations autorisées, ainsi qu'à leur desserte. Le projet de liaison répond à ces critères d'autorisation du règlement du PLU.

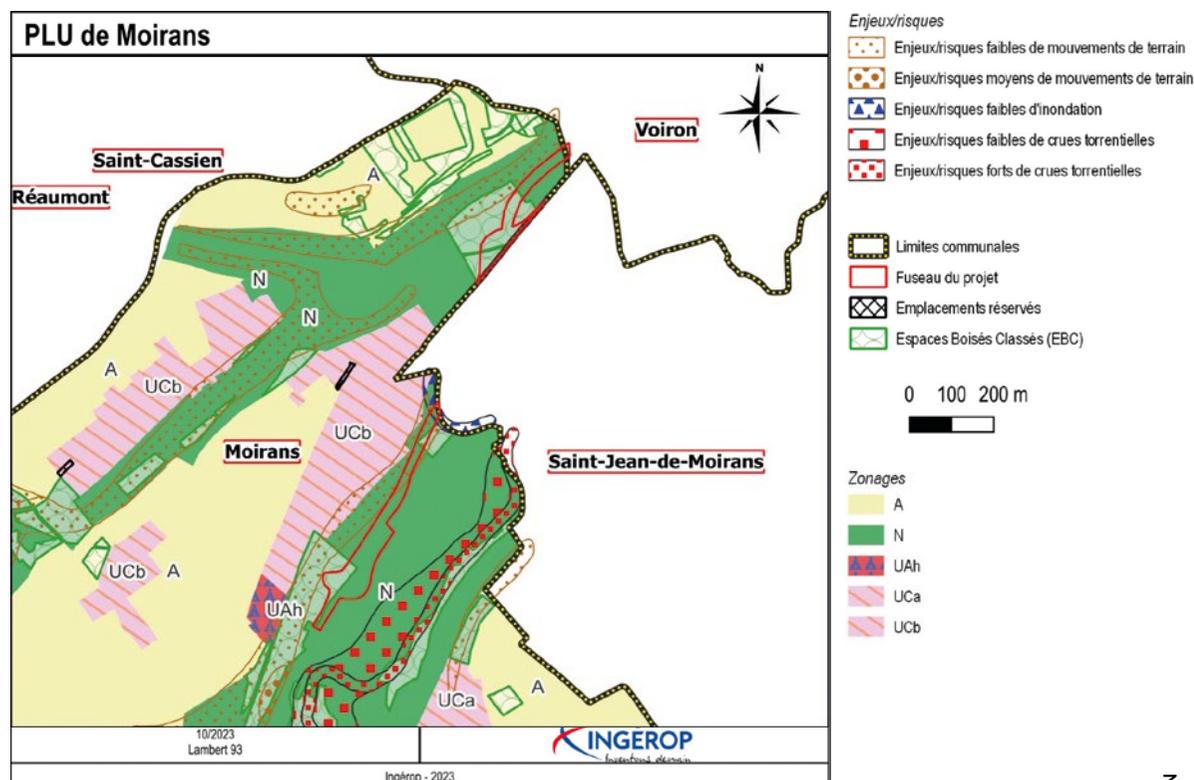
Dans le cadre de la mise en compatibilité, le règlement de la zone N ne sera pas modifié.

Les emprises s'inscrivent dans 3 secteurs définis en Espaces Boisés Classés au plan de zonage.

Par conséquent, le plan de zonage sera modifié en supprimant les Espaces Boisés Classés au droit des emprises du projet de la liaison et le plan des Espaces boisés Classés sera également modifié pour supprimer ces surfaces (qui seront précisées lors des études détaillées).

De plus, il est à noter que les emprises sont concernées par deux zones d'aléa faible de glissement de terrain, une tout au nord des emprises et la seconde au niveau du coteau de Champfeuillet.

Les emprises nécessaires au projet de liaison ne traversent aucun secteur défini en Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP).



Les adaptations du PLU souhaitées dans le cadre du projet sont proposées sur la base des études réalisées et en concertation avec le service urbanisme de la DDT de l'Isère.

Elles sont circonscrites aux seules emprises du projet de liaison routière et s'attachent à préserver les orientations stratégiques définies par la commune.

De plus, il est rappelé que dans le cadre de la conception du projet de liaison, une attention particulière sera apportée afin de limiter au maximum les emprises sur les milieux naturels. Des mesures de réduction et de compensation seront intégrées à l'opération.

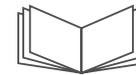


2 / Les enjeux et objectifs de la concertation

Le projet de liaison A48-RD592 a fait l'objet d'une concertation en 2017 pour déterminer le tracé le plus pertinent et les mesures environnementales et paysagères à mettre en place. Cette nouvelle concertation publique réglementaire contribue à :

- mettre en compatibilité le plan local d'urbanisme (PLU) de Moirans ;
- actualiser la concertation sur le projet de liaison pour demande d'Autorisation Environnementale, le projet étant susceptible d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement.

3 / Comment s'informer et s'exprimer ?



Consultez le dossier de concertation

- Disponible en format papier dans les mairies de Voiron, Saint-Jean-de-Moirans et Moirans, consultable aux heures d'ouverture ;
- Sur le registre numérique :
www.registre-numerique.fr/liaison-a48-rd592



Formulez vos remarques et observations

- Sur les registres de la concertation, disponibles en mairie de Voiron, Saint-Jean-de-Moirans et Moirans ;
- Sur le formulaire de contribution en ligne, disponible à l'adresse :
www.registre-numerique.fr/liaison-a48-rd592
- À l'adresse : liaison-a48-rd592@mail.registre-numerique.fr



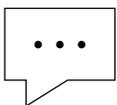
Participez aux réunions publiques

- **Voiron**: le mercredi 15 novembre en salle des fêtes, à partir de 18h30
- **Moirans**: le jeudi 7 décembre en salle Louis Barran, à partir de 18h30

Participez à l'atelier « biodiversité »

Un atelier sur le thème « biodiversité » se tiendra en mairie de Saint-Jean-de-Moirans le mercredi 29 novembre à 19h. Les inscriptions à cet atelier se feront via l'adresse mail du projet:

liaison-a48-rd592@mail.registre-numerique.fr



Posez vos questions

Suite à la réunion publique, 3 permanences seront assurées par les techniciens en charge du projet. Elles permettront des échanges individuels sur des cas particuliers et des questions spécifiques.

- **Moirans**: le mercredi 22 novembre, de 17h à 19h, en mairie
- **Saint-Jean-de-Moirans**: le mardi 5 décembre, de 17h à 19h, en mairie
- **Voiron**: le lundi 11 décembre, de 17h à 19h, en mairie

Et après ?

La concertation constitue un préalable à l'enquête publique. À la suite de cette phase, le Département de l'Isère analysera l'ensemble des avis et propositions et rédigera un bilan de la concertation. Il affinera et précisera ensuite son projet en intégrant les contributions, dans la mesure du possible. Le nouveau dossier de présentation du projet constituera la base des discussions préalable à l'enquête publique, qui est envisagée en 2025. Elle permettra de valider définitivement le projet auprès des publics concernés et de lancer la réalisation des aménagements retenus.

LIAISON

RD 592
— A48

VOIRON | SAINT-JEAN-DE-MOIRANS | MOIRANS

Plus d'information sur le projet et la concertation :
www.registre-numerique.fr/liaison-A48-RD592