

Monsieur le commissaire enquêteur,

Je vous sollicite à l'effet d'intervenir sur le dossier du groupe Eiffage concernant le remblaiement du plan d'eau des Gabelins. J'attire votre attention sur le fait que ce dossier est monté de façon à dissimuler les lacunes concernant la faisabilité du parcours et des aménagements routiers qu'il nécessite ainsi que les impacts du trafic routier.

Il est décrit dans l'étude d'impact que les camions emprunteront le chemin qui longe l'Arc sous le pont de l'autoroute. Je connais parfaitement les lieux pour remonter régulièrement le chemin de digue et il est impossible de s'y croiser sans se mettre en danger, même avec des véhicules légers. En effet, sur plusieurs centaines de mètres, sans visibilité, l'emprise du chemin est comprise entre la berge de l'Arc et le soutènement en béton de l'autoroute. Et pourtant, il est écrit dans le dossier de l'étude d'impact à la page 75 :

*« Le chemin de la digue sera emprunté sur 1,5 km environ. Il donnera lieu à l'aménagement de places de croisement pour faciliter la circulation des poids-lourds et à un élargissement de certaines parties, en concertation avec le SISARC gestionnaire de la digue.*

Les premiers échanges conduisent à proposer :

- un élargissement de la voirie de 1,5 m à 3 mètres selon les zones,
- la création d'une zone de croisement,
- l'élargissement de la voirie de 1,5 m pour le passage sous la A 43.

Une proposition d'implantation de ces aménagements est représentée sur la Figure 33. »

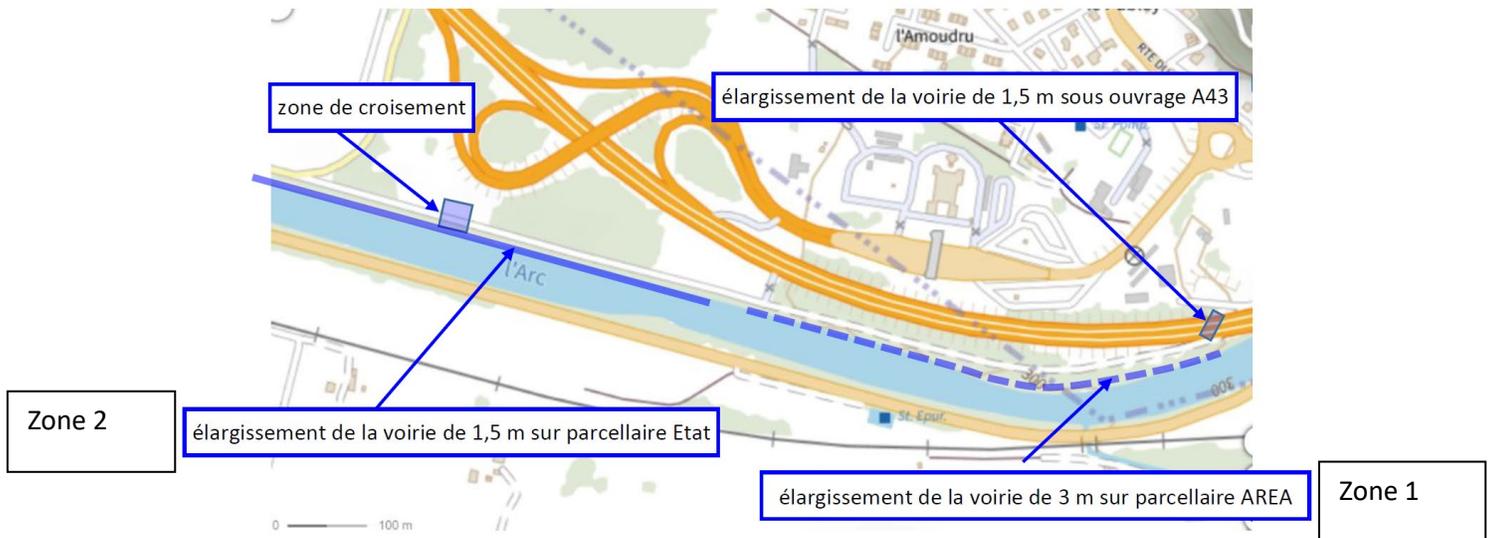


Figure 33 : proposition d'aménagements de la voie d'accès

L'aménagement proposé est simplement irréaliste car il n'y a physiquement pas la place !

Il convient de confronter les promesses d'Eiffage à la réalité du terrain : ci après, les photos parleront d'elles-mêmes...



De plus, toujours à la page 75 de l'étude d'impact, il est mentionné que ce chemin de digue sera emprunté *avec 80 camions/jour*, soit 160 passages par jour. En se basant sur une durée de 8h00 par jour, cela fait un camion toutes les 3 minutes et justement, il faut plus de 3 minutes pour réaliser un aller simple sur le chemin de digue. Les camions devront en conséquence se croiser plusieurs fois et il n'est prévu qu'une seule zone de croisement.

Comment vont devoir s'adapter les usagers actuels tels que les agriculteurs, les promeneurs, les cyclistes et les pêcheurs ? Que va-t-il se passer lorsqu'un camion va tomber dans l'Isère ? le problème de sécurité publique n'est pas du tout pris au sérieux. Et pour preuve, en page 76, il est dit que la vitesse sur la digue sera limitée à 50 km/h. il est certain que le rédacteur de l'étude n'a pas essayé de rouler à 50 km/h sur cette piste. Il convient de faire l'essai et de s'imaginer au volant d'un camion de 44t... il y aura forcément un accident.

Ensuite, sur le reste du chemin de digue (zone 2), Il est proposé un élargissement de 1,5 m sur le parcellaire de l'Etat qui n'est autre que le lit de l'Arc ! Là encore, il faut confronter la proposition à la réalité :



Le dossier ne comporte aucun justificatif des accords passés entre le SISARC et Eiffage. Cet ouvrage de digue et son parement de protection coté rivière datent de plus de 150 ans (époque sarde, site internet du SISARC) et n'ont certainement pas été prévus pour supporter un passage répété de 160 passage par jour de 44 tonnes... Aucune étude géotechnique ne démontre la capacité de l'ouvrage à encaisser et en cas de dégât (effondrement de berge, orniérage...), en plus des conséquences humaines d'un accident, les réparations seront encore aux frais du contribuable.

Un autre aspect montre que l'étude d'impact est négligée : l'étude écologique, certainement très sérieuse, évalue uniquement les enjeux et les impacts sur le plan d'eau. Les élargissements de la voirie et la zone de croisement ne sont pas pris en compte alors qu'ils concernent des milieux naturels à forte biodiversité comme les berges de l'Arc. Il faudrait que ce point soit sérieusement complété. Si les élargissements sont situés de l'autre côté du chemin, il s'agit de boisements et prairies abritant certainement une faune et une flore à enjeux car situés à coté de la rivière.

Lorsque l'on suit le parcours des camions, il y a l'embranchement vers la route départementale. Le virage est à plus de 90°. Comment une semi-remorque peut-elle tourner ? les camions vont complètement dégrader la chaussée et ce sera vraisemblablement très dangereux. Aucun aménagement n'est prévu.



Ensuite, une fois l'autoroute franchie, les camions rencontreront les usagers qui accèdent au plan d'eau dédié au ski nautique. On va certainement à l'accident !



Enfin, en page 76 de l'étude d'impact, le dossier précise :

- « utilisation d'une flotte de camions à faible émission de CO2 (électrique, hybride, hydrogène, ...) dédiée au site pour le brouettage final [MR14]. »

Les camions à hydrogène ne sont toujours pas sur le marché. S'agit-il d'une promesse qui n'engage que ceux qui y croient ? est il possible de demander au Préfet que cette mesure prévue dans l'étude d'impact fasse partie des prescriptions de l'arrêté préfectoral ? Si le pétitionnaire l'écrit, c'est qu'il a bien l'intention de le faire...

Sur la base de ces éléments, je ne puis que donner un avis défavorable à ce projet. Si jamais le préfet l'autorisait, il portera la responsabilité de la survenue d'un accident. Les aménagements devront être totalement revus et les promesses de camion à faible émission intégralement prescrite par l'arrêté d'autorisation.

Espérant que l'ensemble de ces éléments sauront retenir votre intérêt, veuillez agréer, Monsieur le commissaire enquêteur, l'expression de mes salutations les meilleures.