

DÉPARTEMENT DE LA SAVOIE

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION GRAND CHAMBÉRY

Communes de Barberaz et La Ravoire



Projet de requalification de la RD 1006 entre le carrefour de la Trousse (commune de La Ravoire) et le carrefour de la Garatte (commune de Barberaz)



Source : www.geoportail.gouv.fr/carte - google earth

**Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de requalification de la RD1006 entre le carrefour de la Trousse sur la commune de La Ravoire et le carrefour de la Garatte sur la commune de Barberaz
du lundi 03 janvier 2022 au jeudi 20 janvier 2022**

B1 – Conclusions et avis motivé du commissaire enquêteur

Application de l'article R112-19 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

Commissaire enquêteur : Michel CHARPENTIER
en application de l'ordonnance du Président du Tribunal Administratif de Grenoble
E21000199/38 du 03 novembre 2021

PARTIE B1 -CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ

SOMMAIRE

PARTIE B1 – CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ p. 1

1 – GÉNÉRALITÉS p. 1

- 1-0 – Préambule p. 1
- 1-1 – Objet de l'enquête p. 2

2 – PRESENTATION DU PROJET p. 3

- 2-1 – Historique p. 3
- 2-2 – Les objectifs du projet p. 4
- 2-3 – Les caractéristiques principales du projet p. 5
 - 2-3-1 – L'aménagement de la section ouest de la RD1006 p. 5
 - 2-3-2 – L'aménagement du carrefour de la Trousse p. 6
- 2-4 – Appréciation sommaire des dépenses p. 7
- 2-5 – Compatibilité du projet avec les documents réglementaires supérieurs p. 7
- 2-6 – La concertation préalable p. 8

3 – L'ENQUÊTE PUBLIQUE p. 9

- 3-1 – Le dossier soumis à l'enquête publique p. 9
- 3-2 – Le déroulement de l'enquête publique p. 9
- 3-3 – La participation du public p. 10

4 – CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR p. 11

- 4-1 – Sur l'utilité publique du projet p. 11
 - 4-1-1 – Le projet présente-t-il concrètement un caractère d'utilité publique ? p. 11
 - 4-1-2 – Les expropriations envisagées sont-elles nécessaires ? p. 12
 - 4-1-3 – L'impact du projet sur le développement socio-économique à proximité de la RD1006 p. 13
- 4-2 – Sur l'analyse bilancielle du projet p. 13
 - 4-2-1 – Le coût de l'investissement p. 13
 - 4-2-4 – Les conséquences d'ordre social p. 14
- 4-3 – Conclusions générales du commissaire enquêteur p. 14

5 – AVIS MOTIVÉ DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR p. 21

PARTIE B1 – CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ

Désigné le 03 novembre 2021 par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Grenoble (dossier n°E21000199/38) et faisant application de l'arrêté de Monsieur le Préfet de Savoie en date du 22 novembre 2021 fixant les modalités de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de requalification de la RD 1006 entre le carrefour de la Trousse et le carrefour de la Garatte sur le territoire des communes de La Ravoire et de Barberaz, je suis amené à donner mes conclusions et mon avis motivé sur la demande du maître d'ouvrage à l'issue de cette enquête publique, conformément à l'article R112-19 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Mon rapport, accompagné de ses annexes, fait l'objet d'un document séparé, avec lequel le présent document est regroupé. Ces documents distincts forment toutefois un tout indissociable.

Les présentes conclusions résultent de l'étude du dossier, des constatations effectuées sur le site, des observations formulées par le public, des explications, objections ou propositions développées par le porteur du projet, des renseignements obtenus auprès des personnes averties et de ma réflexion personnelle.

1

1 – GÉNÉRALITÉS

1-0 – Préambule

La présente enquête publique porte sur la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de requalification de la RD 1006 entre le carrefour de la Trousse et le carrefour de la Garatte sur le territoire des communes de La Ravoire et de Barberaz, au nom et pour le compte de la communauté d'agglomération Grand Chambéry. Le projet a été arrêté et approuvé par délibération du Conseil Communautaire de Grand Chambéry le 27 juin 2019 après une concertation publique préalable menée du 1^{er} au 26 avril 2019.

La DUP est un outil mobilisable pour procéder à l'acquisition des immeubles ou des droits réels immobiliers nécessaires à la réalisation d'une opération d'intérêt général déterminée. En effet, seule une opération d'utilité publique peut justifier une privation forcée, moyennant indemnisation, d'une propriété privée.

La DUP fait partie de la phase administrative préparatoire de la procédure d'expropriation, au cours de laquelle est déclarée d'utilité publique la procédure d'expropriation des immeubles ou des droits réels que l'administration veut acquérir et la cessibilité des biens concernés, après une enquête préalable et une détermination contradictoire des biens à exproprier.

L'enquête préalable à DUP n'est pas une enquête publique au sens du code de l'environnement qui prévoit en son article L123-2 que font l'objet d'une enquête publique préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption, notamment les travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale [...].

Elle s'inscrit dans le cadre réglementaire et législatif prévu notamment par les articles : R111-1 et 2, R112-1 à 24 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

1-1 – Objet de l'enquête

La procédure d'expropriation vise à permettre à une personne publique (État, collectivités territoriales...) de s'approprier d'autorité, moyennant le paiement d'une indemnité, des biens immobiliers privés, afin de réaliser un projet d'aménagement d'utilité publique.

L'expropriation est donc une procédure à la fois :

- **administrative** (constat de l'utilité publique du projet) relevant en général de la compétence du préfet,
- et **judiciaire** (pour la fixation de l'indemnité) relevant de la compétence du juge de l'expropriation auprès du tribunal de grande instance.

La présente procédure s'inscrit dans le cadre de la phase administrative.

Durant cette phase, une enquête publique d'utilité publique a lieu dans le but d'informer le public sur les objectifs et les procédures en cours et de recueillir son avis, via les registres mis à leur disposition en mairie(s) du lieu de situation des biens objet de l'enquête ou de façon dématérialisée, et à l'occasion des permanences tenues en ces mairies par le commissaire enquêteur, aux dates qui sont arrêtées par l'arrêté préfectoral décidant de l'ouverture de cette enquête. Cette enquête est fondée sur un dossier transmis par la personne publique au préfet. Le dossier comprend des éléments d'information susceptibles d'éclairer le public.

Lorsque le dossier est transmis, le préfet prend un arrêté par lequel il ouvre l'enquête publique ; celle-ci est conduite par un commissaire enquêteur désigné par le président du tribunal administratif.

Au vu des conclusions du commissaire enquêteur, et des réponses apportées aux observations ou réserves éventuelles du commissaire enquêteur, par l'autorité expropriant, si l'intérêt public est déclaré, le préfet prononce l'utilité publique en prenant un acte déclaratif d'utilité publique (DUP).

Dans un second temps, une seconde enquête, dite parcellaire est ouverte par le préfet. Elle a pour but, d'une part, de déterminer avec précision les biens situés dans l'emprise du projet déclaré d'utilité publique et d'identifier exactement leurs propriétaires.

Comme mentionné dans le cadre de la décision du Tribunal Administratif de Grenoble, le projet de requalification de la RD1006 porté par Grand Chambéry est l'objet de deux procédures (DUP – Parcellaire) menées conjointement, dans le cadre des dispositions de l'article R131-14 du code de l'expropriation qui prévoient une telle possibilité d'enquête unique "lorsque l'expropriant est en mesure, avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire ainsi que la liste des propriétaires, l'enquête parcellaire peut être faite en même temps que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique."

LES PRÉSENTES CONCLUSIONS PORTENT SUR LA PREMIÈRE PHASE (DUP).

LA SECONDE PROCÉDURE (Parcellaire) FAIT L'OBJET DE CONCLUSIONS ET D'UN AVIS MOTIVÉ DISTINCTS.

2 – PRÉSENTATION DU PROJET

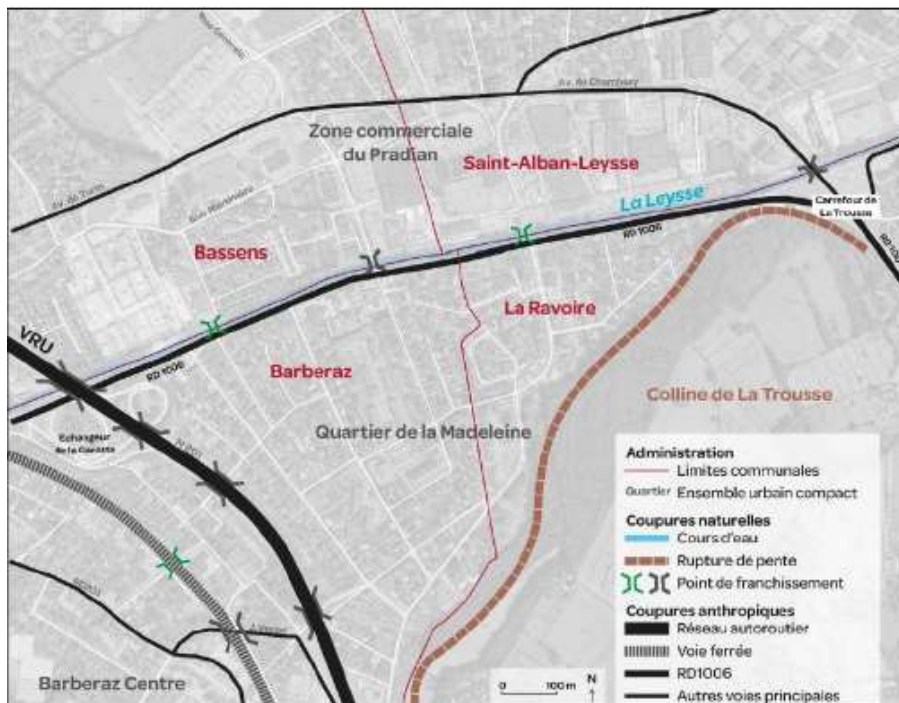
2.1 – Historique

Dans le cadre de ses compétences optionnelles (voirie), la communauté d'agglomération Grand Chambéry a élaboré le projet de requalification de la RD 1006 entre le carrefour de la Trousse et le carrefour de la Garatte sur le territoire des communes de La Ravoire et de Barberaz. Le projet s'implante globalement dans l'emprise actuelle de la RD1006 et donc en majeure partie en domaine public.

Toutefois, les aménagements projetés impactent quelques propriétés privées que Grand Chambéry souhaite acquérir pour la réalisation de son projet. Les choix d'aménagements opérés par Grand Chambéry nécessitent d'obtenir la maîtrise foncière totale de l'emprise desdits aménagements. À cet effet, Grand Chambéry a initié les négociations amiables avec tous les propriétaires concernés mais n'a pu obtenir l'accord de tous. Aujourd'hui, 7 parcelles, implantées uniquement dans la section ouest de la RD1006, appartenant à 7 propriétaires privés répartis sur les communes de Barberaz (5) et La Ravoire (2) restent à acquérir, éventuellement par voie d'expropriation.

Le projet est par conséquent soumis à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

Ce projet se situe sur deux communes contiguës de l'agglomération chambérienne, Barberaz et La Ravoire, toutes deux bordées au nord par la RD1006, autrement dénommée Route de Challes, et la Leysse.



Source : étude de requalification Baron Ingénierie Arter

Cette route constituait un axe de transit international entre la France et l'Italie (RN6) délaissée au profit de l'autoroute A43. Ce transfert de circulations internationales a mis en exergue la seconde fonction de cette voie visant à irriguer le sud-est de l'agglomération

Enquête n° E21000199/38

chambérienne et de relier le massif des Bauges, fonction qui, au surplus, s'est accrue au rythme du développement de ces espaces.

La RD 1006 est aujourd'hui considérée au PLUiHD de l'agglomération chambérienne comme un axe principal d'agglomération devant notamment assurer la connexion entre l'est de l'agglomération, Chambéry et la voie rapide urbaine (VRU) via l'échangeur de la Garatte.

Les usagers, incités par les faiblesses de cet axe, se transfèrent sur des itinéraires secondaires souvent peu adaptés à cet afflux massif de circulations, constituant ainsi fréquemment des situations saturées et/ou dangereuses.

Le carrefour de la Trousse constitue un point de passage obligé pour effectuer la liaison entre Chambéry et le massif des Bauges, notamment la commune de Saint-Jean-d'Arvey et les domaines skiables Savoie Grand Revard (stations de La Féclaz, Le Revard, Saint-François-de-Salles).

La configuration actuelle des voies de circulation et des carrefours ne permet en effet plus d'absorber le trafic. À l'avenir, malgré les modifications engagées et prévisibles en matière de mobilité, Grand Chambéry estime que ce constat ne pourra que se confirmer avec la concrétisation de prochaines opérations de logements et de création d'emplois.

Une étude portant sur la requalification de la RD1006 depuis l'échangeur de la Garatte à l'ouest jusqu'au carrefour de la Trousse à l'est a donc été menée afin de définir un projet satisfaisant l'objectif d'améliorer les conditions de circulation pour chaque mode de déplacement.

La requalification de cette voie s'inscrit également dans la volonté de donner un caractère de boulevard urbain à cet axe routier avec des aménagements qualitatifs de l'espace public.

4

2-2 – Les objectifs du projet

Le projet vise à optimiser le fonctionnement multimodal de la RD1006 depuis l'échangeur de la Garatte (exclu) jusqu'au carrefour de la Trousse (inclus) en respectant les enjeux :

- de fluidification de l'écoulement du trafic,
- d'optimisation du fonctionnement des intersections existantes,
- de requalification des espaces publics,
- de sécurisation des déplacements,
- d'amélioration de l'orientation des usagers.



La RD1006 (tronçon Garatte – Trousse) constitue une voie principale permettant l'accès à la VRU pour les usagers venant de l'est et principalement du massif des Bauges. Elle a été classée au PLUiHD en voirie "très structurante". Ce tronçon calibré à 2x1 voie s'exerce sur les communes de Barberaz et de La Ravoire sur une voie réglementée en mode "agglomération" à 50 km/h.

La RD1006 assure aussi la connexion, par deux ponts routiers et deux passerelles cyclo-piétonnes, aux communes de Saint-Alban-Leysse et Bassens implantées au nord, où sont installées différentes zones commerciale (Le Pradian) et industrielle (Les Barillettes).

De l'autre côté, au sud, s'implante le quartier de la Madeleine majoritairement constitué d'habitats pavillonnaires. Le secteur d'étude est fermé à l'ouest par la VRU qui assure une réelle séparation entre les centres de Barberaz et Chambéry.

La Leysse et ses abords aménagés en voie verte et accueillant des lieux caractéristiques comme la chapelle Sainte-Thérèse peuvent constituer des atouts paysagers pour la mise en valeur de l'axe de la RD1006 qui traverse un milieu très urbain.

La voie verte permet de relier la plaine des sports de Saint-Alban-Leysse et de Barby à l'est, au centre de Chambéry à l'ouest en transitant par les quais.

La RD1006 est empruntée par la ligne 2 des transports en commun de l'agglomération chambérienne qui relie Saint-Jeoire-Prieuré/Challes-les-Eaux à la Motte-Servolex via Chambéry centre.

En heure de pointe, le service est dégradé du fait de la saturation du réseau routier. Les carrefours ouest (Centrale et Madeleine) sont saturés, les remontées des files de véhicules en attente atteignant les carrefours de la Trousse et de la Garatte.

2-3 – CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET

Dans le cadre des études préalables, plusieurs scénarios ont été déclinés pour l'aménagement de la RD1006 dans sa traversée urbaine et pour l'aménagement spécifique du carrefour de la Trousse.

À l'issue d'une large concertation¹ ayant permis à la population de s'exprimer, un bilan a été dressé pour valider le choix final de l'aménagement retenu en adaptant certains points, le cas échéant, pour améliorer la qualité du projet. Le Conseil Communautaire de Grand Chambéry a approuvé le bilan de cette concertation ainsi que les grands principes du projet retenu. Il se décline en deux sections :

- l'aménagement de la section ouest de la RD1006
- l'aménagement du carrefour de la Trousse

2-3-1 – L'AMÉNAGEMENT DE LA SECTION OUEST DE LA RD1006

¹ Cf. chapitre 3 de mon rapport



Par la mise en sens unique de deux rues de Barberaz (rues Centrale et de la Madeleine), un nouveau plan de circulation permettra de réduire la largeur des voies de circulation de ces rues au profit de trottoirs sécurisés et d'espaces de stationnement.

Les principes de régulation des feux tricolores aux carrefours rencontrés sur la section permettront une articulation des circulations (routière, piétonnes ...) optimisée visant à être la moins contraignante possible pour les accès secondaires.

La création de cheminements piétons confortables et sécurisés ainsi que des espaces végétalisés permettront de transformer cet axe routier en boulevard urbain. Le projet prévoit la mise en œuvre pour les piétons d'un trottoir d'une largeur de 2 mètres sur l'intégralité de la section ouest, côté habitations, et d'un trottoir de 1,5 mètre de large côté Leysses entre l'arrêt de bus "Sainte Thérèse" et le pont de la VRU.

Des ilots seront réalisés entre les voies de circulation et seront aménagés en jardins secs. Les espaces délaissés, côté habitations, seront plantés, apportant de la biodiversité et une protection visuelle vis-à-vis de la frange bâtie.

Pour les usagers vélo, le parti pris de l'aménagement consiste à identifier et sécuriser les accès cyclistes depuis la zone d'habitations vers la voie verte de la Leysses existante en rive droite de la Leysses. Les feux tricolores seront adaptés pour stopper le flux de véhicules lorsqu'un cycliste se présente.

2-3-2 – L'AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DE LA TROUSSE

L'aménagement retenu vise à remplacer l'actuel carrefour à feux par un giratoire d'un diamètre de 60 mètres à quatre branches reliant la RD1006 (ouest : accès à la VRU – sud : accès à Challes-les-Eaux), l'avenue de Chambéry (au nord-ouest : accès à la zone commerciale du Pradian) et la rue Pasteur (accès au massif des Bauges). Un second carrefour équipé de feux tricolores se connectant sur la branche sud du giratoire permettra le raccordement sur la route de Barby.

La création du giratoire à quatre branches nécessite la reconfiguration du parking relais de la Trousse dont la capacité sera portée à 100 places environ, sur lequel une consigne à vélos de grande capacité sera implantée (100 places). Toutes les fonctionnalités du parking relais existant seront réaménagées dans le futur parking-relais.



7

Toutes les voies seront pourvues de trottoirs bilatéraux (sauf en rive nord de la rue Pasteur) et des traversées piétonnes seront aménagées sur toutes les branches du giratoire. La connexion du parc-relais à la voie verte de la Leyse interviendra par la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle sur le pont franchissant la Leyse.

L'emprise des aménagements projetés pour cette section s'exerce en totalité sur des parcelles publiques et n'impacte en rien des propriétés privés qu'il serait nécessaire d'acquérir.

2-4 – APPRÉCIATION SOMMAIRE DES DÉPENSES

Le coût de l'opération globale (section ouest de la RD1006 et carrefour de la Trousse) est estimé à 6,453 M€ HT. Il s'établit selon la décomposition suivante :

- travaux : 5,739 M€ HT ;
- acquisitions foncières, études et procédures : 0,714 M€ HT ;

Le financement sera assuré par Grand Chambéry qui bénéficiera d'une subvention départementale de 2,5 M€ pour la réalisation de ce projet.

J'estime que le projet soumis à l'enquête est présenté, dans le dossier mis à l'enquête, dans toutes ses composantes. Il vise des objectifs très clairement exprimés de fluidification du trafic, d'optimisation du fonctionnement des intersections existantes, de requalification de l'espace public, de sécurisation des déplacements, sans augmentation de la capacité de l'axe.

2-5 – Compatibilité du projet avec les documents réglementaires supérieurs

Le projet respecte les textes spécifiques aux enquêtes préalables aux DUP.

Le projet est compatible avec le PLUiHD de Grand Chambéry exécutoire depuis le 21 février 2020, lequel prévoit notamment des emplacements réservés pour cet aménagement, le projet lui-même étant inscrit à l'inventaire détaillé des projets d'infrastructures du Programme d'Orientations et d'Actions (POA) du PLUiHD.

J'observe que le projet s'inscrit le long de la Leysse repérée comme "secteur paysager à protéger" (cf. p. 11 de mon rapport d'enquête). J'ai estimé souhaitable que soient présentées les dispositions prises par le porteur du projet afin de respecter cette inscription qui vise à conserver l'aspect naturel et végétal du secteur. Interrogé à ce sujet lors de la remise du procès-verbal de synthèse au porteur du projet à l'issue de l'enquête publique, celui-ci a apporté les éléments de réponse appropriés dans le cadre de son mémoire en réponse.

Le projet de requalification de la section ouest de la RD1006 et du carrefour de la Trousse s'inscrit dans les objectifs du SCoT, notamment dans son objectif "d'optimiser et d'anticiper l'avenir du réseau routier pour assurer la cohérence entre développement urbain et mobilité", mais aussi en matière de requalification "lorsque cela est possible, des sections fortement routières afin d'intégrer sur ces sections requalifiées un meilleur partage des voies pour les modes actifs et les transports collectifs et une limitation de vitesse"².

Compte-tenu des précisions fournies par le maître d'ouvrage au sujet de la protection du secteur de la Leysse, j'estime le projet compatible avec les documents règlementaires supérieurs (PLUiHD, SCoT) et que le dossier soumis à l'enquête contient les éléments suffisants permettant d'apprécier cette compatibilité.

2-6 – La concertation préalable

Grand Chambéry a organisé une concertation publique sur ce projet, afin que chacun puisse s'informer et s'exprimer. Un bilan complet, détaillé et intelligible, en a été établi. Il propose une analyse quantitative et qualitative de l'ensemble des expressions recueillies au cours de la période de concertation [1^{er} avril au 26 avril 2019], permettant de livrer une lecture exhaustive et structurée de tous les avis, remarques et questions exprimés pendant la concertation. Il est à noter, à cet égard, que toutes ces contributions sont considérées, dans le cadre de ce bilan, de manière équivalente (aucune hiérarchisation des différents contributeurs ou de supports d'expression n'a été opérée).

En fin de bilan, Grand Chambéry tire les enseignements de cette démarche et propose les suites à donner.

Cette concertation préalable a fait l'objet d'un bilan détaillé approuvé par le Conseil Communautaire de Grand Chambéry réuni le 27 juin 2019.

J'estime que la concertation mise en œuvre avant la mise à l'enquête publique préalable à la DUP, en amont de la conception définitive du projet, est adaptée au projet et permettait à chacun de connaître les objectifs recherchés et les moyens mis en œuvre. Ce temps de concertation a permis à chacun de s'exprimer librement et le bilan qui en a été fait contenait les réponses aux questions soulevées.

² Extrait du DOO du SCoT Métropole Savoie p.28

3 – L'ENQUÊTE PUBLIQUE

3-1 – Le dossier soumis à l'enquête publique

La composition du dossier mis à l'enquête est présentée dans mon rapport (chapitre 5).

Le contenu du dossier mis à l'enquête est défini en fonction de l'objectif poursuivi par l'expropriant. Le dépôt de ce dossier implique que la nature et la localisation des principaux travaux et ouvrages à réaliser soient connues et présentées dans le dossier.

Il m'apparaît que la conception du dossier est de bonne qualité. Bien qu'exhaustif, sa lecture complète par le public reste aisée. La notice explicative, d'une trentaine de pages, est un résumé de présentation des aménagements et de leurs impacts, parfaitement accessible.

9

J'estime que le dossier soumis à l'enquête est correctement et complètement présenté. Il contient les informations et les documents indispensables à une bonne compréhension du projet et énumérés dans la réglementation. Il aurait toutefois pu être plus précis pour certains aménagements, mais cela aurait encore alourdi le dossier.

J'estime que le dossier soumis à l'enquête est recevable vis-à-vis de l'information du public et sur le plan réglementaire.

3-2 – Le déroulement de l'enquête publique

Les mesures de publicité ont été prises afin que l'information du public soit conforme à la réglementation.

Je me suis tenu à la disposition du public à l'occasion de 4 permanences, 2 en mairie de Barberaz – siège de l'enquête publique, 2 en mairie de La Ravoire.

Les différentes étapes de la procédure d'enquête publique m'apparaissent avoir été respectées dans leur forme et dans les délais.

J'ai trouvé un bon accueil auprès des collectivités concernées, des administrations, du maître d'ouvrage ... J'ai pu bénéficier de la part des différents interlocuteurs que j'ai rencontrés d'une écoute permanente et d'une bonne réactivité à répondre à mes questions ou à me fournir les éléments ou documents qui m'étaient nécessaires pour la compréhension et le traitement du dossier.

L'enquête préalable à la DUP portant sur le projet de requalification de la RD 1006 m'apparaît avoir été organisée et s'être déroulée selon les méthodes, principes et prescriptions prévues par la réglementation, la jurisprudence et les usages. Les obligations relatives à la publicité par affichage et voie de presse, à la présence du commissaire enquêteur et à la forme des registres d'enquête, ont été respectées et ont permis une bonne information de l'ensemble des personnes intéressées par l'opération. Le public a disposé des horaires habituels d'ouverture des lieux d'enquête pour consulter le dossier et s'exprimer. Les dossiers mis à disposition du public sont restés complets tout au long de l'enquête. Le dossier était également accessible sur internet et le public avait la possibilité de s'exprimer par mail ou via le registre dématérialisé, disponibles 24h/24 et 7j/7.

Aucun incident n'a été porté à ma connaissance au cours de l'enquête. Aucune demande visant le prolongement de l'enquête ou l'organisation d'une réunion publique d'information ne m'a été adressée.

À l'issue de l'enquête, j'ai remis au référent projet de Grand Chambéry le procès-verbal de synthèse des observations reçues lors d'une réunion qui s'est tenue au siège de Grand Chambéry le lundi 24 janvier 2022. J'ai reçu, par mail, le mémoire en réponse de Grand Chambéry le vendredi 28 janvier 2022, par courrier postal daté du 01 février 2022 reçu le 04 février 2022.

J'estime que cette enquête publique préalable à la DUP portant sur la requalification de la RN1006 entre le carrefour de la Garatte et le carrefour de la Trousse est recevable dans son déroulement et sur le plan réglementaire.

3-3 – La participation du public

Cette enquête publique a été dématérialisée. Une adresse mail a été mise à la disposition du public. Cette dématérialisation a été très utilisée, essentiellement pour la consultation du dossier puisque 5 141 visiteurs ont été comptabilisés ayant procédé à 1 356 téléchargements du dossier ou de parties de dossier ;

seulement 126 observations ont été portées au registre.

Par contre le public n'a que très peu fréquenté les permanences tenues en mairies de Barberaz et La Ravoire.

Les observations (nombreuses) ou propositions (rares) ont toutes été étudiées par le maître d'ouvrage qui a apporté des réponses à chacune d'elles.

De façon générale, il apparaît que l'objectif de l'enquête publique n'a pas été saisi par le public, malgré le préambule de la notice explicative qui stipule que "le présent dossier est soumis à l'enquête publique afin de déclarer d'utilité publique cette opération et les travaux s'y affèrent".

Sur les 126 interventions recensées au cours de l'enquête, très peu abordent – succinctement – l'intérêt public du projet. L'ensemble des autres interventions, reprenant largement les éléments de langage diffusés par une association de promotion du déplacement à vélo en Savoie, portent sur le projet lui-même, essentiellement sur l'insuffisance de la prise en compte des déplacements doux (piste cyclable en particulier). Cette problématique a été traitée dans le cadre de la concertation préalable à la définition du projet. Le porteur du projet avait pris en compte cette difficulté et avait alors estimé que "L'espace contraint de la RD1006, lié à la présence du cours d'eau d'un côté et de la zone d'habitation de l'autre, ne permet pas d'intégrer des espaces réservés pour chaque mode de déplacement. Le projet prévoit toutefois un trottoir sur l'ensemble du linéaire, des liaisons cycles entre la zone d'habitations et la voie verte de la Leysse [...]"³

De l'analyse des 126 interventions enregistrées durant l'enquête publique j'estime qu'il ne ressort aucune contestation de l'utilité publique du projet.

³ Extrait du bilan de la concertation annexé à la délibération du Conseil Communautaire n°127-19C du 27 juin 2019

4 – CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

4-1 – Sur l'utilité publique du projet

L'article 545 du code civil prévoit que: "nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité".

L'enquête de DUP obéit à des règles juridiques très précises découlant notamment de la jurisprudence du Conseil d'État n°78825 du 28 mai 1971. Celle-ci a notamment précisé que cette utilité publique ne s'apprécie pas seulement en fonction du but poursuivi et de l'intérêt de l'opération projetée, mais aussi, compte tenu du passif de cette opération, c'est-à-dire de ses divers inconvénients ; c'est ce que l'on a appelé la "théorie du bilan", l'intérêt général l'emportant sur les intérêts particuliers. Une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si :

- l'opération présente concrètement un caractère d'utilité publique ;
- les expropriations envisagées sont nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération ;
- le bilan coûts-avantages penche en faveur de l'opération compte tenu du coût financier mais aussi les inconvénients d'ordre social.

À l'issue de cette enquête, je suis amené à énoncer mes conclusions et formuler un avis personnel sur la demande de DUP formulée par Grand Chambéry maître d'ouvrage du projet. Ces conclusions et avis se basent sur les réponses apportées à ces trois items. Ils portent uniquement sur l'utilité publique du projet, objet de l'enquête publique. Ils ne constituent aucunement un avis sur le projet lui-même. Celui-ci a fait l'objet d'une approbation – non contestée – par l'organe délibérant de l'autorité compétente pour la réalisation du projet.

4-1-1 – Le projet présente-t-il concrètement un caractère d'utilité publique ?

Le projet de requalification de la RD1006 concernant un ouvrage existant, la question du choix du site de projet ne se pose pas.

Ce projet de requalification de la RD 1006 entre le carrefour de la Trousse et le carrefour de la Garatte sur le territoire des communes de La Ravoire et de Barberaz, vise l'amélioration des conditions de circulation pour chaque mode de déplacement de la RD1006 depuis l'échangeur de la Garatte (exclu) jusqu'au carrefour de la Trousse (inclus). Il traduit la volonté de donner un caractère de boulevard urbain à cet axe routier avec des aménagements qualitatifs de l'espace public, en permettant :

- la valorisation des berges de la Leysse,
- la fluidification de l'accès multimodal aux secteurs de forte concentration de commerces et services aux secteurs de développement urbain soutenu,
- d'apporter des réponses aux demandes actuelles et/ou projetées en matière de transports individuels motorisés,
- la rationalisation de l'emprise et du fonctionnement du carrefour de la Trousse point de passage obligé pour les chambériens à destination des stations de ski de La Féclaz, Le Revard, Saint-François-de-Salles, et pour les habitants de ces secteurs pour l'accès à Chambéry,
- de garantir l'apaisement des voies de desserte,

- l'aménagement et la sécurisation des intersections de la RD1006 avec les voies transversales,
- de limiter le trafic de transit dans le quartier de la Madeleine,
- d'assurer une liaison piétonne sécurisée le long de la RD1006, inexistante aujourd'hui,
- de permettre le franchissement aisé et sécurisé de toutes les branches du carrefour de la Trousse pour les piétons,
- de développer les cheminements piétons sur les axes perpendiculaires à la RD1006,
- de faciliter les échanges cyclistes de proximité avec la voie verte de la Leysse,
- améliorer le niveau de service (vitesse, régularité) des transports en commun sur la RD1006 et dans la traversée du carrefour de la Trousse.

J'estime que ce projet présente manifestement et concrètement un caractère d'intérêt public.

4-1-2 – Les expropriations envisagées sont-elles nécessaires ?

Le projet est implanté en majeure partie en domaine public, globalement dans l'emprise actuelle de la RD1006, de ses abords et du carrefour de la Trousse. Toutefois, les aménagements projetés impactent aussi quelques propriétés privées que Grand Chambéry souhaite acquérir.

La réalisation du projet de requalification de la RD 1006 entre le carrefour de la Trousse et le carrefour de la Garatte sur le territoire des communes de La Ravoire et de Barberaz, par les choix d'aménagements opérés par Grand Chambéry nécessite d'obtenir la maîtrise foncière totale de l'emprise desdits aménagements. À cet effet, Grand Chambéry a initié les négociations amiables avec tous les propriétaires concernés mais n'a pu obtenir l'accord de tous.

Grand Chambéry indique que le projet s'inscrit sur :

- 2 parcelles appartenant d'ores et déjà à Grand Chambéry,
- 31 parcelles propriétés du Département de la Savoie ou de la commune de Barberaz, mises à disposition de Grand Chambéry pour la réalisation des travaux de requalification de la RD1006,
- 16 parcelles appartenant à 12 propriétaires privés avec lesquels Grand Chambéry a engagé des négociations amiables.

Au démarrage de l'enquête publique, 7 parcelles, implantées uniquement dans la section ouest de la RD1006, appartenant à 7 propriétaires privés répartis sur les communes de Barberaz et La Ravoire restent à acquérir.

Ces parcelles que Grand Chambéry souhaitent acquérir, en partie, sont nécessaires, afin de réaliser les aménagements nécessitant des élargissements de l'emprise actuelle en vue de la réalisation d'ilots centraux matérialisant les tourne à gauche en venant de l'est ou de tourne à droite en venant de l'ouest, ou les aménagements de voies d'insertion à partir des voies perpendiculaires à la RD1006, améliorant la fluidité et la sécurité, ou d'aménagements d'arrêts de bus hors chaussées, facilitant l'écoulement du trafic général, ou encore de trottoirs confortables pour les piétons le long de la RD1006, en vue d'une amélioration de leur sécurité. La localisation de ces parcelles concernées est justifiée par le réseau existant de voiries.

Comme indiqué précédemment, la phase amiable a permis que Grand Chambéry maîtrise l'essentiel du foncier nécessaire à la réalisation de l'opération de requalification de la RD1006. Cette phase amiable semble avoir atteint ses limites. Il est en effet peu vraisemblable que toutes les cessions encore nécessaires à la maîtrise foncière par Grand

Chambéry interviennent à présent, à l'amiable, malgré les négociations entamées qui se poursuivent.

Aussi le recours à l'expropriation, justifié par le caractère d'utilité publique des actions nécessaires pour la requalification de la RD1006, s'avère à présent le seul moyen pour atteindre rapidement l'objectif de maîtrise foncière publique souhaité.

Les atteintes à la propriété privée sont réelles, mais limitées attendu que, d'une part les besoins sont limités au strict minimum utile pour la réalisation du projet, d'autre part à l'heure actuelle un accord amiable a été trouvé entre le porteur du projet et la majorité des propriétaires concernés par le projet, à l'exception de 7 propriétaires privés.

J'admets qu'il pourra être nécessaire, s'agissant des emprises sur le domaine privé et indépendamment des accords amiables qui pourraient être passés pour la cession des parcelles de procéder éventuellement à des expropriations pour cause d'utilité publique.

13

4-1-3 – L'impact du projet sur le développement socio-économique à proximité de la RD1006

La RD1006 (tronçon Garatte – La Trousse) constitue entre autre une voie principale permettant d'assurer l'accès à la VRU pour les usagers venant de l'est et principalement du massif des Bauges et a été classée à ce titre en voirie "très structurante".

Par ses objectifs et ses ambitions, le projet de requalification de la RD 1006 entre le carrefour de la Trousse et le carrefour de la Garatte sur le territoire des communes de La Ravoire et de Barberaz aura nécessairement un impact marqué sur la vie de ce quartier sud-est de l'agglomération chambérienne, et plus particulièrement sur les quartiers les plus proches en améliorant les circulations quartier de la Madeleine ainsi que les conditions de franchissement du carrefour de la Trousse.

Mais cet impact ira bien au-delà, la RD1006 étant un axe principal d'agglomération assurant la connexion entre l'est de l'agglomération, Chambéry et la VRU. Sa requalification rendra cet axe assez compétitif pour ne pas inciter les automobilistes à utiliser les voies secondaires de desserte locale non adaptées et très souvent saturées au détriment des résidents desservis par ces accès secondaires. De la même manière la fluidité de cet axe confortera consécutivement la fluidité de la VRU en supprimant les éventuels ralentissements aux sorties concernées du fait du blocage en aval de la RD1006.

4-2 – Sur l'analyse bilancielle du projet

Dans le cadre de cette analyse bilancielle, je me suis attaché à déterminer si les inconvénients du projet ne sont pas excessifs par rapport aux avantages et à prendre en considération le coût du projet, son financement et son impact sur le cadre de vie et sur l'urbanisme.

4-2-1 – Le coût de l'investissement

Le montant des travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la communauté d'agglomération Grand Chambéry est estimé à 6,453 M€ HT.

L'aménagement sera financé par la communauté d'agglomération Grand Chambéry. Une subvention départementale de 2,5 M€ a été attribuée pour la réalisation du projet.

Pour les 6 années 2021/2026, l'enveloppe d'investissement prévisionnelle de l'agglomération Grand Chambéry se situe à hauteur de 120 M€ TTC (hors budget annexe

de l'eau et l'assainissement). Les budgets annuels d'investissement de Grand Chambéry sont de l'ordre de 20 M€ TTC/an.

Le budget de l'opération RD1006 s'élève à 7,7 M€ TTC à réaliser sur 3 exercices budgétaires soit un montant de dépenses annuelles de 2,6 M€ TTC soit 13% du budget d'investissement annuel de l'agglomération.

Tenant compte de la part de financement assuré par le Département de la Savoie (2,5 M€) la charge nette budgétaire pour l'agglomération me paraît en adéquation avec ses capacités de financement.

J'observe que le budget 2021 comporte une inscription budgétaire de 500 000 € pour l'aménagement de la RD1006 entre le carrefour de la Garatte et le carrefour de la Trousse, et pour 2022 une prévision d'inscription budgétaire de 6,7 M€ est prévue.

Le coût de cette opération ne me semble pas excessif au regard d'autres opérations de même nature et me semble supportable par le budget communautaire.

4-2-2 – Les conséquences d'ordre social

Par ses objectifs et ses ambitions, comme par l'importance des travaux à mettre en œuvre, le projet de requalification de la RD1006 (section ouest entre la Garatte et la Trousse, et carrefour de la Trousse) pèsera nécessairement et fortement sur la vie du quartier et de ses riverains durant la période de travaux.

Les avantages m'apparaissent substantiels et décisifs en termes de sécurité, d'intermodalité, de desserte en modes doux, essentiellement pour les piétons, les transports en commun, certains déplacements deux-roues, mais aussi de fiabilité des temps de parcours, ou d'aménagements paysagers des bords de la Leysse, pour tous les usagers ou riverains.

Mais les inconvénients ne peuvent être ignorés. À court terme il y aura le chantier. Les travaux seront importants et s'étaleront sur une durée longue (le phasage envisagé est : aménagement de la section ouest entre le carrefour de la Trousse et le carrefour Gustin en 2022, aménagement de la section comprise entre le carrefour Gustin et le carrefour de la Garatte en 2023 et aménagement du carrefour de la Trousse en 2024). Les aléas seront réels et inévitables dans une telle opération dont la mise en œuvre s'étalera sur 3 ans.

Le projet de requalification de la section ouest de la RD1006 et du carrefour de la Trousse s'inscrit pleinement dans les objectifs du SCoT Métropole Savoie. Le SCoT incite à la requalification, lorsque cela est possible, des sections fortement routières afin d'intégrer sur ces sections requalifiées un meilleur partage des voies pour les modes actifs et les transports collectifs et une limitation de la vitesse.

Le projet ne s'inscrit à proximité d'aucun monument historique ou de son périmètre de protection, ni site archéologique répertorié.

Le secteur considéré pour l'aménagement n'est impacté par aucune prescription environnementale de type Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF), zone Natura 2000, ...

4-3 – Conclusions générales du commissaire enquêteur

Au terme de cette enquête,

- après un examen attentif et approfondi des pièces du dossier d'enquête mis à disposition du public et après visites du site;
- à l'issue de plusieurs contacts ou réunions avec le maître d'ouvrage et autres organismes ou personnes qualifiées ou représentatives, avant et durant l'enquête ;
- après avoir lu, reçu, entendu le public, étudié très attentivement et analysé chacune des 126 contributions reçues ;
- après avoir pris en compte les réponses détaillées et complètes du maître d'ouvrage à mon procès-verbal de synthèse,

mon avis s'est fondé sur l'appréciation complète et précise du projet, détaillée dans mon rapport d'enquête. Il porte sur la seule utilité publique du projet. Il ne saurait être extrapolé au projet en lui-même.

Je me suis attaché à analyser en totalité son contenu, à en saisir les enjeux, ses incidences, ses atouts et ses lacunes, en toute indépendance et impartialité, dans le but de formuler des conclusions personnelles et motivées à la demande de DUP déposée par Grand Chambéry.

15

Sur la forme et la procédure de l'enquête, il m'apparaît que :

- l'enquête s'est déroulée dans le respect de la législation et la réglementation en vigueur ;
- le public a été régulièrement informé de la tenue de l'enquête et a pu consulter le dossier dans des conditions normales d'accessibilité ;
- la publicité des avis d'enquête dans la presse et par affichage a été régulièrement faite ;
- la tenue régulière de quatre permanences dans des conditions normales, la mise à disposition dans les 2 mairies concernées du dossier et de registres "papier" accessibles aux horaires d'ouverture des mairies, la dématérialisation permettant la consultation du dossier et la possibilité de s'exprimer en ligne offraient de multiples possibilités de s'exprimer sur le projet aux personnes désireuses de le faire ;
- l'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions ;
- le dossier d'enquête public était suffisant pour une bonne compréhension du projet, des enjeux et de ses finalités. Il m'apparaît de qualité, complet et conforme à la réglementation en vigueur.

Sur le projet

Les aspects positifs du projet

Les aménagements envisagés visent à répondre aux besoins de circulation dans cette partie de l'agglomération.

Ils visent l'amélioration des conditions de circulation, en assurant la fiabilisation des temps de parcours et la fluidité du trafic sur l'axe qui se trouve sécurisé.

Le projet améliore les circulations piétonnes en aménageant un trottoir bien dimensionné le long de la RD1006 côté habitations. Il se traduit par une plus grande sécurité pour les piétons qui ne disposent pas, aujourd'hui, de cheminements sécurisés adaptés.

Il organise et facilite les traversées de l'axe constitué par la RD1006, tant piétonnes que cyclistes pour rejoindre la voie verte au nord de la Leyse. Il est notamment prévu

l'identification des traversées piétonnes par un marquage spécifique, ou la confection d'îlots refuges en centre de chaussée pour une traversée en deux temps, mais aussi pour dissuader les vitesses excessives.

Il organise, en les améliorant, certains mouvements sur la partie ouest de la RD1006 et facilite les traversées du carrefour de la Trousse pour tous les usagers, point de passage obligé pour les chambériens à destination des stations de ski Savoie-Grand-Revard (plusieurs domaines skiables alpins et nordiques) dans le massif des Bauges, et pour l'accès des baujus à Chambéry.

La reconfiguration du carrefour de la Trousse en giratoire doit permettre une traversée de carrefour plus rapide qu'aujourd'hui, favorisant, par un gain de temps de parcours pour les transports collectifs et une meilleure fiabilité, une meilleure offre pour le secteur et pour l'ensemble de la ligne notamment Chrono B.

Il n'a pas pour objectif de générer du trafic, mais est dimensionné pour répondre aux seuls besoins liés au développement programmé du secteur, à l'horizon 2035.

L'ajout d'une voie supplémentaire de circulation n'est envisagé qu'à l'approche des carrefours de la RD1006 avec les voies de desserte perpendiculaires, dans le seul but d'en améliorer la capacité d'écoulement.

L'enfouissement des réseaux aériens est intégré au projet.

Le projet ne porte pas atteinte au patrimoine naturel ou culturel.

L'amélioration de la circulation – véhicules motorisés, piétons, transports en commun, plus marginalement cyclistes – est au cœur du projet. Elle se traduit, notamment, par une sécurisation des déplacements, par une plus grande fluidité et une meilleure régularité pour la circulation générale.

La fluidification attendue de la circulation, le gain de fluidité sur l'axe RD1006 devraient inciter les usagers en transit à privilégier la route de Challes (RD1006) aux rues du quartier de la Madeleine sur Barberaz.

De façon générale, la fluidification du trafic sur les voies du secteur et sans doute au-delà, permettra une meilleure circulation des transports en commun.

Le projet soumis à enquête est bien un projet d'aménagement d'une infrastructure existante, sans augmentation significative de la capacité. Il ne nécessite pas de travaux dispendieux d'espaces non occupés jusqu'alors. En effet la majorité des aménagements prévus sont situés sur l'emprise existante. Cependant, certains aménagements dans des secteurs particuliers, nécessitent de sortir de cette emprise et pourront conduire à des expropriations.

Le projet évite l'écueil rencontré dans le cadre des projets antérieurs dont l'impact foncier était trop important.

Le secteur du projet ne présente pas d'enjeu relatif à la sensibilité des milieux naturels (dispense d'étude d'impact).

Tenant compte des observations émises par le public au cours de l'enquête publique, en réponse à mon procès-verbal de synthèse, la maîtrise d'ouvrage a pris plusieurs engagements de modification du projet, visant à l'améliorer, essentiellement en matière de sécurité :

- ✓ amélioration de la traversée de la RD1006 depuis la rue des Tilleuls à Barberaz,
- ✓ renforcement du jalonnement cyclable dans le secteur de la passerelle Sainte-Thérèse,

- ✓ amélioration de l'interconnexion cyclable entre le secteur de la Trousse et la voie verte,
- ✓ sécurisation au niveau de la traversée des voies de circulation en approche du giratoire,
- ✓ mise en place de plateaux ralentisseurs à chaque branche du futur rond-point,
- ✓ mise en œuvre d'ilots séparateurs de 2 mètres de large pour chaque voie double en entrée de giratoire,
- ✓ réalisation d'un nouveau tracé de la voie verte en rive droite de la Leysse (franchissement de l'avenue de Chambéry), rendu plus direct, sécurisé et plus attractif,
- ✓ réalisation dans les 4 années à venir d'un aménagement cyclable depuis le carrefour de la Trousse jusqu'au carrefour du Roc Noir, puis jusqu'à l'entrée de Challes,

Ces modifications constituent des mesures complémentaires au projet, n'en mettant pas en cause l'économie générale, n'ayant aucune conséquence sur le foncier nécessaire, et apportant un niveau de sécurité encore plus important que dans le projet initial.

17

Inconvénients, risques, incertitudes et insuffisances du projet

Expropriations

Les atteintes à la propriété privée sont certes existantes, mais limitées du fait qu'à l'heure actuelle un accord amiable a été trouvé entre le porteur du projet et la majorité des propriétaires concernés par le projet, à l'exception de 7 propriétaires.

Limitation de la croissance de la circulation

On peut regretter que le projet présenté n'intègre pas de dispositions plus ambitieuses visant à limiter la croissance de la circulation liée à l'attractivité du secteur, en cohérence avec les dispositions prévues au PLUiHD Grand Chambéry dans son Programme d'Orientations et d'Actions (POA) qui incite la mise en œuvre d'actions en faveur d'une diminution des flux sur les axes d'entrée d'agglomération.

Prise en compte du report modal

Les aménagements prévus vont sans aucun doute améliorer notamment l'offre de transports en commun. Il n'est nulle part fait référence à des mesures complémentaires fortes et un plan d'actions global qui auraient pu venir renforcer le report modal et l'attractivité des modes doux de déplacement. Les priorités ne m'apparaissent pas clairement affirmées dans une démarche multimodale visant à favoriser la marche à pied, le vélo, les transports en commun, le covoiturage,...

Parc relais

On peut regretter le manque d'ambition en matière de parc-relais au carrefour la Trousse. Il est indiqué au dossier que la capacité de ce parc-relais sera augmentée de 10 places pour atteindre 100 places environ. Aucune information n'est fournie quant à l'utilisation de l'actuel parc-relais, ni aucune justification de l'augmentation de 10 places de sa capacité. Aucune information n'est fournie dans le dossier quant aux possibilités ultérieures d'éventuel agrandissement de ce parc-relais, même si le parc relais actuel semble loin de la saturation (utilisation à 50% environ). Le porteur du projet mentionne toutefois, dans son mémoire en réponse à mon procès-verbal de synthèse, la possibilité d'augmenter la capacité de stationnement du parc-relais, en aménageant la zone délaissée située à l'ouest du carrefour.

Analyse des circulations actuelles

On aurait pu espérer trouver dans un tel dossier une étude origine-destination des mouvements actuels sur la RD1006, sur le tronçon concerné, mais aussi au carrefour de la

Trousse ou des principales intersections avec la RD1006. Une telle étude aurait permis d'identifier les flux (transit, desserte locale,...) et aurait apporté un éclairage pour encourager le report modal.

Incidences du projet sur le plan de circulation de Barberaz

L'impact du projet sur son environnement n'est pas traité dans le dossier mis à la disposition du public. Je m'interroge en particulier sur les incidences des mises en sens unique des rues Centrale et Madeleine sur le plan de circulation à l'intérieur de Barberaz. Les aménagements qui seront rendus nécessaires (stationnement, trottoirs, ...) ne sont pas évoqués.

Nuisances liées aux travaux

Les mesures envisagées pour atténuer les désagréments inévitables liés à la réalisation des travaux relatifs au projet ne sont pas abordées. On peut supposer que les travaux seront réalisés sous circulation. Ils se traduiront inéluctablement par des nuisances temporaires, notamment en terme de difficultés de circulation ou d'allongement des temps de parcours. On aurait aimé trouver dans le dossier les mesures prévues en phase chantier pour réduire ces gênes.

Bruit lié à la circulation

Un tel projet est indiscutablement source de bruit. C'est la raison pour laquelle dans la demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale (p10/11) il est mentionné que "des mesures de bruit ainsi qu'une étude sera réalisée par un bureau d'études spécialisé pour évaluer le respect des obligations réglementaires". L'avis de l'autorité environnementale exempte le projet d'évaluation environnementale, considérant que "des mesures permettant de traiter les nuisances sonores par le trafic routiers sont prévues et que le pétitionnaire prévoit également la réalisation d'une étude afin de respecter les obligations règlementaires en matière de bruit" (p3/4 de l'avis de l'AE). Cette étude acoustique a été jointe au mémoire en réponse du maître d'ouvrage à mon procès-verbal de synthèse. Il en ressort que la mise en place du projet n'entraîne pas de modification significative du niveau de bruit en façades d'habitations et que le projet est conforme à la réglementation sur la modification d'une infrastructure routière. En outre, le projet prévoit des mesures pour atténuer le bruit (enrobé de type phonique, limitation des vitesses par bordurage,...).

Évolution de la circulation

Le dimensionnement du projet repose sur les travaux menés par un bureau d'études prenant en compte les résultats de l'étude Modeos (Modèle multimodal des DEplacements de l'Ouest Savoyard) menée en 2016. Le dossier précise que le nombre de véhicules qui emprunteront l'infrastructure est déterminé par la prise en compte du trafic actuel et la génération de trafic supplémentaire à venir, liée à la croissance démographique du secteur sud de l'agglomération chambérienne (futurs constructions immobilières et création d'emplois). Le projet est bâti sur l'hypothèse d'une augmentation du trafic de la RD1006 de 17 000 véhicules/jours à 23 000 véhicules/jours⁴, soit une croissance de 35% (+40% sur la section de la RD1006 proche de la VRU et +30% sur la branche est du carrefour de la Trousse – source : note complémentaire à la notice explicative p. 4).

J'observe que le projet ne prend pas en considération les modifications comportementales intervenues en matière de mobilité depuis l'approbation du projet en juin 2019. Certaines de ces modifications, incidentes entre autres à la crise sanitaire à laquelle le Pays est confronté

⁴ Source : demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une évaluation environnementale – p. 7

depuis plus de 2 ans, seront probablement durables (diminution du nombre de déplacements domicile-travail liée à l'application du télétravail, augmentation du nombre de déplacements 2R et modes doux en général,...). Les conséquences de cette mutation ne seront pas neutres sur les déplacements sur la RD1006 et dans le carrefour de la Trousse. J'aurais aimé trouver au dossier les éléments permettant d'apprécier la possibilité de mutation du projet afin d'y intégrer, au besoin, des modifications ou des compléments à court terme aux aménagements prévus. J'estime qu'une réflexion serait utile notamment sur le devenir de la voie verte de la Leysse, l'hypothèse d'un besoin d'élargissement ou d'aménagement des circulations n'étant pas à exclure à priori compte tenu de la situation actuelle, à la limite de la saturation avec des conflits entre utilisateurs de natures différentes, très souvent mentionnée par les intervenants à la présente enquête publique.

Certains des éléments précédents seront repris dans mes conclusions.

5 – AVIS MOTIVÉ DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Depuis plusieurs années constat est fait d'encombres fréquents de la RD1006, pénalisant la fluidité du trafic aux heures de pointe, et générant des points de blocage au niveau des carrefours. Les usagers, incités par les faiblesses de cet axe, se transfèrent sur des itinéraires secondaires peu adaptés à cet afflux des circulations et constituant fréquemment des situations saturées et/ou dangereuses.

Plusieurs études ont été menées ces dernières années dans le but de requalifier cet axe pour lui permettre en premier lieu d'assurer sa fonction de voie structurante de liaison à la VRU. Aucun projet d'envergure n'a abouti à ce jour, se heurtant souvent à leur impact foncier. La configuration actuelle des voies de circulation et des carrefours ne permet plus d'absorber le trafic. Le statu quo se traduirait par une dégradation dans le temps de la situation, de par la concrétisation de nombreuses opérations immobilières implantées (ou envisagées) sur les différentes communes du secteur.

J'estime que le projet présenté permettra :

- d'améliorer la sécurité des utilisateurs de l'axe RD1006 et du carrefour de la Trousse,
- de fluidifier la circulation, permettant de limiter les bouchons pénalisants pour les habitants et l'économie, et de réduire la pollution de l'air, néfaste pour la santé des usagers et des riverains,
- de sécuriser les temps de parcours,
- d'améliorer partiellement le traitement des nuisances sonores ou liées à la qualité de l'air par une meilleure fluidité du trafic,
- de réaliser une insertion paysagère de qualité,

sans pour autant générer de trafic supplémentaire, au-delà de celui généré par la croissance du secteur.

J'estime fort improbable que, même dans un contexte de mutation des modes de déplacements urbains vers des modes alternatifs à l'automobile, on assiste à une disparition à très court terme de ce mode de déplacement. Aussi les dispositions adoptées m'apparaissent nécessaires et adaptées, en dimensionnant les aménagements projetés à un trafic à l'horizon 2035, tenant compte du développement prévu du secteur, tout en assurant simultanément des conditions favorables à une modification des comportements en termes de mobilité grâce à une fiabilité accrue des transports en commun, une sécurisation des déplacements piétonniers et la mise en œuvre de conditions adéquates d'échanges entre modes de transport.

Dès lors, j'estime qu'une adaptation de cette infrastructure tenant compte pour partie des changements de comportements en matière de mobilité et des conditions de trafic actuelles et à venir est indispensable, et qu'il convient d'engager dès aujourd'hui les dépenses nécessaires à leur réalisation.

Au vu de la nécessité de solutionner les questions liées à la sécurité et la fluidité du réseau routier du secteur, j'estime que le coût estimé de cette opération, est tout-à-fait raisonnable, proportionné, supportable pour le budget communautaire et justifié par rapport aux avantages qu'elle apportera aux usagers.

Après avoir examiné l'ensemble des critères relatifs à la déclaration d'utilité publique de ce projet et des conditions de réalisation et de mise en œuvre et compte tenu de ses objectifs visant à fluidifier le trafic permettant le bon déroulement du service de transport en commun, à améliorer l'accessibilité au parc-relais du carrefour de la Trousse et de sécuriser les liaisons piétonnes et cyclistes le long de la RD1006 :

j'estime que, dans le cadre de ce projet, pour les raisons évoquées au chapitre précédent et malgré certaines lacunes dans le dossier et certaines insuffisances du projet également évoquées au chapitre précédent, les éléments positifs l'emportent nettement sur les aspects négatifs ou les inquiétudes que la réalisation d'un tel projet peut générer.

22

En conclusion et compte tenu des éléments développés précédemment et dans mon rapport :

Vu :

- la délibération du conseil communautaire de Grand Chambéry du 27 juin 2019 approuvant le bilan de la concertation préalable et le projet de requalification de la RD1006 ;
- la délibération du conseil communautaire de Grand Chambéry du 15 avril 2021 décidant d'acquiescer les sections de parcelles nécessaires à la mise en œuvre du projet, soit par voie amiable, soit par voie d'expropriation, et de réaliser les travaux projetés ;

Considérant :

- que la présente enquête, tant en ce qui concerne les annonces légales que l'affichage officiel parus dans les délais impartis, ainsi que les annonces effectuées par l'intermédiaire de divers supports, a fait l'objet d'une très bonne diffusion et information auprès du public ;
- que cette enquête publique préalable à la DUP portant sur la requalification de la RD1006 est recevable dans son déroulement et sur le plan réglementaire ;
- que le dossier d'enquête publique présenté est, globalement, en la forme et au fond, conforme à la législation et la réglementation prévues à cet effet ;
- que ce dossier a bien été mis à la disposition du public dans les mairies des deux communes directement concernées, pendant toute la durée de l'enquête publique ;
- qu'un registre dématérialisé regroupant l'ensemble du dossier et offrant au public la possibilité de s'exprimer en ligne a été mis en place ;
- que le dossier mis à l'enquête a été abondamment consulté puisque ce sont près de 5 200 visiteurs que le registre dématérialisé a reçus durant l'enquête, donnant lieu à environ 1 350 téléchargements du dossier ou parties de dossier ;
- que le porteur du projet s'est engagé à réaliser des mesures permettant de traiter les nuisances sonores générées par le trafic routier ;
- que le porteur du projet a fourni les résultats d'une étude permettant d'évaluer le respect des obligations réglementaires en matière de bruit, et montrant que la mise en place du projet n'entraîne pas de modification significative du niveau de bruit en façades d'habitations ;

- que le porteur du projet s'est engagé dans son mémoire en réponse à apporter des modifications au projet visant notamment à améliorer la sécurité des cyclistes, sans remettre en cause les dispositions initiales du projet et sans conséquence sur le foncier nécessaire ;
- que la modification des conditions de circulation, de stationnement, ... à Barberaz liées à la mise en sens unique des rues Centrale et de la Madeleine va induire des modifications importantes des déplacements des riverains du secteur ;
- que d'une manière générale les réponses apportées par le maître d'ouvrage répondent avec précision aux observations formulées au cours de l'enquête publique ;
- que j'ai pu bénéficier de toutes les informations et documents sollicités auprès du maître d'ouvrage et auprès des services municipaux des communes concernées.

Considérant également:

- que le projet de requalification de la RD1006 a été approuvé par délibération de l'organe délibérant de l'autorité compétente pour la réalisation du projet, à l'issue d'une très large concertation publique ;
- que je n'ai pas connaissance d'un éventuel recours en annulation de cette délibération qui aurait pu être engagé ;
- que la quasi-totalité des observations formulées au cours de l'enquête publique porte sur le contenu du projet et ses insuffisances en matière notamment d'aménagements cyclables, sans mise en cause de l'utilité publique du projet en lui-même, cohérent avec les objectifs définis.

Fort des apports de mes investigations et des convictions que je me suis forgées, j'estime :

- ✓ que le projet traduit la volonté de Grand Chambéry de sécuriser les déplacements en fluidifiant l'écoulement du trafic et en optimisant le fonctionnement des intersections existantes ;
- ✓ que le projet présente plus d'avantages que d'inconvénients,
- ✓ qu'en particulier les améliorations pouvant être attendues de la réalisation du projet sur le plan de la sécurité des usagers notamment des piétons, en matière de fluidité du trafic avec ses conséquences sur la qualité de l'air, la fiabilité du service de transports en commun... prennent le dessus sur les inconvénients liés au projet ;
- ✓ que, s'agissant d'un projet d'aménagement d'une infrastructure existante, il ne nécessite pas de travaux dispendieux d'espaces non occupés jusqu'alors, limitant au strict nécessaire les atteintes à la propriété privée, indispensables néanmoins en quelques points singuliers ;
- ✓ que le coût financier de réalisation du projet et les inconvénients d'ordre environnemental qu'il comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'il présente ;
- ✓ que le projet présenté par Grand Chambéry est réaliste et finançable sur le budget communautaire ;
- ✓ que le conseil communautaire de Grand Chambéry dans sa séance du 27 juin 2019 ayant à la majorité validé le projet tel que présenté dans le dossier, il faut lui donner les moyens de réaliser ses objectifs fonciers ;
- ✓ que son utilité publique est avérée.

Aussi j'émet un

avis favorable

à une déclaration d'utilité publique, au nom et pour le compte de Grand Chambéry, du projet de requalification de la RD1006 entre le carrefour de la Garatte sur la commune de Barberaz et le carrefour de la Trousse sur la commune de La Ravoire, tel qu'il a été présenté dans le cadre de la présente enquête publique,

assorti de 1 réserve

1. présenter une analyse des incidences des mises en sens unique des rues Centrale et de la Madeleine, et des autres aménagements de carrefours, sur le plan de circulation à l'intérieur de la commune de Barberaz.

et je **recommande**

- 1) que les riverains du secteur et les usagers soient informés en amont des dispositions prévues pour atténuer, autant que faire se peut, les perturbations et désagréments liés à la réalisation des travaux ;
- 2) que le porteur du projet engage une réflexion sur la prise en compte des changements comportementaux en matière de mobilité pouvant avoir des incidences à très court terme sur le contenu du projet, et que notamment le rôle et les capacités d'évolution de la voie verte de la Leysse soient analysés, ainsi que les incidences de la non réalisation d'une piste ou bande cyclable en parallèle de la RD1006.

Fait à Chambéry le 07 février 2022

Le Commissaire Enquêteur



Michel CHARPENTIER