

Aménagement de la RN85 au droit des lacs de Pétichet et Pierre-Châtel

Mai 2016

RN85 Saint-Théoffrey



Bilan de la concertation publique
au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme



www.st-theoffrey-rn85.fr

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Auvergne-Rhône-Alpes

www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr



Sommaire

Introduction	2
Rappel du projet	3
Les objectifs de la concertation	4
Les moyens d'expression	4
Les supports d'informations	4
Bilan de la concertation	5
3.1 Les différentes contributions	5
3.2 L'avis du public sur l'opportunité du projet	5
3.3 Analyses thématiques	6
a) Sur la traversée de Saint Théoffrey	6
b) Sur l'aménagement du carrefour de la Croix des Théneaux	7
c) Sur l'interface avec les modes doux (piétons, cycles) et les transports collectifs	8
Les piétons	9
Les cycles	9
Les transports collectifs	9
d) Intégration environnementale et paysagère du projet	10
Aire de pique nique	10
Assainissement du projet	10
e) Sur les procédures foncières	11

Introduction

Le présent document concerne le projet d'aménagement de la RN85 au droit des lacs de Pétichet et Pierre-Châtel.

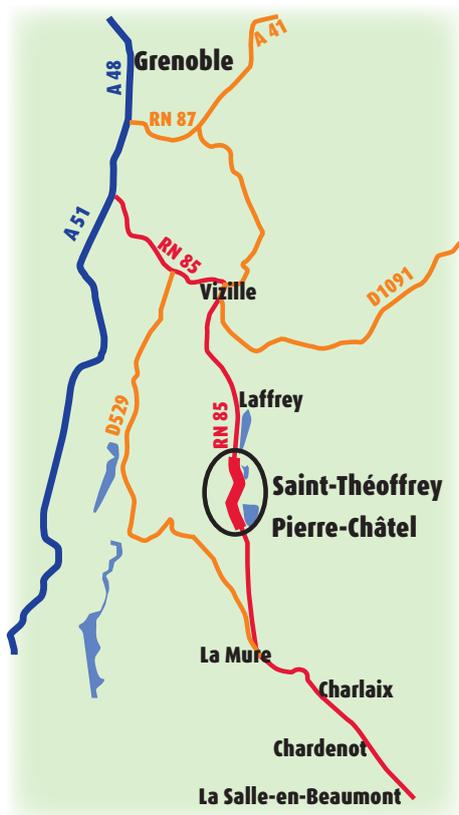
Conformément à la réglementation, l'État et les collectivités partenaires ont décidé d'organiser une concertation publique sur ce projet, selon les dispositions de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme, afin que chacun puisse s'informer et s'exprimer, tout d'abord sur l'opportunité de réaliser l'aménagement ainsi que sur les propositions étudiées à ce stade. Cette concertation s'est déroulée du 2 au 29 novembre 2015, selon les modalités fixées par l'arrêté préfectoral publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Isère n°68 du 5 novembre 2015.

Le bilan de cette concertation présente dans un premier temps le projet porté à la concertation et ses

objectifs. Puis il rappelle et décrit les différentes modalités d'information et de concertation mises en place. Il propose ensuite une analyse quantitative et qualitative de l'ensemble des expressions recueillies au cours de la période de concertation, permettant de livrer une lecture exhaustive et structurée de tous les avis, remarques et questions exprimés pendant la concertation.

En fin de bilan, l'État, représenté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Auvergne-Rhône-Alpes (DREAL) et les collectivités partenaires tirent les enseignements de cette démarche et proposent les suites à donner.

Rappel du projet



La RN85, dite «Route Napoléon» est un itinéraire touristique important. Elle relie Grenoble à l'A51 via la ville de Gap et constitue, avec la RD1075, un des axes majeurs de liaison entre les Alpes du nord et les Alpes du sud.

Plus localement, la RN85 assure également la desserte du «plateau matheysin» (La Mure) qui, du fait de sa proximité avec Grenoble, génère un trafic domicile-travail important.

Au total, la section entre Vizille et La Mure supporte un trafic d'environ 9 500 véhicules par jour dont 3,5% de poids lourds.

Le projet, bâti en partenariat avec le conseil municipal de la commune de Saint-Théoffrey, le Conseil Départemental de l'Isère et la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (maître d'œuvre de l'opération et exploitant de la RN85), consiste à réaménager sur place la RN85 sur les communes de Saint-Théoffrey et Pierre-Châtel, tout en limitant l'emprise sur l'environnement.

Les objectifs du projet :

- Augmenter la capacité de dépassement en améliorant la visibilité,
- Sécuriser les accès à la RN85,
- Limiter l'impact sur l'environnement,
- Valoriser le paysage.

Les aménagements envisagés :

Le projet s'étend sur une section de 3,5km depuis l'entrée du hameau de Pétichet.

Afin d'améliorer la visibilité et d'augmenter la capacité de dépassement, le tracé sera reprofilé. En particulier, la visibilité sera portée au-delà de 500m à l'extrémité sud du projet.

La chaussée sera recalibrée sur l'ensemble de la section et les carrefours seront aménagés pour garantir la sécurité des véhicules s'insérant sur la RN85.

Afin de sécuriser la circulation des piétons, des trottoirs seront réalisés dans la traversée du hameau de Pétichet et les arrêts de bus en centre bourg et au niveau du carrefour de la croix des Théneaux, seront aménagés.

De part et d'autre de la RN85, les accotements seront revêtus de manière à ce qu'ils puissent être utilisés par les cyclistes et à permettre les arrêts d'urgence des véhicules

Afin de limiter les risques de pollution des lacs, le projet prévoit également la réalisation de trois bassins de rétention pour l'assainissement des eaux de la route.

Enfin, le projet veut contribuer à valoriser le paysage environnant par l'aménagement de l'aire de stationnement au droit du lac de Pétichet.



Les objectifs de la concertation

Conformément à l'article L300-2 du Code de l'urbanisme, la concertation préalable à l'aménagement de la RN85 au droit des lacs de Pétichet et Pierre-Châtel a eu pour objectif de présenter le projet et d'échanger avec le public.

Le périmètre de la concertation a concerné les communes de Saint-Théoffrey et Pierre-Châtel sur lesquelles les aménagements sont envisagés.

Ce temps de concertation a permis de recueillir les avis et attentes des acteurs locaux, habitants et usagers afin de confirmer l'opportunité de réaliser ce projet, de valider les aménagements envisagés et d'orienter l'évolution du projet.

Les moyens d'expression



Le public pouvait s'exprimer

> en écrivant :

- un mél à st-theoffrey-rn85@developpement-durable.gouv.fr
- dans les registres à disposition dans les mairies de Saint-Théoffrey et de Pierre-Châtel.
- un courrier à l'adresse de la DREAL Rhône-Alpes.

> en participant la réunion publique qui a eu lieu à la mairie de Saint-Théoffrey, le 5 novembre 2015 à 18h30.

Les supports d'informations

Le dossier de concertation

Le communiqué de presse

L'affiche

Le site internet

Bilan de la concertation

3.1 Les différentes contributions

↳ Présents à la réunion publique :

25 riverains et 4 élus, à savoir Mme BATTISTEL, députée de la 4e circonscription de l'Isère, Bernard MECKLER, maire de Saint-Théoffrey, Alain MENDEZ, adjoint au maire de Saint-Théoffrey, Alain VILLARD, maire de Pierre-Châtel,

↳ Registres :

- 7 avis laissés sur le registre de Saint-Théoffrey, dont 3 avis du conseil municipal, 2 avis d'habitants de la commune de Saint-Théoffrey, l'avis d'un habitant de la commune de Saint-Laurent-en-Baumont et l'avis d'un habitant de la commune de Saint-Jean-de-Vaulx.
- 2 sur le registre de Pierre-Châtel d'habitants de Pierre-Châtel

↳ Boite mail :

3 messages laissés sur la boite mail dédiée au projet d'habitants de Saint-Théoffrey.

↳ Consultation internet

- 34 téléchargements du dossier de concertation,
- 127 visites de la page internet.

3.2 L'avis du public sur l'opportunité du projet

Aucune contribution ne s'est exprimée contre l'opportunité d'aménager la RN85 au droit des lacs de Pétitchet et de Pierre-Chatel.

L'abandon du créneau de dépassement au droit du lac de Pierre-Châtel n'a pas été remis en question. La reprise du profil en long visant à améliorer la visibilité et à sécuriser les dépassements a fait l'objet d'un avis positif par mail et a été bien accueillie par les élus et les riverains lors de la réunion publique.

L'intégration dans le périmètre du projet de la section nord de Saint-Théoffrey, du panneau d'agglomération au carrefour de la mairie, a été jugée comme une nette amélioration par les élus et a fait l'objet d'un avis positif de la part d'un riverain en réunion publique.

Les 12 contributions apportées, tous supports de concertation confondus, visent néanmoins à proposer des améliorations au projet présenté. Ces propositions sont toutes regroupées autour des cinq thèmes suivants :

- Traversée de Saint-Théoffrey,
- Aménagement de la Croix des Théneaux,
- Prise en compte des modes doux et des transports collectifs,
- Intégration environnementale et paysagère du projet,
- Les procédures foncières.

3.3 Analyses thématiques

a) Sur la traversée de Saint-Théoffrey

- 4 interventions en réunion publique,
- 2 avis laissés sur le registre de Saint Théoffrey.

La remarque, la plus récurrente, qui a fait l'objet de 2 contributions par mails et de trois interventions en réunion publique, concerne l'aménagement du carrefour de la mairie. L'insertion des véhicules de la RD113b sur la RN85 en direction de Grenoble est jugée difficile, notamment à l'heure de pointe du matin, du fait des trajets domicile-travail. En outre, l'arrivée du lotissement des Eybens (50 logements) pourrait dégrader la situation.

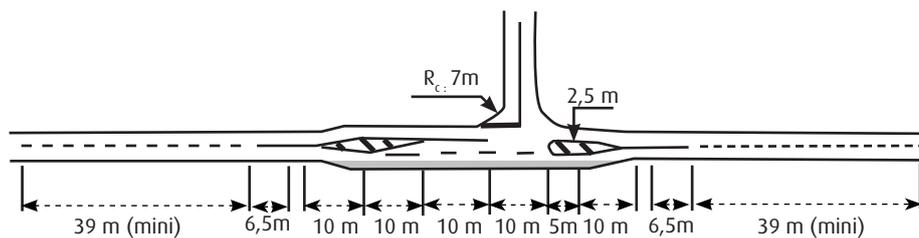
Deux suggestions ont été recueillies. La première, faite en réunion publique, consiste en la mise en place d'un carrefour à feux. La seconde, par mail, propose d'aménager une voie d'insertion au niveau de l'îlot central afin de permettre, aux véhicules en provenance de la RD113b voulant aller en direction de Grenoble, de franchir la RN85 en deux temps.

D'un point de vue de la sécurité routière l'aménagement d'une voie d'insertion, dans le prolongement de la voie de stockage n'est pas souhaitable.

Un stockage de plusieurs véhicules, au centre du carrefour, pourrait gêner le flux nord-sud. La visibilité d'un automobiliste à l'arrêt sur cet espace central n'est pas suffisante.

Il convient donc de limiter la longueur de la voie centrale au strict nécessaire à savoir 30m pour la voie de stockage des véhicules de la RN85, en tourne-à-gauche, tel que représenté sur la figure ci-dessous.

Toutefois, la DREAL étudie la faisabilité d'une gestion par feux de l'intersection RN85/RD113b.



Caractéristiques minimales applicables aux aménagements de carrefours sur les routes secondaires à chaussée étroite (guide «Aménagement des carrefours interurbains sur les routes principales - SETRA - déc. 1998)

En outre, plusieurs personnes ont signalé, lors de la réunion publique, le dysfonctionnement des feux tricolores au niveau de l'intersection entre la RN85 et la route de la Fayolle. De plus, l'activation du mode clignotant en période estivale rend très difficile l'insertion sur la RN85.

Le projet prévoit de maintenir la gestion de ce carrefour par feux. Les travaux seront mis à profit sur la RN85 pour, d'une part, déplacer l'armoire de gestion des feux et, d'autre part, mettre en place une gestion régulée des feux, en lien avec la DIRMED et la mairie de Saint-Théoffrey.

Par ailleurs, une des contributions interroge la DREAL sur la possibilité de mettre en place des

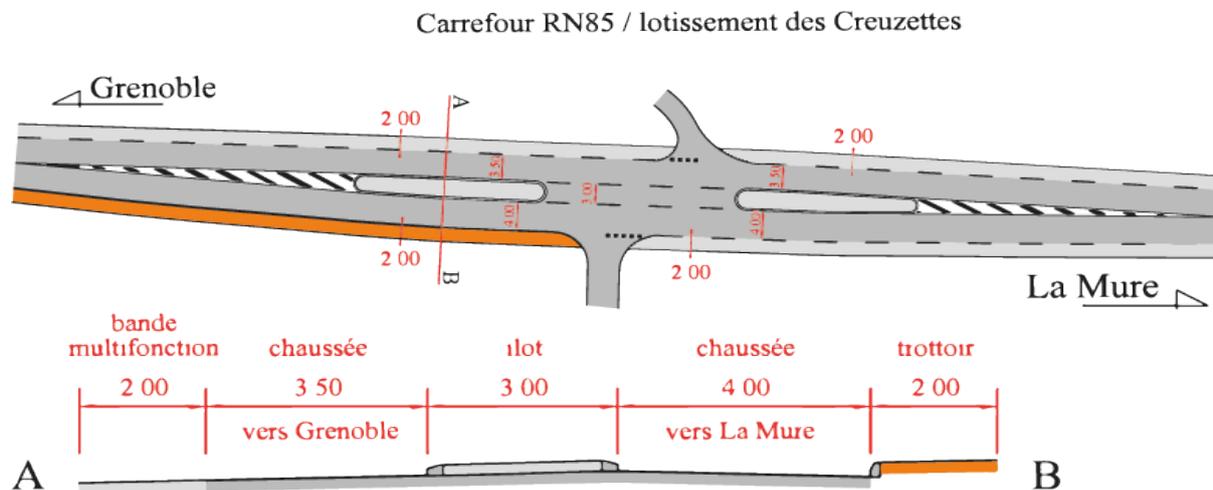
chicanes, pour un effet plus efficace sur la vitesse des véhicules.

Toutefois la faible largeur de la RN85 dans la traversée de Saint-Théoffrey et la proximité du bâti ne permettent pas la réalisation d'une chicane tout en maintenant deux voies de circulation. Or, le trafic de la RN 85 (10 000 véhicules/jour dont 5 % de poids lourds) ne permet pas l'établissement d'un sens prioritaire sur une voie de circulation.

Enfin sur le carrefour des Creuzettes, les avis laissés sont favorables au maintien du panneau d'agglomération après le lotissement des Creuzettes. Aucune objection n'a été faite, ni sur la

vitesse, ni sur l'aménagement. Il a simplement été demandé, par un mail, de préciser les dimensions des voies prévues au droit de l'îlot central, y compris des bandes multi-fonctionnelles.

Le plan annexé au présent document précise la largeur des voies et montre que l'élargissement du carrefour se fait par extension des emprises côté ouest compte tenu de la proximité du lac et de l'existence d'une roselière.



b) Sur l'aménagement du carrefour de la Croix des Théneaux

La nécessité d'aménager l'intersection n'a pas été remise en question. En revanche, une des contributions par mail suggère de réaliser un giratoire plutôt qu'un carrefour en T et la présence des îlots a largement été débattue lors de la réunion publique.

Les uns s'inquiètent de la gêne occasionnée pour le déneigement de la RD115b. Les autres craignent, compte tenu de la pente descendante dans le sens Grenoble – La Mure, que les véhicules venant de Grenoble et souhaitant tourner à gauche au carrefour des Théneaux ne parviennent pas à s'arrêter avant le virage et soient gênés par les îlots.

Toutefois, deux personnes, l'une en réunion publique, l'autre par mail, considèrent que les îlots bordurés doivent être maintenus, tel que prévus actuellement, craignant que les îlots franchissables aient un effet moindre sur la réduction de la vitesse.

Le site ne réunit pas les conditions de sécurité suffisantes pour la réalisation d'un giratoire. En effet, le guide technique «aménagements des carrefours interurbains sur les routes principales», élaboré par le SETRA, conseille qu'un giratoire soit visible à 250m. Ce n'est pas

possible dans le sens Grenoble – La Mure. En outre, un giratoire se justifie lorsque les trafics sont relativement homogènes tel n'est pas le cas entre la RN85 et la RD115. Le réaménagement du carrefour en T existant est donc maintenu, permettant ainsi de limiter l'emprise sur l'environnement. En revanche, afin d'améliorer la sécurité, il est envisagé de matérialiser le carrefour au moyen d'îlots bordurés (îlots peints actuellement), offrant ainsi une voie de refuge aux véhicules voulant tourner à gauche sur la RD115. Les îlots bordurés incitent davantage les véhicules à réduire leur vitesse à l'approche de l'intersection qu'un simple marquage au sol.

Par ailleurs, le département a confirmé lors de la réunion publique que les îlots n'étaient pas gênants pour le déneigement, compte tenu de la largeur des voies de ce carrefour.

Enfin, les bordures qui seront mises en place sont des bordures spécifiques d'îlots, moins hautes que des bordures de trottoirs. En cas de choc, le risque de dégâts sur le véhicule est donc très faible si la limitation de vitesse est respectée. Les têtes d'îlots seront matérialisées par des balises et celles-ci seront donc bien visibles.

c) Sur l'interface avec les modes doux (piétons, cycles) et les transports collectifs

Les piétons

Concernant l'aménagement du cheminement piéton dans la traversée de Saint-Thoéffrey, et notamment des trottoirs, le projet a été accueilli favorablement en réunion publique. Il a même été suggéré, par mail, d'ajouter des passages piétons à l'extrémité Nord du projet. Seule une personne est intervenue durant la réunion publique pour pointer le fait que la réalisation des trottoirs allait réduire les places disponibles pour le stationnement des véhicules dans Saint-Théoffrey.

Par ailleurs, sur le reste du tronçon, deux contributions, l'une par mail, l'autre sur un registre, ont pointé le fait que la RN85 croise deux sentiers piétons, le sentier du Pré de l'Essart et le sentier du chemin blanc, qu'il serait judicieux de protéger.

Tous les passages piétons existant sur la voie communale et la RN seront maintenus.

Un passage piétons sera également matérialisé à l'extrémité du trottoir côté est, au droit du restaurant.

Le passage piétons projeté au niveau des arrêts de bus reste bien-sûr maintenu.

Sur la question du stationnement, la commune envisage un réaménagement de la place de la mairie, afin de recréer des places de stationnement.

Il n'est pas prévu de matérialiser des passages piétons sur chaussée au niveau de ces chemins dont les débouchés sont hors agglomération mais un panneau danger (triangle avec point d'exclamation A14) sera mis en place dans chaque sens avec un panneau d'indication «sentier de randonnée».

Les cycles

La mise en place de bandes multi-fonctionnelles a été globalement bien perçue. Il a même été suggéré, par mail, de mettre en place des bandes rugueuses pour mieux matérialiser la distinction des voies.

En revanche, le rétrécissement de la bande-multi fonctionnelle, même sur quelques mètres, a été critiqué dans un mail et lors d'une intervention en réunion publique.

En comparaison du marquage classique, les marquages sonores avec picots ou barrettes se dégradent plus rapidement avec le déneigement. Il convient de limiter leur

utilisation aux tronçons critiques, du type virages, rétrécissement de chaussée, approche d'îlots et de préférence sur l'axe de la chaussée pour réduire le risque. Le rétrécissement ponctuel de la bande multifonctionnelle pourra également être traité avec ces dispositifs sonores.

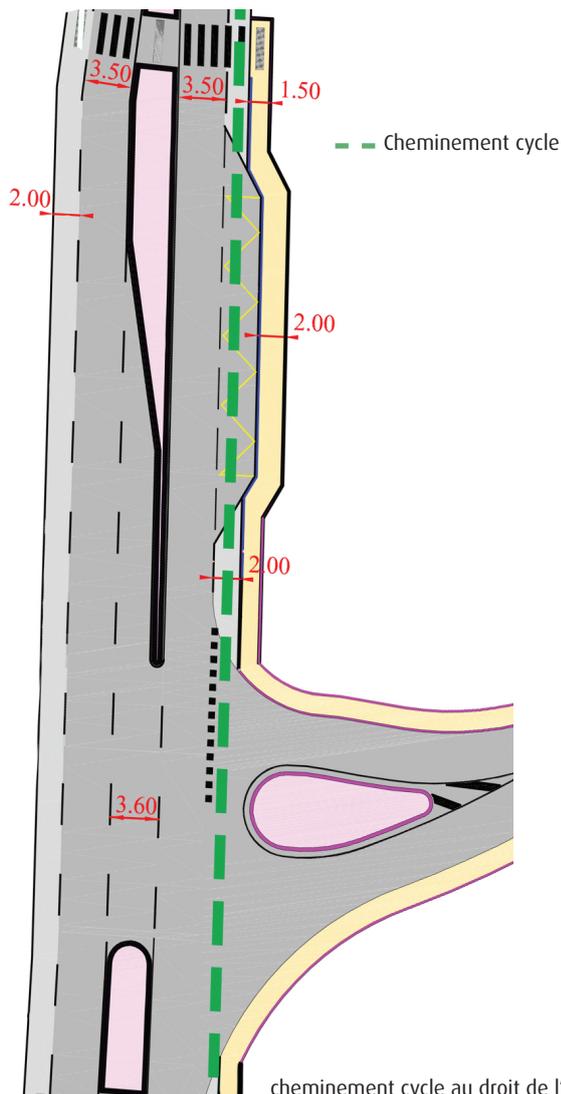
À proximité du carrefour des Théneaux et au droit de deux bâtiments en vis-à-vis, le profil en travers a été modifié : la largeur sera diminuée de 0,25m, passant de 2,00m à 1,75m. Cette largeur reste supérieure à celle d'une bande cyclable (1,50m).

Les transports collectifs

Les avis sur la réalisation d'arrêts de bus en alvéoles sont positifs. Toutefois, la DREAL a été interrogée par mail sur la problématique de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite des arrêts de bus d'une part, et sur la mise en place d'abribus d'autre part. Enfin, un contributeur par mail demande de préciser le trajet des cycles au droit des arrêts de bus.

Autre point, il a été indiqué dans plusieurs contributions, que le carrefour de la Croix des Théneaux constituait une plate-forme de co-voiturage et d'échange entre la voiture, le vélo et le car.

Or la mise en place de la bordure le long de la RD115, au droit de l'intersection à l'emplacement de l'actuel arrêt de bus, empêche le stationnement nécessaire aux usages précédents. De surcroît, il a été suggéré d'ajouter à ce carrefour un rail à vélo pour faciliter la multi-modalité.



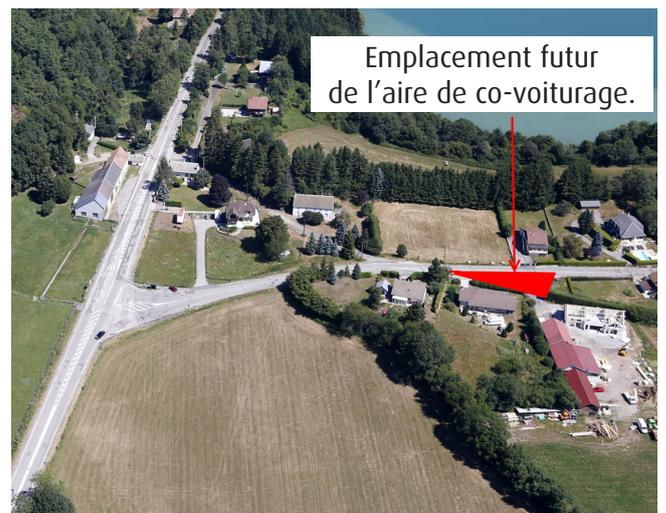
Concernant la question de l'accessibilité des abribus, les normes techniques définies par le département en matière d'accessibilité seront intégrées au projet.

Concernant les abribus, le département n'en prévoit pas l'installation au niveau de la croix des Théneaux. En revanche, au niveau du carrefour de la Mairie, le département prévoit de conserver l'abribus existant et a demandé l'équipement du sens La Mure – Grenoble.

Enfin, au droit des alvéoles, le cheminement des cycles se fait en bordure de chaussée sans contournement des arrêts de bus.

L'objectif de cette bordure est justement d'empêcher le stationnement dans l'intersection.

En revanche, le maire de Saint-Théoffrey a indiqué, lors de la réunion publique, qu'il était envisagé de réaliser une aire de co-voiturage, goudronnée, sur la parcelle représentée ci-dessous, qui profitera également aux usagers des transports par car. Enfin, la demande d'installation d'un rail à vélo a été reçue favorablement par la mairie de Saint-Théoffrey.



d) Intégration environnementale et paysagère du projet

Aire de pique nique

3 contributions ont été recensées au sujet de l'aire de pique-nique au droit du lac de Pétichet. Lors de la réunion publique, un participant a remis en question la glissière prévue le long de l'aire d'arrêt dans le sens La Mure – Grenoble, au motif que cette barrière complique le retournement des véhicules, notamment ceux venant du chemin des pêcheurs et voulant se diriger vers La Mure. Par ailleurs, par un mail et lors de la réunion publique, il a été demandé de maintenir l'aire existante, dans le sens Grenoble – La Mure, et de réaliser un passage pour piéton afin de relier les deux aires.

Enfin, sur l'aspect paysager, une contribution sur le registre a porté sur la question de l'élagage des arbres prévus.

La glissière de sécurité prévue au droit de l'aire de pique-nique, dans le sens la Mure–Grenoble, est destinée à la sécurité des piétons arrêtés sur l'aire.

En revanche, afin de faciliter le tourne à droite des véhicules venant de La Mure au niveau du chemin des pêcheurs, il sera étudié la possibilité

de reprendre la géométrie de l'embranchement du chemin par création d'une plateforme stabilisée permettant d'améliorer les girations.

En outre, il n'est pas prévu de supprimer l'aire existante dans le sens Grenoble-La Mure. Toutefois, elle ne sera ni réaménagée, ni reliée à l'aire de pique-nique par un passage pour piéton, afin de ne pas y inciter l'arrêt des véhicules au regard du risque que représente la traversée des piétons en rase campagne. Une aire de repos a été aménagée, à cet effet, sur la déviation de Pierre-Châtel, 4 km au sud, et doit être privilégiée par les usagers du sens Grenoble - La Mure.

Enfin, l'élagage d'arbres à des fins paysagères sera mesuré au regard des enjeux faunistiques et floristique qui ressortiront de l'étude d'impact.

Assainissement du projet

Concernant l'assainissement du projet, trois contributions ont été enregistrées. La première, par mail, interroge sur le parti pris d'installer un bassin d'infiltration au droit du lac de Pétichet, plutôt qu'un bassin étanche. La seconde, recueillie sur le registre, signale que le fossé actuel est souvent enherbé et demande de prévoir des canalisations de diamètre suffisamment grand pour récupérer l'eau du ruisseau venant du Pré de l'Essart.

Enfin la troisième contribution, faite en réunion publique, concerne l'entretien futur des bassins, qui, s'il n'est pas réalisé, rend ceux-ci inutile le bassin.

Toujours dans l'esprit d'un projet limitant l'impact sur l'environnement, l'objectif du maître d'ouvrage est de mettre en place un système d'assainissement efficace tout en favorisant des dispositifs rustiques. Les études géotechniques et géologiques réalisées ont montré que le sol en place était peu perméable. L'infiltration des eaux est donc naturellement lente et le dimensionnement des bassins tient compte de cette caractéristique. Par ailleurs la réalisation de cunette enherbée le long de la route assure une filtration préalable des eaux acheminées dans les bassins. C'est pourquoi, il n'est pas nécessaire d'étanchéifier davantage les bassins prévus.

Concernant le bassin implanté à proximité du lac de Pétichet dont la sensibilité est plus forte compte tenu de sa grande proximité du lac, l'amélioration de l'étanchéité par mise en œuvre d'une couche d'argile supplémentaire en fond d'ouvrage sera privilégiée. Cette solution sera préférée à une étanchéité par film plastique, afin de faciliter l'entretien ultérieur.

Toutefois, le dimensionnement précis des bassins sera confirmé par les études en cours et les dispositifs envisagés feront l'objet d'une

instruction par le service de Police de l'eau, qui sera attentif à ce que la réglementation soit respectée.

Par ailleurs, toutes les traversées hydrauliques sous la chaussée, notamment celle du ruisseau venant du Pré de l'Essart, seront reprises et correctement dimensionnées. Elles permettront également le passage de la petite faune par introduction de banquettes surélevées dans chaque ouvrage si des enjeux de protection sont démontrés par l'étude d'impact.

e) Sur les procédures foncières

Enfin durant cette concertation, vous avez été plusieurs, en réunion publique, à nous interroger sur les procédures foncières qui seront entreprises dans le cadre du projet.

Le projet dépassant les emprises actuelles, la DREAL sera contrainte d'acquérir le foncier nécessaire à sa réalisation. L'état parcellaire des surfaces à acquérir est en cours. Une fois cette étape réalisée, chaque parcelle à acquérir fera l'objet d'une estimation par les services de France Domaine, en charge de la gestion du domaine public.

Les parcelles à acquérir seront ensuite inscrites à l'enquête parcellaire, qui sera réalisée conjointement à l'enquête publique. Lors de l'enquête parcellaire, un courrier sera adressé à chaque propriétaire concerné, pour l'informer des parcelles et surfaces interceptées par le projet. Les procédures d'expropriation, ainsi que les possibilités et délais de recours seront également détaillés par courrier.

A l'issue de l'enquête publique, si le projet est déclaré d'utilité publique, toutes les parcelles à acquérir feront l'objet d'une procédure d'expropriation, afin de tenir compte d'éventuelles évolutions de l'état parcellaire dans le temps et ainsi de garantir la maîtrise foncière à terme.

Toutefois, en parallèle, l'État entamera des négociations avec chacun des propriétaires concernés pour l'acquisition amiable des parcelles. En cas d'accord, la procédure d'expropriation n'ira pas à son terme.

Enfin, concernant les parcelles acquises antérieurement par l'État, s'il s'avère qu'elles ne sont pas nécessaires à la réalisation du projet retenu, elles devront être déclarées d'inutilité publique, afin d'être soit rétrocédées, soit mises en vente.

Directrice de la publication : Françoise Noars

Crédits photos : DREAL Auvergne-Rhône-Alpes et Photec Production

conception graphique : DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

Imprimé par l'atelier reprographie de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes en 300 exemplaires.

5- Les suites à donner

La concertation qui s'est déroulée entre le 2 et le 29 novembre 2015 a permis de confirmer l'opportunité d'aménager la RN85 sur ce secteur. Le projet présenté semble une réponse adaptée aux enjeux de sécurité et de dépassement.

Toutefois, un point de vigilance a été soulevé concernant le carrefour de la mairie. La DREAL et ses partenaires poursuivent les études afin d'améliorer le projet sur ce point.

Enfin, les mesures pour l'insertion paysagère et environnementale du projet seront précisées au fil de l'avancement de l'étude d'impact.

Le projet final sera présenté lors de l'enquête publique nécessaire à la déclaration d'utilité publique (DUP) et autres autorisations réglementaires. Cette étape sera l'occasion pour chacun de donner son avis sur le projet.



Les études préalables à l'enquête publique ont démarré :

L'état initial de l'environnement et l'étude d'impact sont réalisés par SEGIC, bureau d'étude spécialisé. Une étude de reconnaissance géotechnique sera lancée avant l'été 2016.



Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
5, place Jules Ferry 69006 Lyon
Adresse postale : 69453 Lyon cedex 06
Tél : 33 (04) 26 28 60 00

