

ISÈRE AMONT

Aménagement de l'Isère
entre Grenoble et Pontcharra

LE MAG



Syndicat mixte des bassins hydrauliques de l'Isère

Mars 2019 N°11

DOSSIER SPÉCIAL

CONCILIER TRAVAUX ANTI-INONDATIONS

ET INFRASTRUCTURES

SOMMAIRE

ÉDITORIAL

À grands ouvrages, grands travaux... et grands préparatifs !

La phase que nous traversons est complexe ! Les travaux d'Isère amont sont délicats, plus encore lorsqu'ils sont programmés aux abords de l'autoroute, des voies de chemin de fer, ou lorsqu'ils concernent les ponts... Ils nécessitent beaucoup de discussions, d'allers-retours des avant-projets, de validations, et un grand nombre d'interlocuteurs prend part à l'élaboration de ces projets. Parce qu'ils interviennent à proximité d'ouvrages capitaux pour l'économie et la vie du territoire, tout doit être prévu pour que ces travaux ne représentent pas une menace pour l'utilisation de ces routes, ces trains ou ces ponts. Ni demain, ni aujourd'hui. C'est à ces impératifs que le Symbhi est aujourd'hui confronté. Dans ce numéro, Isère amont le Mag vous expose le détail de ces travaux, et les dispositions prévues pour qu'ils pèsent le moins possible sur le quotidien des habitants de ce territoire.

Fabien Mulyk,
Président du Symbhi
et vice-président
du Département délégué
à l'aménagement des rivières



ACTUALITÉS AUTOUR DU PROJET

- 3 Isère amont : les actions suivent le programme
- 3 Attribution de marchés publics

LES FONDAMENTAUX DU PROJET

- 4 Le projet en carte et en dates : les travaux en cours

DOSSIER – SPÉCIAL INFRASTRUCTURES

- 6 Mission autoroute
- 8 La Buissière : le nouveau pont se prépare
- 9 En tracteur, à pied, en autocar... traverser !
- 9 Des passerelles pour les promeneurs
- 10 La voie ferrée : consolider le rempart

LES OPÉRATIONS EMBLÉMATIQUES

- 11 Le long merlon bientôt terminé
- 11 Habitat isolé : le Symbhi met en place les parades
- 12 Décharges sauvages :
laides, sales, dangereuses, illégales et coûteuses !
- 13 Lumbin : transformations pour les gravières
- 13 Pontcharra : les travaux du plan d'eau terminés

ET LA SUITE...

- 14 Une nouvelle version du Symbhi
- 15 Le Grésivaudan confie sa Gemapi au Symbhi



Isère amont : les actions suivent le programme

Le bilan à mi-parcours montre que la réalisation des actions d'Isère amont se déroule selon le calendrier et les enveloppes budgétaires prévus.

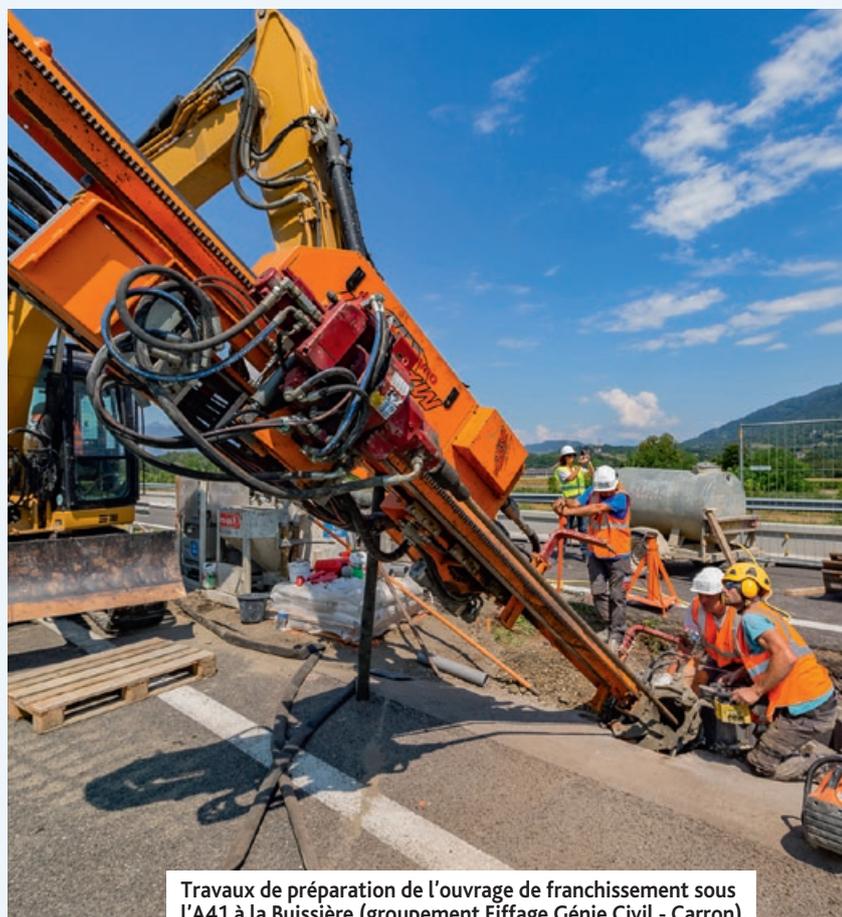
Le projet Isère amont est reconnu comme « Programme d'actions de prévention des inondations (Papi) ». À ce titre, il bénéficie de financements publics et est soumis à divers contrôles, dont celui de la Commission mixte inondation (CMI), instance nationale.

En 2014, la CMI avait rendu un avis favorable pour subventionner le Papi Isère amont. Le programme étant ambitieux, la CMI avait alors demandé, notamment, qu'un bilan soit réalisé à mi-parcours. Isère amont étant planifié sur 6 ans, entre 2015 et 2021, 2018 est donc l'étape de mi-parcours, sonnante l'heure d'un premier bilan.

Préparé en interne en cette fin d'année 2018, ce bilan intermédiaire montre que le calendrier de réalisation du Papi est pour l'heure respecté. À cette occasion, le Symbhi a proposé qu'un avenant soit ajouté au programme, pour intégrer des actions complémentaires comme une étude sur la protection du CHU de la Tronche contre les inondations, ou encore des actions prévues dans la stratégie locale de gestion des risques d'inondation, approuvée par le Préfet en février 2018.



Les berges de l'Isère au niveau du CHU de la Tronche lors des travaux de curage des bancs d'Isère amont (2012).



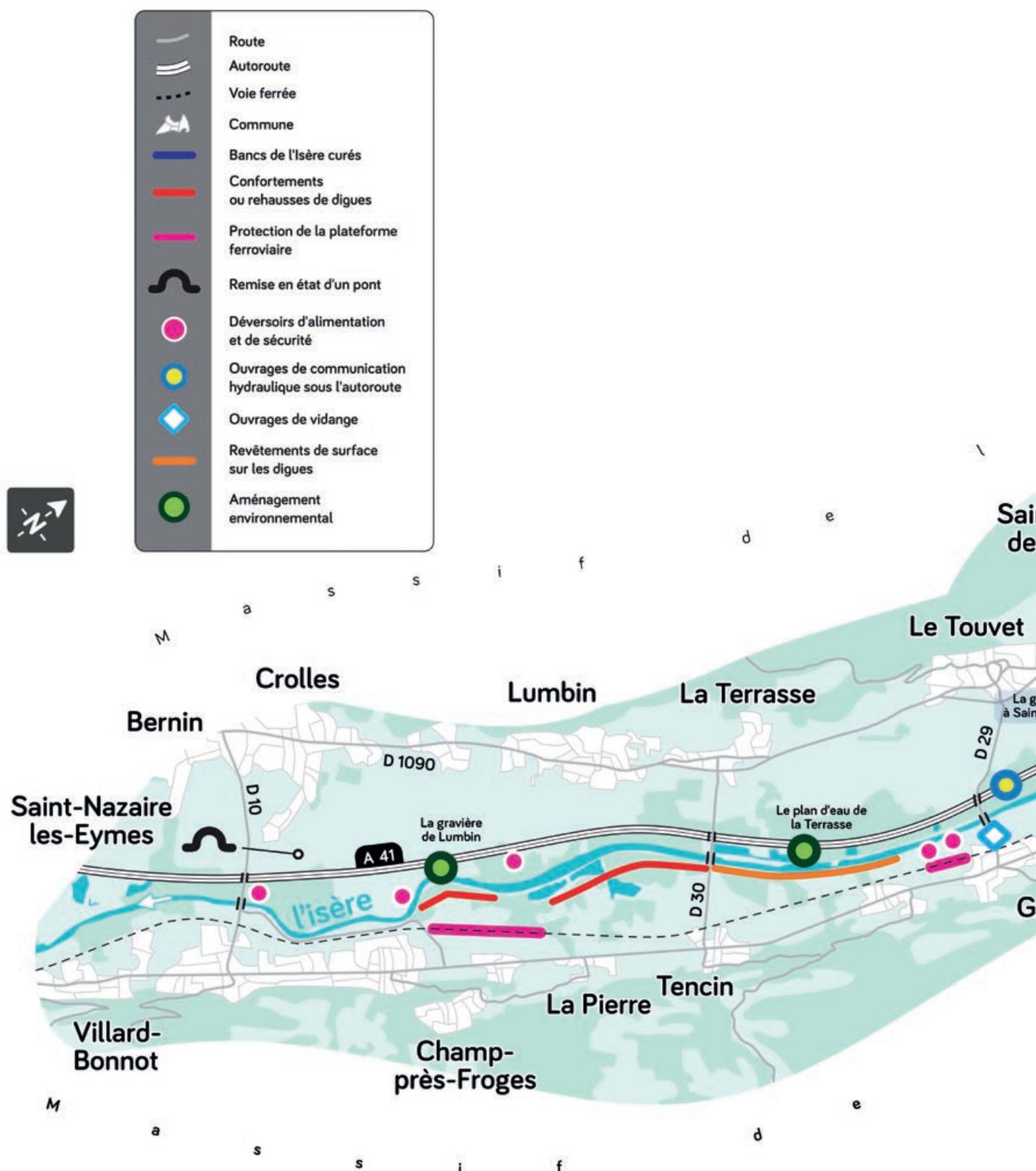
Travaux de préparation de l'ouvrage de franchissement sous l'A41 à la Buissonnière (groupement Eiffage Génie Civil - Carron).

Attribution de marchés publics

La réalisation des travaux programmés par le Symbhi est assurée par des entreprises spécialisées. Elles sont sélectionnées via des appels d'offres publics. Voici la liste des entreprises nouvellement titulaires de marchés publics, depuis le printemps 2018, pour les travaux sur Isère amont.

- > Ouvrages de franchissement de la plateforme autoroutière A41 : Eiffage Génie Civil - Carron
- > Ouvrage du Pont de fer à Crolles et ouvrage sous la RD 29 à Goncelin : DFC Battage - RTP
- > Aménagements paysagers rive gauche : EVD - Arbre Haie Forêt - Carron
- > Entretien et plantations d'accompagnement - Aménagements environnementaux : Arbre Haie Forêt - Carron - EVD

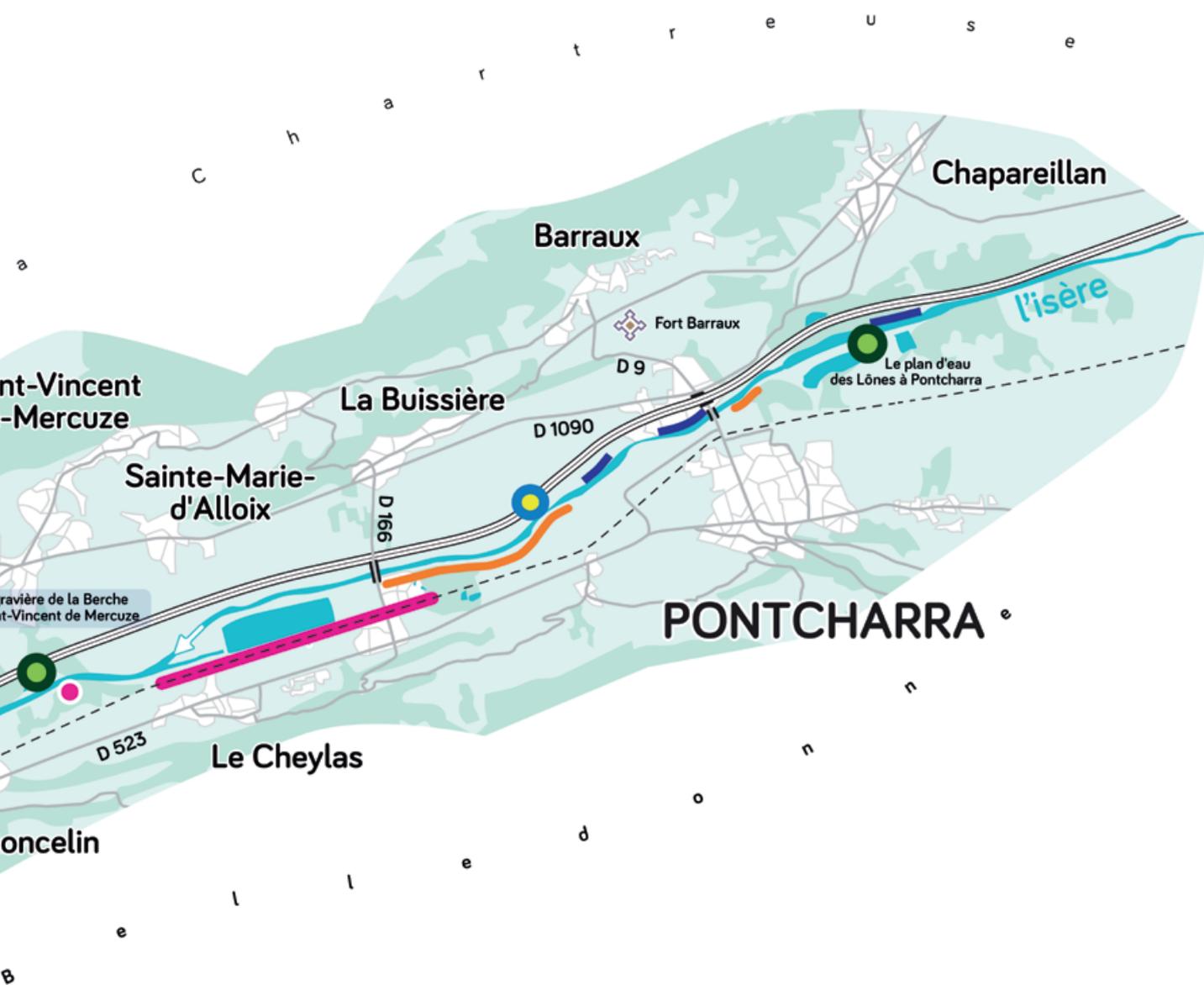
Le projet, en carte et en dates : les travaux en cours



Travaux en cours :

Sur l'hiver 2018-2019, le Symbhi réalisera les travaux suivants :

- > À Chapareillan : curage du bras de Chapareillan (bords de l'Isère) ;
- > À Barraux : curage du banc le long du Chemin de la Digue et face à la zone de Pré Brun ;
- > À Pontcharra : plantations dans le plan d'eau des Lônes et sur les endroits prévus le long des digues ;
- > À La Buissière et au Touvet : travaux de préparation de l'ouvrage de franchissement sous l'A41 (construction sur une emprise temporaire) ;
- > Au Cheylas : protection de la voie ferrée Grenoble – Chambéry et réaménagement du fossé de curage entre la voie ferrée et le bassin EDF. Aménagement d'un déversoir à la limite avec Goncelin ;
- > À Goncelin : aménagement de deux déversoirs, et d'ouvrages de vidange sous la RD 29. Protection de la voie ferrée ;
- > À La Terrasse : mise en eau des matériaux déposés à côté du plan d'eau de la Terrasse ;
- > Entre Tencin et Champ-Près-Froges : avancement du merlon de recul de digue le long de la chantourne ;
- > À Champ-Près-Froges : protection de la voie ferrée ;
- > À Froges : terrassement du merlon de fermeture du CIC de Champ-Près-Froges ;
- > À Crolles : remise en place du Pont de Fer et aménagement d'un déversoir et d'un fossé de vidange sur le chemin de Pré Pichat ;
- > Poursuite des opérations ponctuelles de défrichement.



Mission autoroute

À L'ÉTÉ 2019, LE SYMBHI VA MENER DEUX MISSIONS « COUP DE POING » : RAPIDES, PRÉCISES ET EFFICACES, POUR INSTALLER DEUX CONDUITES SOUS L'AUTOROUTE A41.

Dans les nouveaux aménagements pour lutter contre les inondations, l'autoroute constitue un barrage à l'écoulement des eaux pour remplir les champs d'inondation contrôlée (CIC). En deux points, à la Buisnière et au Touvet, des conduites vont donc être installées, pour permettre à l'eau de passer sous l'autoroute lors des grandes crues, et pour optimiser la surface de stockage.

« C'est un énorme challenge, technique et humain. Le projet présente une grande complexité technique. Pour que la mise en œuvre soit réussie, il faut une grande cohésion humaine. Ces opérations coups de poing nécessitent un énorme travail de préparation, une bonne communication ainsi que de la confiance entre les acteurs qui interviennent sur ces opérations », explique Thomas Moronnoz, de la société Ingerop

chargée de piloter ces travaux qui seront réalisés par les entreprises Eiffage Génie civil et Carron. La toute première contrainte sur ce chantier est celle du temps : le chantier doit durer le moins longtemps possible, et surtout, la circulation sur l'autoroute A41 doit être le moins perturbée possible par les chantiers. Ainsi, les travaux qui modifient la circulation sur l'autoroute ne dureront que 4 semaines (lire calendrier), et durant ces 4 semaines, la circulation normale, en 2 fois 2 voies, sera rétablie pour les week-ends.

Tout prévoir

Pour que la circulation ne soit jamais interrompue, l'ouvrage est inséré par moitié. À chaque phase, deux voies seront laissées pour la circulation des véhicules. (voir illustrations page 7).



Été 2018, insertion de palplanches sur le terre-plein central de l'autoroute, en prévision des travaux de l'été 2019.

Avant les travaux de l'été, il faut tout prévoir. Et notamment protéger les deux réseaux de communication qui passent le long de l'autoroute : la fibre optique qui alimente en internet, et les fils de cuivre qui permettent aux téléphones d'urgence de l'autoroute de fonctionner. Ces deux réseaux seront donc déviés par les opérateurs.

Pour l'ensemble de ces travaux, la facture s'élève à 4,1 millions d'euros hors taxes. Ce budget élevé doit son montant en grande partie aux précautions prises pour limiter au maximum les perturbations sur la circulation des véhicules sur l'A41.



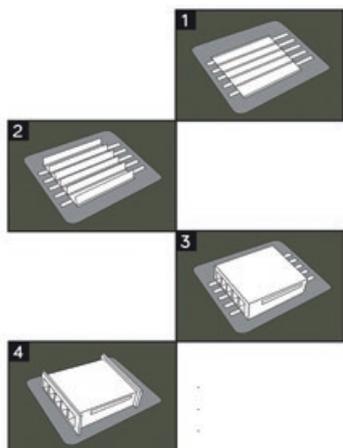
LES CHAMPS D'INONDATION CONTRÔLÉE, CLÉ DU DISPOSITIF DE PROTECTION

Sur le territoire d'Isère amont, la stratégie du Symbhi pour lutter contre les inondations repose sur un nouvel aménagement de la rivière. Le système de digues est renforcé, et par endroits, des champs d'inondation contrôlée (CIC) ont été aménagés. En cas de crue, l'eau vient les inonder, épargnant ainsi d'autres zones plus fragiles. Situés en zone agricole ou naturelle, ces CIC sont sollicités en moyenne une fois tous les 30 ans.

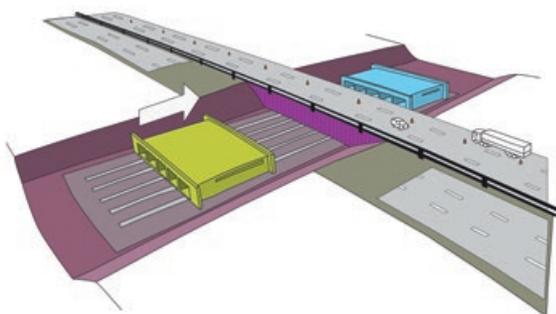
Localisation des deux ouvrages sous l'autoroute A41

Les étapes de la construction et de la mise en place des conduites

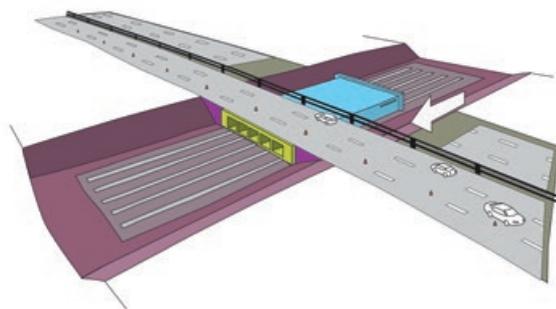
Les conduites sont construites sur une aire à côté de l'autoroute.



Le système de conduites est poussé sur la moitié de l'autoroute tandis que la circulation est reportée sur l'autre moitié en deux fois une voie.



La circulation est rétablie sur la première moitié de la chaussée tandis que les conduites sont installées sur la seconde.



Les conduites sont en place et la circulation est totalement rétablie.



DEUX OUVRAGES MASSIFS

Sur la commune de la Buissière, l'ouvrage installé sous l'autoroute mesurera au final 29 mètres de long, pour une largeur de 19,30 mètres et une hauteur de 2,30 mètres. Chaque moitié* de l'ouvrage pèsera 600 tonnes.

Au Touvet, chaque moitié de l'ouvrage pèsera 450 tonnes. Au final, l'ouvrage mesurera 31 mètres de long pour une largeur de 10,20 mètres et une hauteur de 2,50 mètres.

*Afin de réduire les impacts sur la circulation autoroutière, les ouvrages sont construits sur place, par moitié, avant d'être installés, une moitié après l'autre, sous l'autoroute.

Calendrier

Été 2018

Un rideau de palplanches est inséré dans le terre-plein central entre les deux voies sur l'autoroute. Il viendra soutenir l'autoroute pendant les travaux.

Automne 2018

Les réseaux de télécommunications qui sont enterrés le long de l'autoroute sont déviés afin de ne pas être endommagés lors des chantiers.

Hiver 2018

Les travaux sont interrompus pendant la période de gel.

Printemps 2019

Les conduites sont construites de chaque côté de l'autoroute, des rails sont installés afin de les faire glisser jusqu'à leur position finale.

Dimanche 14 juillet 2019 à 22 h, jusqu'au 9 août 2019

Début des 4 sessions opération « coup de poing ». Les équipes vont se relayer en 3X8, pendant 5 jours. Durant les jours de semaine, la circulation est ramenée sur deux voies, les deux voies restantes sont démontées, le talus creusé, les rails prolongés afin de positionner les ouvrages. Une fois les ouvrages glissés dans leur logement, l'autoroute est réinstallée et les voies rouvertes à la circulation.

Fin août 2019

Trois semaines de finitions : construction des glissières de sécurité en béton.

Novembre 2019

Les opérateurs viennent réinstaller les réseaux de fibre optique et d'appels d'urgence de l'autoroute de long des voies.

Fin 2019

Les terrains agricoles qui ont été utilisés pour installer les chantiers et les bases-vies sont restitués aux agriculteurs.

La Buissière : le nouveau pont se prépare

SOUS LA RESPONSABILITÉ DU DÉPARTEMENT, LES TRAVAUX DE DÉMOLITION ET DE RECONSTRUCTION DU PONT DE LA BUISSIÈRE ONT ÉTÉ LANCÉS À L'AUTOMNE 2018. LE SYMBHI A ADAPTÉ SES PROJETS, AFIN QUE LES TRAVAUX DU PONT PUISSENT SE DÉROULER DANS LES MEILLEURES CONDITIONS POSSIBLES.

1^{er} mai 2013, une des 4 piles du pont qui relie La Buissière au Cheylas s'affaisse. Le pont est alors interdit à la circulation. Les études réalisées sur l'ouvrage montrent que la meilleure solution est de détruire l'ancien pont pour en construire un nouveau.

Après l'enquête d'utilité publique réalisée à l'automne 2017, les modifications du projet qui suivent les requêtes du commissaire-enquêteur, l'autorisation est donnée pour la construction du nouveau pont.

À l'automne 2018, les travaux préparatoires ont ainsi commencé. « *La principale difficulté que nous rencontrons est d'avoir à travailler hors d'eau, c'est-à-dire, au sec. Pour cela, nous commençons par construire des digues dans le lit même de la rivière, afin d'en détourner le cours, le temps des travaux. La démolition du pont a ensuite lieu en deux temps, selon les deux digues que nous construisons en alternance. La première digue nous permet de réaliser les travaux sur la rive droite, la deuxième en rive gauche* », explique Nicolas Milani, chef de projet au sein de la direction des mobilités du Département de l'Isère.

Les travaux sont aussi l'occasion de modifier le « seuil », le mini-barrage construit dans le lit de la rivière. Sa pente va être réduite afin que les



Terminé en 1877, le pont de la Buissière reposait sur quatre piles. Il permettait le passage de près de 2 000 voitures par jour, jusqu'à ce que, le 1^{er} mai 2013 au soir, la quatrième pile du pont de la Buissière s'enfonça de 75 cm.



Vue du futur pont de la Buissière (photomontage). Sa mise en service est prévue pour juin 2020.

poissons puissent le franchir plus facilement. Pour que les travaux du Symbhi sur les digues et ceux du Département sur le pont de la Buissière ne se gênent pas mutuellement, les deux structures travaillent ensemble. Ainsi, le Symbhi a procédé cet automne aux travaux d'aménagement de passages sous la RD166. Ces ouvrages sont situés en dessous de la voie d'accès au pont et servent à évacuer l'eau des champs d'inondation contrôlée. Or, le Département a choisi d'implanter sur le même site la plateforme qui sert de base à ses travaux. Pour que les uns ne gênent pas les autres, il était nécessaire de coordonner les agendas, ce que les deux structures ont fait lors d'une réunion de programmation qui a eu lieu dès... 2016 ! Ce type de travaux ne laisse pas de place à l'improvisation ou à l'imprécision, il faut tout prévoir, le plus en amont possible. Aussi, les travaux pour la construction du pont vont bénéficier des matériaux récupérés par le Symbhi lors des curages des bancs de l'Isère, notamment pour mettre en place les digues provisoires.

© Cabinet Ritz - Architecte Atelier

En tracteur, à pied, en autocar... traverser !

POUR LES BESOINS DE SES TRAVAUX, OU POUR LE BIEN-ÊTRE DES PROMENEURS, LE SYMBHI A INSTALLÉ PLUSIEURS PONTS SUR SON SECTEUR D'INTERVENTION.



Les élus du Symbhi lors d'une visite des chantiers. Ici sur le pont du Bréda à Pontcharra.

Pont du Bréda à Pontcharra :

au printemps 2018, le pont installé initialement par le Symbhi pour les besoins des travaux et le charroi des matériaux vers le plan d'eau des Lônes et le renforcement de la digue, a été remis à la ville qui en gèrera les usages. Il permet maintenant d'avoir un accès au stade pour les autocars.

Pont de fer à Crolles :

essentiellement utilisé pour la desserte agricole, le pont de fer à Crolles était trop étroit pour que les engins puissent manœuvrer correctement. Compte tenu de la rehausse des digues en limite du champ d'inondation contrôlée, le Symbhi est en train de remplacer l'ouvrage, qui servira aussi aux exploitants agricoles locaux.

Des passerelles pour les promeneurs

Dans les opérations de démantèlement par l'État du barrage de Séchilienne, sur la Romanche, deux passerelles piétonnes ont été démontées. Grâce au concours financier du Département, le Symbhi a récupéré ces passerelles, les a transportées et réinstallées sur des parcours de promenade.



Au-dessus de la chantourne de Meylan, la passerelle offre un meilleur cheminement aux piétons qui se rendent ou bien qui viennent du parc de l'Île d'amour.



Sur le ruisseau de l'Alloix, à Sainte-Marie d'Alloix, la passerelle épargne aux piétons un grand détour.

Voie ferrée : consolider le rempart

À L'HEURE ACTUELLE, EN CAS DE CRUE BICENTENNALE, L'EAU POURRAIT ATTEINDRE LE PIED DE TALUS DE CERTAINES PORTIONS DE LA VOIE FERRÉE. LE SYMBHI ENTREPREND DONC DE CONSOLIDER LE REMBLAI FERROVIAIRE.

Les voies de la ligne Grenoble-Chambéry parcourent 37 km en rive gauche de l'Isère, entre Pontcharra et Grenoble. Sur ces 37 km, près de 2 km de voies vont faire l'objet de travaux entre mars 2019 et mars 2020. En effet, aujourd'hui, certaines portions de ces voies sont soumises à différents types de risque en cas de crue bicentennale* : inondation des terrains situés derrière la voie, ou encore infiltration d'eau dans le talus sur lequel sont installées les voies.

Pour prévenir ces risques, deux types de travaux vont être mis en œuvre, suivis par le bureau d'étude Artelia. Pour les zones où les hauteurs d'eau dans le champ d'inondation contrôlée sont limitées de 1 mètre à 1,5 mètre, le remblai va être « épaulé » : élargi. Cette mesure permettra de lutter contre les infiltrations d'eau dans le talus, qui pourraient le déstabiliser.

Pour les secteurs où les hauteurs d'eau sont susceptibles d'être plus élevées, le talus sera non seulement élargi, mais en plus, son étanchéité sera renforcée par l'insertion de palplanches. Ces grandes planches en acier sont profondément enfoncées dans le sol, jusqu'à deux mètres en dessous du terrain naturel (hors hauteur du talus). Elles créent alors une paroi étanche. Cette technique sera employée sur la commune du Cheylas, au lieu-dit La Rolande, où des palplanches seront insérées dans le talus sur une longueur de 160 mètres.

Petite particularité, cette zone est située au sein d'un espace naturel sensible : c'est un écosystème remarquable, constitué d'un grand nombre de zones humides. Il constitue un habitat propice aux batraciens et à la petite faune. Pour éviter que la voie ferrée ne constitue un obstacle

à la circulation des batraciens et autres petits animaux, des crapauducs sont aujourd'hui installés : ce sont de simples tuyaux qui leur permettent de passer sous la voie ferrée.

La paroi étanche constituée de palplanches sera donc traversée par des crapauducs. En cas de crue, pour éviter que l'eau inonde la plaine derrière la voie ferrée, les crapauducs seront équipés d'un clapet anti-retour. Sous la pression de l'eau qui monte, le bouchon bascule et ferme la canalisation. Quand le niveau d'eau redescend, le clapet se rouvre.

* Une crue bicentennale est une crue qui, statistiquement, présente une chance sur deux cents de se produire chaque année.

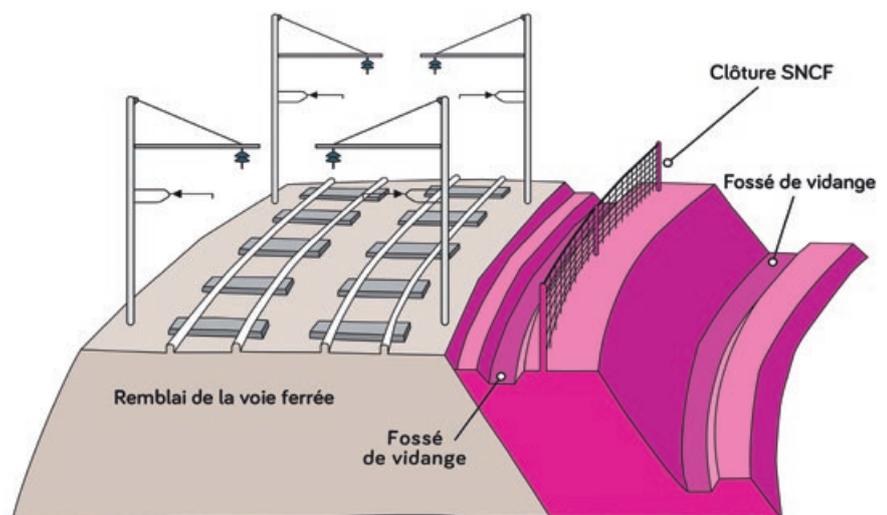
ATTENTION, TRAVAUX SENSIBLES

Comme les interventions sur l'autoroute ou les opérations qui concernent les ponts, les travaux à proximité des voies SNCF sont très sensibles. Pour les travaux programmés en 2019, le Symbhi a réservé le créneau auprès de la SNCF depuis 2016. Les règles qui régissent ces travaux sont très précises, et l'ensemble des opérations nécessite une grande concertation, pour les riverains de ces opérations.

Ainsi, certains travaux programmés par le Symbhi ne peuvent pas avoir lieu lorsque les trains circulent. Le risque majeur est lié à la chute accidentelle d'engins de levage à proximité immédiate de la voie et des lignes électriques qui alimentent les trains. Pour ne pas mettre en danger la vie des personnes qui travaillent sur le chantier, l'électricité sera coupée pendant les travaux. Sans électricité, les trains ne peuvent pas rouler, c'est pourquoi les travaux auront lieu en semaine de nuit : entre minuit et 4 heures du matin. La circulation des trains de passagers ne sera donc pas interrompue, seule la circulation du fret sur cette ligne Grenoble-Chambéry sera modifiée.

Les travaux dureront en tout une année, dont deux mois de mise en place de palplanches, durant lesquels l'électricité sera coupée sur la ligne, et donc le trafic interrompu pour les trains de transport de marchandise.

Schéma de principe des travaux de renforcement du remblai ferroviaire



Le long merlon bientôt terminé

LES MERLONS FONT OFFICE DE DIGUE ET CANTONNENT L'INONDATION QUAND LA RIVIÈRE SORT DE SON LIT. ENTRE TENCIN ET CHAMP-PRÈS-FROGES, UN OUVRAGE DE 4,8 KM EST EN VOIE D'ACHÈVEMENT.

Les opérations « classiques » du Symbhi sur Isère amont consistent à curer les bancs qui obstruent le lit de la rivière, conforter les digues, et construire des merlons de cantonnement. À la différence des digues, ces merlons ne sont pas en contact direct et constant avec la rivière : ils ne servent qu'en cas de crue. Le merlon entre Tencin et Champ-près-Froges délimite un champ d'inondation contrôlée. Il sert aussi à limiter une zone de recul de digue. En effet, entre le pont de Tencin et la déviation de Froges, la première digue de l'Isère sera ouverte par endroits, quand le merlon sera achevé. L'Isère pourra alors faire de nouveau des méandres, ouvrir des bras secondaires, alimenter la forêt alluviale. Les milieux humides ainsi recréés sont très favorables à la biodiversité, et permettent d'améliorer l'état écologique de la rivière.

Ce merlon a été construit en grande partie grâce à des matériaux, limons et graviers, récupérés dans l'Isère. Confié au groupement Guintoli-Midali-Carron pour la réalisation, il présente la

particularité d'être constitué, en son cœur, de sablons issus des curages des bancs de l'Isère, puis renforcé par des graviers. Cette technique permet d'économiser les graviers, très utilisés pour le confortement des digues. Enfin, le chantier ne pourra être terminé que lorsque le procès en cours concernant la carrière près de l'étang Manon, sera achevé et les matériaux qui empêchent l'accès à cette parcelle de la commune de La Pierre seront évacués (lire p. 12).



La construction de ce merlon aura nécessité l'apport de 50 000 m³ de limons, issus des bancs curés dans l'Isère, de 40 000 m³ de graviers, eux aussi récupérés dans l'Isère, et enfin de 60 000 m³ de graviers d'apport extérieur.

Habitat isolé : le Symbhi met en place les parades

Le territoire d'action d'Isère amont compte une dizaine de maisons situées dans des champs d'inondation contrôlée (CIC : lire le descriptif

en page 6). La construction de ces maisons date d'une époque où les plans de prévention du risque inondation n'existaient pas. Aujourd'hui,

ces zones sont classées « zone rouge » : inconstructible. Pour autant, il est inimaginable de laisser ces habitations sans protection.

Pour les protéger, le Symbhi commence par réaliser des relevés des niveaux du terrain et de la maison en différents points, afin d'identifier l'endroit par lequel l'eau entrerait en premier. Si les hauteurs d'eau prévues pour une crue bicentennale restent limitées, le Symbhi fait réaliser des batardeaux : des rideaux de planches métalliques qui viendront isoler les entrées de l'habitation.

Si ces hauteurs sont plus conséquentes, il est possible de protéger la maison par un petit merlon, une butte, qui viendra entourer l'habitation. Cette dernière option a été mise en œuvre cet automne par l'entreprise Midali pour protéger un petit ensemble de maisons à Pontcharra.

Les CIC sont calibrés pour être inondés à partir d'une crue de type trentennale, c'est-à-dire une crue qui, chaque année, présente une chance sur trente de se produire.



Protection rapprochée d'une habitation à Pontcharra.

Décharges sauvages : laides, sales, dangereuses, illégalles et coûteuses !

À PROXIMITÉ DE SES CHANTIERS, LE SYMBHI DÉCOUVRE RÉGULIÈREMENT DES DÉCHETS ENTASSÉS. CETTE PRATIQUE EST ILLÉGALE, PASSIBLE D'AMENDE ET DE PEINE DE PRISON.



Décharge sauvage dans la vallée du Grésivaudan.

La loi stipule que l'abandon ou le dépôt de déchets par une entreprise est passible de 2 ans de prison et/ou 75 000 euros d'amende. Pour des déchets abandonnés dans la nature par des particuliers, la peine va de 68 euros d'amende à 450 euros, à laquelle peut s'ajouter la confiscation du véhicule qui aura servi à transporter les déchets. Le transport des déchets par véhicule peut également faire monter l'amende jusqu'à 1 500 euros.

La loi est particulièrement sévère car ces décharges sauvages sont un véritable fléau. Non seulement elles polluent l'environnement, mais elles génèrent aussi des frais considérables en entraînant un retard pour des travaux soumis à des délais incompressibles. En effet, le Symbhi ne peut pas exposer les personnels à des risques sanitaires. Ainsi, avant de traiter les déchets déposés dans la nature, le Symbhi fait intervenir un bureau d'études spécialisé qui va analyser les déchets et définir la manière de les traiter. Le plan de traitement est ensuite validé, en lien avec l'inspection du travail. Une procédure longue, mais nécessaire dans la mesure où ces décharges sauvages contiennent malheureusement régulièrement de l'amiante ou des produits toxiques.

Le Symbhi adopte désormais une politique ferme vis-à-vis de ces agissements. Une main courante est déposée pour chaque décharge sauvage. Si des auteurs présumés sont identifiables, le Symbhi n'hésite pas à entreprendre une action en justice, comme il l'a fait, avec d'autres plaignants, pour une parcelle polluée sur le bord de l'Isère (lire encadré).

Les travaux bloqués

La construction de la digue entre Tencin et Champ-près-Frogès est à l'heure actuelle retardée : le Symbhi ne peut pas prendre possession de certains terrains situés au cœur de la carrière de La Pierre et y mener les travaux nécessaires de construction du merlon de cantonnement, car une pollution d'envergure est suspectée sur le site. Une enquête est en cours et la justice a été saisie. L'entreprise suspectée aurait déversé 74 000 tonnes de déchets sur la parcelle qui jouxte l'Isère. Elle se serait aussi débarrassée de 13 000 tonnes de gravats, en les jetant dans l'étang voisin. Un geste particulièrement condamnable, s'il était avéré, d'autant plus que le secteur est classé en zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique.

Nichées au milieu des arbres, les gravières de Lumbin, vues du ciel.



Lumbin : transformations pour les gravières

POUR QUE LES PÊCHEURS CONSERVENT UN ÉTANG DE PÊCHE DANS LES GRAVIÈRES DE LUMBIN, LE SYMBHI S'APPRÊTE À AMÉNAGER LA GRAVIÈRE AVAL EN ÉTANG DE PÊCHE, AVANT QUE NE DÉMARRENT LES TRAVAUX DE RECONNEXION DE LA GRAVIÈRE AMONT À L'ISÈRE.

Le Symbhi est tenu d'opérer des aménagements favorables aux espèces et plantes protégées. C'est le cas de la petite massette, petit roseau typique des zones humides. La gravière amont de Lumbin constitue un site intéressant pour de tels aménagements.

Mais pour cela, il faut reconnecter la gravière amont à l'Isère. En passant dans la gravière reconnectée, le débit de l'Isère va ralentir, et les limons se déposer au fond de la gravière. Ainsi,

d'ici une petite dizaine d'années, la gravière va naturellement et progressivement se combler pour devenir une zone favorable à la petite massette et aux autres plantes semi-aquatiques. Et les pêcheurs dans tout ça ? Le Symbhi ne les a pas oubliés. Les travaux des gravières commencent par les aménagements qui concernent la pratique de la pêche. La gravière aval a été aménagée cet automne pour les activités de pêche. Très abruptes, les berges

ont été redessinées, adoucies, et accueilleront un chemin piétonnier de 2,5 mètres de large. Un merlon a aussi été aménagé entre les deux gravières pour éviter que l'étang ne soit noyé lors de la moindre montée d'eau dans l'Isère. Un parking est à l'étude. À l'automne 2019, les poissons du plan d'eau de la gravière amont seront déplacés dans le plan d'eau de la gravière aval avant la reconnexion de la gravière amont, prévue à l'automne 2020.



Pontcharra : les travaux du plan d'eau terminés

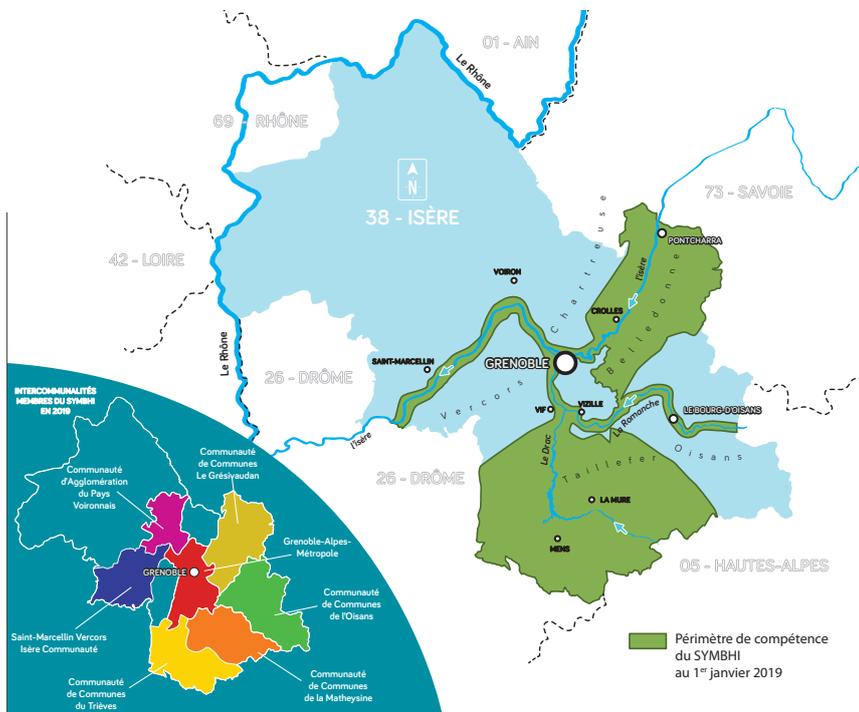
Le chantier-école en action, pour la plantation des plantes aquatiques ou semi-aquatiques, à l'automne 2018.

Les travaux sur le plan d'eau des Lônes de Pontcharra se sont achevés cet automne. L'apport de 63 000 m³ de limons a permis de créer 13 000 m² de « hauts-fonds » : des endroits où l'eau est moins profonde, et qui sont propices au développement de la biodiversité. Plantés de plantes aquatiques ou semi-aquatiques, les « hauts-fonds » constituent en effet des caches et des abris pour les poissons, les batraciens, les insectes et les oiseaux.

Afin que ces nouvelles plantations ne soient pas piétinées et que les espèces ne soient pas dérangées, cette zone, sur la partie Nord du plan d'eau, a été classée réserve temporaire de pêche pour les 5 années à venir, le temps que la végétation reprenne. Une haie autour du site est destinée à accueillir oiseaux, insectes et batraciens ainsi qu'à garantir la tranquillité du milieu. Enfin, les travaux ont été l'occasion pour des jeunes de pratiquer : deux chantiers école

ont été accueillis par l'entreprise Arbre Haie Forêt sur le plan d'eau des Lônes de Pontcharra pour participer aux plantations de plantes aquatiques ou semi-aquatiques et d'une haie arbustive. En tout, 20 jeunes de classe de 1^{er} « Gestion des milieux naturels et de la faune » du lycée de Saint-Ismier, ont prêté main-forte au réaménagement du plan d'eau.

Une nouvelle version du Symbhi



Depuis le 1^{er} janvier 2019, le Symbhi évolue sous une nouvelle forme. Sous l'impulsion de plusieurs lois, il a fusionné avec l'Association Départementale Isère Drac Romanche (ADIDR). Il assume aussi la compétence Gémapi pour la Communauté de communes du Grésivaudan. Enfin, il absorbe une partie des missions et du personnel du Sigreda (voir encadré). Le périmètre géographique et les missions sont désormais plus étendus : zoom sur ces transformations et leurs conséquences.



Fusion avec un partenaire historique

ENTRETIEN AVEC CHRISTOPHE ENGRAND, MAIRE DE BARRAUX, ET PRÉSIDENT DE L'AD ISÈRE DRAC ROMANCHE.

Pourquoi fusionner avec le Symbhi ? Quels bénéfices pour le territoire et les habitants ?

Cette fusion est la conséquence de nouvelles lois et décrets. Le bénéfice pour les habitants des zones protégées, c'est la continuité du service actuel avec le gestionnaire historique, sur le même périmètre, qui n'est donc pas morcelé.

Quelles difficultés, de quel ordre, pour cette fusion ?

Les difficultés sont simplement d'ordre pratique, car il convient d'effectuer en bon ordre le transfert du personnel, des ouvrages, et des moyens (locaux, contrats...). La difficulté globale résulte surtout du fait que le Symbhi doive en plus, sous des délais assez courts, intégrer également le Sigreda*, qui gère le Drac et ses affluents au sud de Grenoble.

À l'heure actuelle, quelles sont les complémentarités attendues ?

C'est assez simple : le Symbhi a la maîtrise d'ouvrage de grands projets de requalification des protections contre l'inondation ; l'AD Isère

Drac Romanche a la gestion, la surveillance et l'entretien de ces aménagements.

Quelles sont les particularités de l'AD ?

L'AD Isère Drac Romanche est le gestionnaire historique. Il fait preuve d'une réelle efficacité basée sur le développement de ses compétences, sur sa très bonne connaissance des ouvrages dont elle a la charge, et sur la stabilité de son périmètre d'intervention.

Comment garantir la continuité de service entre l'AD et le nouveau Symbhi ?

La garantie du service repose sur celle des moyens qu'on y consacre, qu'ils soient humains ou matériels. Pour les premiers, ils sont conservés puisque le personnel est transféré dans son intégralité. Pour les seconds, ils sont garantis également, car ce sont quasiment les mêmes acteurs qui financent actuellement l'AD Isère Drac Romanche, à savoir les EPCI et le Département.

* Lire article en page 15

fiche d'identité

AD Isère Drac Romanche

AD ISÈRE-DRAC-ROMANCHE

Nom : Association Départementale Drac Isère Romanche, établissement public à caractère administratif

Missions : entretien des systèmes de protection contre le risque inondation (surveillance et entretien des digues, réalisation des études et des travaux nécessaires)

Périmètre : un linéaire de 221 km : 160 km sur l'Isère ; 46 km sur la Romanche, Eau d'Olle, Lignarre ; 15 km sur le Drac. Soit 68 communes et 12 associations syndicales

Date de naissance : 1936

Nombre de salariés : 11 personnes

Le Grésivaudan confie sa Gemapi au Symbhi

Depuis le 1^{er} janvier 2019, le Symbhi assume les travaux sur les cours d'eau qui sont sous la responsabilité de la Communauté de communes Le Grésivaudan. Valérie Petex, élue du Grésivaudan explique ici les raisons et les enjeux de ce transfert de compétence.



Valérie Petex, Vice-Présidente de la Communauté de communes Le Grésivaudan en charge des milieux aquatiques.

Pourquoi la Communauté de communes Le Grésivaudan a-t-elle choisi de transférer sa compétence GEMAPI* au Symbhi ?

Nous avons d'abord entrepris de faire la liste de toutes les actions qui relevaient de la Gemapi sur notre territoire. Il en est sorti une liste de 67 actions prioritaires, qui nécessitaient un investissement de 21,5 millions d'euros, auquel s'ajoute 1,4 million par an pour l'entretien des cours d'eau.

La Communauté de communes n'a pas les services techniques ni l'ingénierie pour remplir ces missions. Nous nous sommes donc tournés vers ceux qui savent faire... le Symbhi sait faire ! D'autant plus qu'il évolue. Nous allons pouvoir lui confier ces travaux, notamment grâce à la fusion du Symbhi avec l'AD (lire article ci-contre).

Quelles sont les priorités ?

L'une des priorités est de trouver les fonds pour financer ces travaux. À l'heure actuelle, les actions Gemapi sont financées par la

taxe Gemapi. Pour une enveloppe annuelle de 1,5 million rapportée par la taxe Gemapi, cela représente une contribution annuelle moyenne de 15 euros par habitant. Mais le calcul de la taxe Gemapi est basé notamment sur la taxe d'habitation. Or, il est prévu que la taxe d'habitation disparaisse, sans assurance sur les compensations envisagées ! Cela nous laisse dans une grande incertitude, car les travaux vont monter en puissance, ainsi que les besoins de financement.

Compte tenu de l'ampleur des travaux, nous réfléchissons à la mise en place d'un Papi : un programme d'actions et de prévention des inondations. Cette démarche devrait nous ouvrir droit à des financements de la part de l'État.

Quels sont les travaux les plus urgents à entreprendre ?

Nous allons rapidement mettre en place les travaux relatifs au Plan de submersion rapide sur le Craponoz. Les travaux d'urgence à la suite des événements du 4 janvier 2018 (tempête

Éléonor) ont évidemment perturbé le planning des travaux pour 2018. Et il faut du temps, avant de pouvoir intervenir sur un cours d'eau : il y a des études hydrauliques à mener, des autorisations à demander, et on ne peut pas travailler en toutes saisons...

Quelles seront les conséquences de ce transfert pour le territoire et pour les habitants ?

C'est difficile à mesurer aujourd'hui. En tant qu'élus, nous sommes plus sereins, car nous confions notre programme de travaux à une structure en capacité de mettre en œuvre les opérations nécessaires.

Enfin, il faut bien rappeler que les riverains des berges d'un cours d'eau conservent l'obligation de son entretien courant ! En effet, ces riverains sont propriétaires jusqu'à l'axe du cours d'eau. Le manque d'entretien par les riverains peut mener à des catastrophes !

fiche d'identité

Le Sigreda



Né en mai 2005, le Sigreda est le Syndicat intercommunal de la Gresse, du Drac et de leurs affluents. Regroupant 75 communes, il est chargé notamment de la Gemapi mais aussi du service public d'assainissement non collectif pour 66 communes, de la gestion des réserves naturelles régionales des îles du Drac et de celle de l'étang de Haute-Jarrie.

Seule la mission Gemapi est confiée au Symbhi. Pour assurer la continuité de service, les cinq salariés qui s'en occupent au sein du Sigreda ont rejoint le Symbhi.

* GEMAPI

La « Gemapi », la Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des inondations, relève de la responsabilité intercommunale. Cette nouvelle responsabilité est effective depuis le 1^{er} janvier 2018. En Isère, plusieurs intercommunalités l'ont confiée au Symbhi (Pour plus d'infos, voir le site du Symbhi : www.symbhi.fr).

Restaurer les rivières et prévenir les inondations

L'étang des Iles à Montbonnot, restauré par le Symbhi

Rédaction : M. Vagneur - Illustrations : J. Valentin / TV and CO
Photos : S.O. Dupontreux / Photoec / Symbhi / Cabinet Ritz Architecte Atelier
Montage graphique : TV and CO
Coordination : E. Flandrin / O. Mantin



Contact :
SYMBHI
Syndicat mixte des bassins hydrauliques de l'Isère
9 rue Jean Bocq – BP 1096
38022 Grenoble cedex 1
www.symbhi.fr

Les partenaires financiers du Symbhi

