



PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

**Autorité environnementale**  
Préfet de région

**« Aménagement sur place de la RD540  
entre Montélimar et Montboucher-sur-Jabron »  
(Drôme)**

**Avis de l'Autorité administrative de l'État compétente en matière  
d'environnement**

Au titre des articles L. 122-1 et suivants du code de l'environnement

Avis P n° 2017-ARA-AP-00246

émis le 12 MAI 2017

DREAL AUVERGNE-RHONE-ALPES / Service CIDDAE  
5, Place Jules Ferry  
69453 Lyon cedex 06

<http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr>

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes / Service Connaissance, Information, Développement-durable, Autorité Environnementale pour le compte de monsieur le préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Le projet d'aménagement sur place de la RD540 entre Montélimar et Montboucher-sur-Jabron, présenté par le conseil départemental de la Drôme, est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale conformément aux articles L. 122-1, R. 122-2 et R. 122-7 du code de l'environnement. Une décision au cas par cas en date du 24/05/2013 a en effet soumis le projet à étude d'impact dans le cadre de la rubrique 6°d) du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement.

L'Autorité environnementale a été saisie pour avis, par la préfecture de la Drôme, le 28 février 2017 en vue d'obtenir la déclaration d'utilité publique du projet.

Cette saisine est conforme à l'article R. 122-7 du code de l'environnement.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 (III) de ce même code, le préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé, ont été consultés le 09 mars 2017.

La zone d'étude au sens environnemental concerne le territoire des communes de Montélimar et de Montboucher-sur-Jabron.

***Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à étude d'impact ou à évaluation environnementale, une « Autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.***

***L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple. Il ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation de travaux. Il ne dispense pas des autres procédures auxquelles le projet, plan ou programme peut être soumis par ailleurs.***

***L'avis de l'Autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité de l'opération, mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.***

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, ou mis à disposition du public conformément à l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

En application de l'article R. 122-7 (II) de ce même code, le présent avis devra également être mis en ligne :

- sur le site Internet de l'Autorité environnementale. À noter que les avis « Autorité environnementale » du préfet de région et des préfets de départements en Rhône-Alpes sont regroupés sur le site de la DREAL : [www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr](http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr), rubrique « Autorité environnementale » ;
- et sur le site Internet de l'autorité chargée de le recueillir, lorsque cette dernière dispose d'un tel site.

## Synthèse de l'avis

Entre Montélimar et Montboucher-sur-Jabron, la plate-forme routière à 2 voies de circulation de la Route Départementale n°540 (RD 540) présente des caractéristiques géométriques jugées insuffisantes et offre, au regard du trafic, un niveau de confort jugé médiocre pour les différents usagers. En outre, la présence de fossés profonds sur l'ensemble du linéaire, l'état de la chaussée, la présence de nombreux accès riverains ou débouchés de voies communales, font que cet axe est considéré comme dangereux.

Le projet objet du présent avis concerne la section de la RD540, itinéraire classé en 2<sup>ème</sup> catégorie, comprise entre les PR3+920 et PR6+120 de la sortie Est de Montélimar à l'entrée de Montboucher-sur-Jabron, au sein du département de la Drôme.

Cette section constitue la dernière section restant à aménager sur cet itinéraire.

Le projet consiste en un recalibrage de la RD540 en 2x1 voie avec terre-plein central, le rétablissement des accès riverains par la création de voies annexes et la réalisation de deux carrefours giratoires.

A terme, et après achèvement du contournement Sud-Est de Montélimar, le projet est annoncé comme pouvant évoluer par création de créneaux de dépassement alternativement dans les deux sens.

Il nécessite la réalisation de trois bassins de rétention et de décantation des eaux de ruissellement de la RD540.

Ces travaux ont vocation à mettre en adéquation le profil de la route avec le trafic observé (10 200 véhicules par jour) afin de sécuriser ce tronçon et d'améliorer la fluidité du trafic.

**Sur la forme**, l'étude d'impact, de bon niveau, comprend l'ensemble des parties prévues à l'article R. 122-5 du code de l'environnement et couvre les thématiques requises. Elle reste toutefois perfectible au regard des quelques observations figurant dans l'avis détaillé ci-après.

**Sur le fond**, l'étude traduit une bonne compréhension de la démarche dite « ERC » (« éviter réduire compenser »). Elle présente une analyse des impacts globalement pertinente et aboutit à des mesures proposées qui s'avèrent avoir un bon niveau de pertinence.

## Avis détaillé

Les pages citées dans cet avis font référence à l'étude d'impact, sauf mention contraire.

Plan de localisation du projet

Source : Dossier d'enquête préalable à la DUP – Pièce A d'août 2016  
page 8

### 1 – Présentation du projet et de son contexte

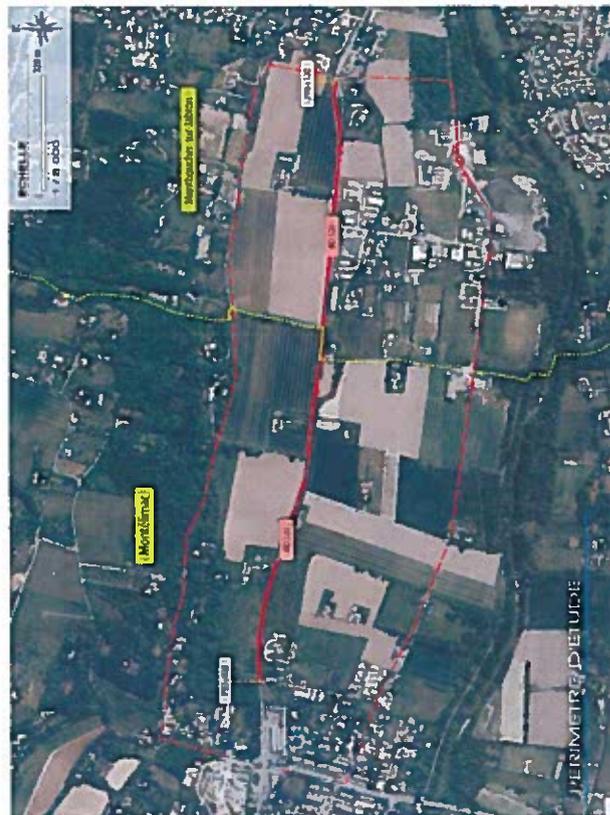
#### 1.1 – Description du projet

La route départementale n°540 est un axe important du réseau routier du département de la Drôme, qui relie Montélimar à Dieulefit. Cet axe est également classé route à grande circulation (RGC) entre Montélimar et La Bégude-de-Mazenc dans le décret n°2010-578 du 31 mai 2010.

Entre Montélimar et Montboucher-sur-Jabron, la plate-forme routière à 2 voies de circulation de la RD 540 présente des caractéristiques géométriques insuffisantes et offre, au regard du trafic, un niveau de confort insuffisant pour les différents usagers. En outre, la présence de fossés profonds sur l'ensemble du linéaire, l'état de la chaussée, la présence de nombreux accès riverains ou débouchés de voies communales, rendent cet axe dangereux.

Les travaux seront réalisés en deux phases :

- La première phase qui nécessite une largeur d'emprise du projet de 17,50 m en section courante, consiste en :
  - L'aménagement d'un profil de route à 2x1 voies de circulation, adapté à la classe de trafic relevé et correspondant aux nouvelles orientations du SODeR mis à jour en 2013 ;
  - la création de bandes multifonctionnelles de largeur 1,50 m de part et d'autre des voies circulables. Considérant la présence à court/moyen terme de la Véloroute Voie Verte (VVV) de la vallée du Jabron à proximité, le projet n'intègre pas l'aménagement de pistes cyclables. Les bandes multifonctionnelles permettront la circulation des vélos ;
  - la mise en place d'un dispositif de séparation des voies, matérialisé par un terre-plein central. Ce dispositif a pour objectif d'empêcher les dépassements et d'interdire les manœuvres de tourne-à-gauche dangereuses ;
  - l'aménagement de deux carrefours giratoires : l'un dit « de Ruty » permettant le retournement des véhicules et rétablissant les communications avec le chemin des Vergers et le chemin de Ruty ; l'autre dit « du Béal », permettant également le retournement des véhicules et rétablissant les communications avec la rue Saint-Martin et les voies de desserte de la zone artisanale de Montboucher-sur-Jabron ;
  - le réaménagement des arrêts de bus.
- La deuxième phase, qui arrivera après l'achèvement du contournement Sud-Est de Montélimar, consiste en l'aménagement d'un profil de route à 2 voies avec une voie de circulation et créneau de dépassement alternativement dans les deux sens. La largeur d'emprise sera alors portée à 21 m en section courante.



## **1.2 – Principaux enjeux environnementaux**

Les enjeux principaux identifiés par l'autorité environnementale liés aux aménagements concernés par le projet sont l'eau et les milieux aquatiques notamment en ce qui concerne la gestion des eaux pluviales, la biodiversité, l'intégration paysagère du projet et son emprise sur le foncier agricole et la santé publique en ce qui concerne l'exposition des populations aux pollutions et aux nuisances.

### **– Enjeu « Eau et milieux aquatiques » :**

Le tracé de la RD 540 entre Montélimar et Montboucher-sur-Jabron s'appuie sur des alluvions fluviales déposées en étroites bandes de part et d'autre du Jabron. Elles renferment une nappe phréatique s'écoulant d'Est en Ouest. Sur la commune de Montboucher-sur-Jabron, ces eaux souterraines sont exploitées pour la production d'eau potable. Aucun périmètre de protection de captage n'est toutefois intercepté par la zone d'étude.

Le captage de la Vesque (commune de Montboucher-sur-Jabron) exploite les eaux contenues dans les alluvions du Jabron. Le captage de Piérougier (commune d'Espeluche) exploite les eaux contenues dans les formations marno-calcaires et gréseuses du bassin versant du Jabron.

Les secteurs les plus urbanisés des communes sont équipés soit d'un réseau unitaire soit d'un réseau séparatif. Dans les zones rurales, la collecte des eaux pluviales est assurée par un réseau de fossés : c'est le cas du secteur d'étude de ce projet.

Le Jabron est alimenté par plusieurs fossés d'irrigation ainsi que par le canal du Lançon. Cet ouvrage, alimenté par une prise d'eau sur le ruisseau du Vermenon, est aujourd'hui utilisé pour l'arrosage de jardins ou l'irrigation agricole. Le régime hydrologique du Jabron est de type pluvial. Il est marqué par un fort contraste entre les hautes eaux de printemps et les basses eaux de l'été (juillet à septembre). Un suivi du Jabron, effectué en amont immédiat de sa confluence avec le Roubion, montre que le cours d'eau présente une bonne qualité tant au plan chimique que biologique.

Sur le secteur d'étude, les usages recensés sur le Jabron ont trait à la pêche. Le cours d'eau est ici classé en 2<sup>ème</sup> catégorie piscicole.

### **– Enjeu « Biodiversité » :**

La zone d'étude n'intercepte aucune Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de types I ou II. Cependant, Une ZNIEFF de type I, intitulée « Le Jabron » se situe à proximité (env 350 à 500 m au sud de la RD 540) qui couvre une surface d'environ 370 hectares et épouse le tracé du Jabron depuis sa traversée de la commune de Souspierre jusqu'à l'ouvrage de franchissement du boulevard des Présidents à Montélimar.

Le tracé de la RD 540 n'intercepte aucune des zones humides inventoriées mais se situe non loin de celle associée au tracé du Jabron qui s'écoule au Sud. Cette zone, référencée sous le numéro 26SOBENV0071 et dénommée « Le Jabron et le Roubion » correspond aux forêts alluviales accompagnant ces deux cours d'eau qui couvre une superficie de l'ordre de 507 hectares.

On notera ici que le SDAGE identifie le Jabron et ses affluents (excepté le Vermenon) comme réservoirs biologiques.

L'aire d'étude n'est pas située à proximité d'un Espace Naturel Sensible.

Aucune zone de protection spéciale (Natura 2000) n'est présente dans un rayon de 5 km autour du projet. La plus proche se situe à 22 km au Nord-Est du projet et correspond au massif de Saou et aux crêtes de la Tour. En revanche, un site d'importance communautaire est répertorié à moins de 2 km qui est référencé sous le numéro FR8201679 et intitulée « Rivière du Roubion ».

Le Roubion est une rivière caractérisée par son caractère largement naturel. Il possède un intérêt écologique très important, basé sur le maintien d'une forte dynamique fluviale. Ce caractère est remarquable en Europe où la plupart des rivières ont été très fortement artificialisées. Le Roubion compte parmi les rares rivières de

cette dimension à n'être équipée d'aucun véritable barrage. D'où la présence de très nombreux types d'habitats, composé d'espèces adaptées aux différentes conditions d'humidité et de richesse des sols.

Le Roubion abrite de nombreuses espèces animales et végétales peu communes. Le site a permis de repérer et de cartographier 14 habitats.

Concernant les espèces végétales recensées, les fossés et les prairies, aucune ne relève d'une protection particulière.

On note un alignement d'arbres qui se compose de vieux Platanes utilisés comme corbeautières par le Corbeau freux (*Corvus frugilegus*). Bien que cette espèce soit bien représentée dans la Drôme, l'âge séculaire de ces sujets mérite que l'on s'y intéresse et qu'on cherche à les préserver. Ils peuvent en outre servir d'abris pour de nombreuses espèces animales.

Les prospections menées pour sur les secteurs les plus humides de la zone d'étude ont permis de mettre en évidence la présence de deux espèces protégées d'Amphibiens au niveau national et inscrite à l'article 3 de la Convention de Berne : le Triton palmé et la Grenouille rieuse. Deux espèces de reptiles, protégées au niveau national et inscrites à l'article 2 de la Convention de Berne, ont également été recensées sur l'aire d'étude : le Lézard des murailles et le Lézard vert. Les enjeux concernant ces deux espèces restent néanmoins modérés au regard de leur caractère ubiquiste, au moins au plan régional.

L'avifaune observée est composée de 32 espèces pour la plupart ubiquistes voire commensales de l'homme. Treize d'entre elles sont considérées comme nicheuses dans l'emprise du projet.

#### **– Enjeu « Paysage » :**

Le secteur d'étude s'inscrit, pour l'essentiel, au sein de l'unité paysagère n° 260, intitulée « Vallée du Rhône en aval de Loriol ». Cette unité appartient à la famille des paysages marqués par de grands équipements.

Elle est limitée au Nord par la Route Nationale n°304 et l'unité urbaine de Loriol, au Sud par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et par des coteaux transversaux boisés et viticoles, au relief plus marqué à l'ouest ardéchois qu'à l'est drômois.

Les infrastructures (nationales n°7, autoroute A7, TGV, aéroport de Pierrelatte, barrages et canal du Rhône, lignes électriques), l'industrie (centrales nucléaires, éoliennes de Donzère, carrières), l'agriculture intensive (grandes parcelles de plantes fourragères, colza, tournesol, céréales...), les bourgs ouvriers et les nombreuses zones artisanales et commerciales marquent ce paysage de transit plat, urbanisé à outrance.

Aucun monument historique inscrit ou classé n'est répertorié sur le territoire de la commune de Montboucher-sur-Jabron. Le projet d'aménagement de la RD 540 se situe à 1,3 km de la limite du périmètre de protection le plus proche, correspondant au Château des Adhémar.

Le secteur d'étude ne compte aucun site inscrit ou classé. À moins d'un kilomètre au Sud-Est de l'aménagement, on note la présence de la zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) d'Espeluche. Cette zone remplace le périmètre de 500 m associé au Château de Lalo (monument partiellement inscrit).

#### **– Enjeu « déplacements et emprise sur le foncier agricole » :**

La région de Montélimar est très bien desservie par un réseau dense de voiries d'envergure nationale, régionale et départementale. Ainsi, outre l'autoroute A7 qui frôle son territoire, deux Routes Nationales la traversent : la RN 7 du Nord au Sud et la RN 102, à l'Ouest du centre historique.

Cette route est suivie dans l'ordre de trafic par : la RD 540 vers La Bégude, la RD 6 vers Sauzet et la RD 73 vers Châteauneuf du Rhône.

Sur le secteur d'étude, la RD 540 est empruntée par :

- la ligne urbaine Montélibus n°7 assurant la liaison entre Montboucher cimetière et le pôle de correspondances Charles de Gaulle ;

- la ligne périurbaine n° 35 assurant la liaison entre Montélimar (gare routière), Dieulefit et Valréas.

Par ailleurs, les Plans Locaux d'Urbanisme des deux communes concernées par le projet regroupent des zones urbaines et/ou à urbaniser, des zones agricoles et naturelles. Il existe un emplacement réservé ER4 pour l'aménagement de la RD540 et la connexion des voies secondaires au bénéfice du Conseil Général de la Drôme.

– **Enjeu de la « santé publique » :**

Les zones traversées sont peu densément urbanisées, mais il existe plusieurs habitations le long des aménagements projetés.

La qualité de l'air sur le secteur est globalement satisfaisante avec néanmoins quelques dépassements de valeurs limites mais pas d'atteinte des seuils d'information.

En termes de bruit, des mesures sur 24 heures réalisées en deux stations positionnées le long de la RD 540 ont révélés des résultats obtenus en périodes diurne et nocturne correspondant à des zones d'ambiance sonore préexistante modérée.

## **2 – Analyse de l'étude d'impact, de la qualité et de la pertinence des informations contenues**

### **2.1 – Caractère complet de l'étude**

Sur le plan formel, l'étude d'impact comprend l'ensemble des parties prévues à l'article R. 122-5 du code de l'environnement dans sa version en vigueur à la date de dépôt du dossier, et couvre les thématiques requises.

Elle est globalement bien illustrée, les nombreuses cartes, plans photographies du site sont de bonne qualité, et les synthèses, bien utiles en fin de paragraphes, sont bien présentes.

Elle aborde l'ensemble de thèmes environnementaux et les impacts du projet sont évalués en phase travaux ainsi qu'en phase de fonctionnement. Des mesures d'évitement, de réduction d'impact et de compensation sont présentées.

### **2.2 – État initial et analyse des impacts du projet sur l'environnement**

**État initial :** De manière générale, l'état initial est documenté de façon satisfaisante. Il est réalisé sur une aire d'étude cohérente et traite de l'ensemble des thématiques environnementales. Dans l'ensemble, les enjeux ont bien été identifiés, hiérarchisés et localisés.

Un tableau récapitule les enjeux sous forme de synthèse globale hiérarchisant l'ensemble des enjeux.(pages 213 à 216 de l'étude d'impact) au sein de l'état initial.

**Analyse des impacts :** Tous les types d'impacts (permanents, temporaires, directs ou indirects) ont été étudiés.

#### **Concernant l'enjeu « Eau et milieux aquatiques » :**

Les eaux souterraines sont une ressource vulnérable aux pollutions de surface nécessitant une attention particulière vis-à-vis des risques de pollution.

Par ailleurs, étant donné la présence d'une canalisation d'adduction d'eau potable le long de la RD540, la présence d'une canalisation de collecte des eaux usées sur le secteur de Montélimar et la présence de réseaux aériens de distribution d'électricité et de télécommunications, des dispositions sont à prendre pour la mise en œuvre des travaux.

Concernant la gestion des eaux pluviales, la conception du système d'assainissement pluvial de la voie devra tenir compte de la nécessité, d'une part, de préserver de la qualité des eaux des milieux récepteurs, d'autre part, de ne pas aggraver les risques d'inondations liées aux débordements du Jabron.

Une réflexion sur la maîtrise des risques de pollution accidentelle doit être menée tant en phase de travaux

qu'en phase d'exploitation de la voie, eu égard à la vulnérabilité des eaux souterraines aux pollutions de surface et à certains enjeux d'usage (arrosage, irrigation, halieutisme) des milieux récepteurs directs ou indirects des écoulements en provenance de la voie.

À noter que la phase de chantier est la période qui demande le plus de vigilance pour les eaux superficielles. Les travaux peuvent en effet avoir d'importantes conséquences pour la qualité physico-chimique, biologique et la disponibilité de la ressource en eau.

Deux types d'impacts prédominant :

- les risques de perturbation des écoulements superficiels : insuffisance de capacité ou encombrement accidentel des ouvrages hydrauliques ;
- les risques de dégradation de la qualité physico-chimique et biologique des eaux superficielles liés au lessivage par les pluies des zones terrassées ainsi qu'à d'éventuels rejets polluants des engins de chantiers, qu'ils soient d'origine accidentelle ou fonctionnelle.

On notera que le chantier n'intercepte aucune composante du réseau hydrographique local. Seuls des fossés d'irrigation / drainage et le canal du Lançon (arrosage / irrigation) sont concernés par les travaux.

Le projet peut de ce fait avoir pour conséquences :

- d'accroître les débits de ruissellement et les volumes d'eau rejetés dans les exutoires et d'aggraver l'irrégularité des débits du Jabron et de ses affluents, en raison de l'augmentation des surfaces imperméabilisées dans leurs bassins versants respectifs ;
- d'altérer la qualité d'eau des cours d'eau exutoires et les conditions de vie de la flore et de la faune aquatique du fait des risques de pollution chronique liée au lessivage de la chaussée et à l'entraînement de substances polluantes de natures diverses, et de pollution saisonnière liée à l'utilisation de sels de déverglaçage en période hivernale et de produits phytosanitaires en période végétative ;
- d'être à l'origine d'une pollution d'origine accidentelle.

Pour ces différentes raisons, le projet est d'ailleurs soumis à une procédure de déclaration au titre des articles L 214-1 et suivants du Code de l'environnement et nécessite, préalablement à sa réalisation, l'élaboration d'un dossier tel que décrit à l'article R. 214-32 du même code.

#### **Concernant les enjeux « Biodiversité » :**

L'emprise du projet est marquée par la présence d'une petite zone humide en bordure Sud, d'espèces animales protégées (mais régionalement communes) voire d'intérêt communautaire et d'une avifaune comprenant 13 espèces considérées comme nicheuses. Cette situation contraint les aménagements projetés à un évitement des secteurs les plus intéressants sur le plan écologique et, le cas-échéant, à réduire ou compenser les incidences sur les milieux naturels.

#### **Concernant les enjeux « Paysage » :**

La réalisation du projet doit s'accompagner de la réalisation d'aménagements paysagers favorisant son intégration, en limitant les modifications de l'ambiance paysagère actuelle.

#### **Concernant les enjeux « déplacements et d'emprise sur le foncier agricole » :**

L'aménagement sur place de la RD540 vise à fluidifier le trafic des véhicules et à sécuriser les accès riverains. Il comprend en particulier la mise en place d'un îlot central infranchissable pouvant se révéler contraignant pour les échanges entre les parcelles agricoles situées de part et d'autre de la voie. Toutefois, cette opération n'induit vraisemblablement pas de modification significative des déplacements (pas d'augmentation ou de report de trafic).

Les impacts du projet sur l'activité agricole sont principalement de deux ordres :

- un effet de substitution provoquant la suppression définitive de sols à vocation agricole au droit des exploitations affectées. Il en résulte une perte de superficie avec des conséquences variables sur les exploitations en fonction de l'étendue des emprises, de la valeur agronomique des sols et du type de cultures pratiquées ;
- une modification des conditions d'accès aux parcelles.

### **Concernant les enjeux « santé publique » :**

Deux principaux phénomènes, liés aux opérations de terrassement en particulier, peuvent être à l'origine d'une dégradation momentanée et très localisée de la qualité de l'air :

- les émanations gazeuses des engins de chantier ;
- le soulèvement de poussières.

Les travaux de génie civil, du fait du bruit inhérent aux engins, sont sources de nuisances sonores pour les riverains, dont certains sont ici situés en bordure de l'emprise du chantier. La réglementation qui encadre ces nuisances se limite aux normes d'émission sonore de ces engins ainsi qu'à l'obligation légale de déclaration de travaux et aux arrêtés préfectoraux ou municipaux réglementant les activités bruyantes.

Des actions seront donc menées en phase chantier pour limiter les nuisances sonores dans le cadre des prescriptions des PAE des entreprises :

- utilisation d'engins de chantier conformes à la réglementation en vigueur, suffisamment puissants et présentant une bonne isolation phonique ;
- adaptation des horaires de chantier et limitation des travaux de nuit ;
- information des riverains.

### **2.3 – Justification du projet et étude de variantes**

L'étude d'impact comporte un développement intitulé « Présentation et comparaison des variantes d'aménagement » qui justifie le projet en termes de sécurité routière et au regard du trafic supporté (niveau voisin de 10 000 véhicules par jour).

On notera qu'au vu du niveau de l'accidentologie mais surtout de l'importance du trafic sur cette section, l'aménagement de la RD 540 entre Montélimar et Montboucher-sur-Jabron est annoncé comme figurant parmi les aménagements sur place les plus prioritaires à réaliser sur le réseau des routes départementales de la Drôme.

L'étude d'impact présente une justification du parti d'aménagement retenu, le Conseil départemental de la Drôme ayant opté pour la réalisation d'un aménagement en deux phases :

La première correspond à la variante n°3 (décrite page 221 de l'étude d'impact). Sa mise en œuvre permet de sécuriser les déplacements sur la Route Départementale sans impacter significativement les espaces riverains. Elle préserve ainsi le foncier agricole limitrophe de la voie.

La seconde, dont la mise en œuvre interviendra à terme et après achèvement du contournement Sud-Est de Montélimar, correspond à la variante n°2. Elle aura pour vocation d'améliorer la fluidité du trafic, qui devrait alors connaître une évolution significative du fait du raccordement du contournement sur le giratoire de Ruty.

Une synthèse illustre cette réflexion en page 222 de l'étude d'impact.

### **2.4 – Compatibilité avec les documents cadres**

L'étude d'impact, listant l'ensemble des plans, programmes et documents d'urbanisme intéressés, produit, pour ceux qui sont réputés pouvoir être concernés, une analyse de la compatibilité du projet. Elle décrit l'articulation du projet avec ces différents documents.

Elle précise, entre autres, que le projet est compatible avec :

- Les Plans Locaux d'Urbanismes des deux communes concernées par le projet ;

- les orientations du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée 2016-2021 ;
- le Schéma régional de cohérence écologique (S.R.C.E.) Rhône-Alpes.

### **2.5 – Résumé non technique**

L'étude d'impact est accompagnée d'un résumé non technique qui reprend l'ensemble des éléments développés dans l'étude d'impact. Lisible et clair, il gagnerait toutefois à contenir les plans et illustrations qui lui permettraient de jouer pleinement son rôle.

## **3) Prise en compte de l'environnement par le projet**

Des mesures d'évitement et de réduction en phase travaux et exploitation sont proposées pour les principaux enjeux identifiés.

Cette partie est déclinée par thématiques principales :

### **3.1 – « Eau et milieux aquatiques » :**

En phase travaux, il est prévu que les entreprises mettent en place un Plan d'Assurance Environnement reprenant les principales mesures de précaution et en mettent en place des fossés collecteurs temporaires autour des zones de chantier acheminant les eaux vers des bassins de décantation provisoires.

Il reste toutefois nécessaire de définir une procédure d'intervention en cas de pollution accidentelle.

La collecte des eaux pluviales de voiries par des cunettes ou fossés engazonnés et acheminement vers des bassins de rétention dimensionnés permet de compenser l'augmentation de surface imperméabilisée.

Le traitement des eaux pluviales de voiries dans les bassins de décantation permettant de limiter la pollution rejetée dans les milieux récepteurs.

### **3.2 – Biodiversité**

La reconstitution, au titre de mesure compensatoire, d'une roselière en bordure du fossé dévoté et des bassins de rétention des eaux pluviales permettra de maintenir sur le secteur un biotope colonisable par les Amphibiens.

L'opération de recalibrage de la route comprend l'aménagement de nouveaux talus en bordure Sud de l'aménagement. Quant aux murets ou amas de pierres qui pourraient être détruits, il est proposé de reconstituer, en retrait de la plate forme-routière mais sur les emprises foncières maîtrisées par le conseil départemental de la Drôme, des amas de pierres au niveau de placettes bien exposées. Cette démarche doit permettre le maintien sur site de cette population dont on notera qu'elle trouve localement d'autres habitats qui lui sont favorables.

### **3.3 – Paysage**

Les aménagements paysagers proposés, essentiellement au niveau des carrefours giratoires de Ruty et du Béal et des délaissés (Cf. paragraphe B.6.4 en page 108 de l'étude d'impact), contribueront à intégrer l'aménagement routier dans son environnement.

Ainsi, l'incidence paysagère de l'aménagement projeté devrait être modérée compte tenu notamment d'emprises limitées, d'un tracé optimisé par rapport au terrain naturel, du respect des éléments structurants.

### **3.4 – « déplacements et emprise sur le foncier agricole » :**

L'aménagement de la RD540 et des voies connexes a été défini de manière à passer en bordure des parcelles agricoles ou le long des chemins d'exploitation existants. Au niveau des parcelles touchées, la définition du

tracé a pris en considération le parcellaire afin de limiter les recouvrements rédhibitoires des parcelles exploitées et la création de délaissés. Le projet, qui intègre la réalisation d'un îlot central infranchissable, modifie les conditions d'accès aux parcelles situées de part et d'autre de la RD540. À ce titre, l'opération a fait l'objet d'une concertation préalable avec la Chambre d'Agriculture de la Drôme en décembre 2014. Celle-ci a jugé le projet adapté à la préservation de l'activité agricole. Ce jugement tient compte de la bonne gestion des emprises (section courante, voies annexes,...) et de l'aménagement de carrefours giratoires permettant de maintenir les échanges nord / sud dans des conditions peu pénalisantes.

### **3.5 – « santé publique » :**

L'évaluation du risque sanitaire est faite de manière qualitative et le projet s'inscrit sur un espace d'habitat de faible densité. Cependant, on note que le nombre de riverains et leur éloignement vis-à-vis du projet n'ont pas été clairement exposés.

Ceci étant, les modélisations de l'impact du projet après travaux et à l'horizon 2038 ne mettent pas en évidence d'impacts significatifs, au sens du code de l'environnement, sur l'exposition des riverains au bruit de l'infrastructure. De ce fait, le projet ne prévoit pas de protection acoustique.

Bien qu'il ne s'agisse pas d'un sujet critique eu égard au projet concerné, les données relatives à la qualité de l'air présentes en pages 84 et 195 du dossier de DUP mériteraient d'être actualisées.

Le projet n'induit aucun impact supplémentaires sur la qualité de l'air. En effet, il s'agit d'un aménagement qualitatif qui n'est pas destiné à avoir d'influence sur l'évolution du trafic.

La réalisation des travaux pourra être à l'origine d'effets temporaires localisés tels que les émissions polluantes liées à l'activité des engins de chantier ou les poussières. Des dispositions sont annoncées pour éviter l'envoi de poussières par temps sec.

Par ailleurs, le projet implique des travaux de terrassement, or l'ambrosie peut prospérer dans les terrains dénudés, les terres rapportées peu ou pas végétalisées, les chantiers, les bas-côtés et les voies de communication. L'arrêté préfectoral n°2011201-003 du 20 juillet 2001 prescrit la destruction obligatoire de l'ambrosie dans le département de la Drôme.

Des dispositions sont prévues au dossier afin d'éviter la propagation d'espèces invasives qui devront être étendues à l'ambrosie en tenant compte des prescriptions de l'arrêté cité ci-dessus.

**Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux (notamment procédures d'urbanisme, procédure loi sur l'eau, autorisation de défrichement).**

Pour le préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, *par délégation*

Pour la directrice, *par sub.délégation*

*DESJ*

*Le Chef de service*