



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

Autorité environnementale

Préfet de région

**« Reconstruction du pont de la Buissière – RD166
Sur les communes de Le Cheylas et La Buissière »
(Isère)**

**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-00356
G 2017-003828**

émis le 30 AOUT 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 de démolition et de reconstruction du pont de la Buissière, présenté par le conseil départemental de l'Isère, 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. Le projet est soumis à étude d'impact, et à autorisation environnementale. Le dossier d'étude d'impact constitue également le dossier d'incidence au titre de la loi sur l'eau.

L'Autorité environnementale a été saisie pour avis, par la Direction Départementale des Territoires de l'Isère, le 30 juin 2017.

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 12 juillet 2017.

La zone d'étude au sens environnemental concerne le territoire des communes de La Buissière et Le Cheylas.

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, 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

Le projet consiste en la démolition et la reconstruction sur place du Pont de la Buisnière situé sur les communes du Cheylas et de La Buisnière dans le département de l'Isère.

La circulation a été interdite suite à la dégradation du pont de la Buisnière qui enjambe l'Isère et relie la Buisnière au Cheylas, dans le Grésivaudan.

Sur la forme, l'étude d'impact, de bon niveau, est claire et de bonne qualité. Elle 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.

En termes de méthode, l'étude traduit une bonne compréhension de la démarche dite « ERC » (« éviter réduire compenser »). Elle présente une analyse des impacts globalement pertinente même si elle reste perfectible au regard de certains points particuliers comme la présence avérée ou non de chiroptères au niveau du pont. Les mesures d'intégration environnementale apparaissent globalement pertinentes même si certaines mériteraient d'être davantage détaillées et assorties d'un engagement ferme du maître d'ouvrage.

Sur le fond, les enjeux ont bien été identifiés et pris en compte. L'aménagement du pont et de son seuil répondent aux objectifs de rétablissement de la continuité écologique de l'Isère en améliorant la situation tant du point de vue de la continuité biologique de celui du transit sédimentaire. Le fait qu'il soit reconstruit sur place réduit très fortement l'effet d'emprise du projet qui s'avère donc très peu consommateur de milieux naturels.

Eu égard au fort allongement de parcours résultant de la coupure de la RD166, il résultera du projet une diminution très significative des kilomètres parcourus et des pollutions, nuisances et émissions de gaz à effet de serre qui y sont liés. Une prise en compte plus affirmée des déplacements cyclables aurait encore amélioré le projet de ce point de vue.

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'étude d'impact – de mars 2017 page 13

1 – Présentation du projet et de son contexte

Au printemps 2013, le pont de la Bussière, qui enjambe l'Isère, dispose de cinq voûtes en pierre de taille et relie La Bussière au Cheylas, dans le Grésivaudan, a manifesté des signes de faiblesse faisant craindre un effondrement à court terme et imposant l'interruption du trafic sur la RD166 occasionnant un important allongement de parcours pour les usagers.

Une réparation n'étant pas techniquement réalisable, la solution choisie est celle de la reconstruction.



1.1 – Description du projet

Il s'agit d'un pont à deux travées de 120 mètres de long, avec une chaussée de 6 mètres et deux trottoirs.

Le projet nécessite :

- la mise en place des batardeaux en rive droite et la démolition de l'ouvrage existant en deux phases : démolition des travées 4 et 5 dans un premier temps, puis du retournement du batardeau en rive gauche avant la démolition des travées 1 à 3 ;
- la construction de la pile centrale, le lançage de la charpente métallique, la réalisation du hourdi et de la pose des superstructures.

1.2 – Principaux enjeux environnementaux

Les enjeux principaux identifiés par l'autorité environnementale sont liés aux thématiques suivantes : l'eau et les milieux aquatiques, la biodiversité et les déplacements.

– Enjeu « Eau et milieux aquatiques » :

Le projet est réalisé dans la rivière Isère, qui correspond à l'enjeu principal du projet. L'Isère est classée en liste 2 (cf article L214-17 et R214-107 du code de l'environnement) et le seuil existant, associé au pont de la Bussière est un obstacle référencé au référentiel des obstacles.

La qualité du cours d'eau et ses enjeux ont bien été identifiés dans le dossier de l'étude d'impact.

L'actuel pont de la Bussière, avec ses 4 piles et son seuil de 2 mètres de hauteur engendre actuellement un impact important pour les crues de l'Isère et pour le transport solide.

L'enjeu du projet consiste à diminuer l'impact du pont sur le bon écoulement de la rivière Isère et à améliorer la continuité écologique sous le pont.

La nappe « alluvions de l'Isère en combe de Savoie et Grésivaudan » correspond à la masse d'eau souterraine concernée. Le projet est situé à proximité du périmètre éloigné du captage d'eau potable du Cheylas. La nappe est caractérisée comme vulnérable car elle n'est pas protégée par un niveau imperméable.

Enfin, l'ensemble du secteur est compris au sein d'un vaste complexe des zones humides identifiées à l'inventaire départemental.

– Enjeu « Biodiversité » :

Les enjeux environnementaux ont bien été identifiés, localisés et hiérarchisés.

La zone d'étude se situe en tout ou partie dans le périmètre de la Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I « L'Isère de Pontcharra à Villard-Bonnot », à proximité immédiate d'un Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB) « zones humides de la Rolande et du Maupas » et d'un Espace Naturel Sensible (ENS) du département de l'Isère.

Les milieux anthropisés et colonisés par des espèces exotiques envahissantes sont nombreux.

Les principaux enjeux faune/flore/habitats relèvent de la présence d'une forêt alluviale d'intérêt communautaire prioritaire, de quelques stations d'espèces de flore protégées et/ou patrimoniales, d'espèces de faune protégées et d'habitats d'espèces .

L'évaluation des incidences Natura 2000 est satisfaisante. Elle est argumentée et conclusive quant à l'absence d'incidence sur les enjeux de conservation du site Natura 2000 le plus proche.

– Enjeu « Déplacements » :

L'aire d'étude du projet est traversée par l'autoroute A41 et par une voie ferrée. La RD166 est actuellement coupée au niveau du pont de la Buissière. Avant la dégradation du pont de La Buissière, le trafic sur la RD166 était de 2 300 véhicules par jour. Plusieurs lignes de bus desservent l'aire d'étude, au niveau de la gare du Cheylas.

La place de la voiture dans les déplacements est prépondérante dans ce secteur du Grésivaudan.

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 visées à l'article R. 122-5 du code de l'environnement dans sa version en vigueur à la date de dépôt de la demande, et couvre les thématiques requises.

Elle est globalement bien illustrée, les nombreuses cartes, plans photographiques 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 même si elles auraient pu être mieux détaillées, avec un engagement ferme du maître d'ouvrage.

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 112 et 113 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 travaux de démolition et de construction du pont de la Buissière nécessitent la mise en place de batardeaux en deux phases, successivement une par rive. Ils nécessitent d'accéder à environ la moitié de la

section du lit mineur à chaque fois. L'impact principal de cette phase de réalisation concerne la maîtrise du risque de crue en phase travaux.

Les impacts du projet sur la nappe « des alluvions de l'Isère Combe de Savoie et Grésivaudan » correspondent principalement à ceux des fondations du nouvel ouvrage.

Concernant les enjeux « Biodiversité » :

L'état initial se base sur des données bibliographiques et des inventaires réalisés selon des méthodologies appropriées. Il apparaît représentatif. Les éléments de l'étude d'impact, concernant cette thématique, sont clairs, bien rédigés, argumentés et illustrés.

Globalement, les impacts potentiels permanents, temporaires, directs et indirects du projet sur les enjeux ont été étudiés. Au vu des enjeux identifiés, de la nature des travaux et des aménagements, le dossier présente une bonne analyse de ces impacts.

Concernant toutefois le sujet très particulier de la présence des chiroptères dans ou à proximité de l'ouvrage actuel, on note une divergence entre le contenu de l'état initial et celui de l'analyse des impacts. Dans la partie état initial, on peut lire que la présence occasionnelle d'individus isolés à un moment de leur cycle biologique reste possible, alors que plus loin, on lit que le pont de la Buisnière est actuellement utilisé comme gîte d'hivernage.

Les impacts sont principalement liés à la perte d'habitat et d'habitats d'espèces, la destruction potentielle d'espèces ou le dérangement en phase travaux, ainsi qu'au risque de propagation des espèces invasives.

Concernant les enjeux « Déplacements » :

Le projet a vocation à améliorer la situation existante, puisqu'il s'agit de rétablir une liaison interrompue depuis 2013 et qui fait défaut. Les distances et temps de trajets seront très significativement raccourcis, ce qui diminuera également les émissions de gaz à effet de serre.

2.3 – Justification du projet et étude de variantes

Conformément aux articles L.122-1 à L.122-3-5 et R.122-4 à R.122-5 du Code de l'Environnement en vigueur à la date du dépôt de la demande, l'étude d'impact inclut un développement présentant l'esquisse des principales solutions de substitution envisagées par le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu.

Le pétitionnaire a choisi les travaux permettant de garantir l'objet initial du projet en préservant au mieux l'environnement.

Les choix ont été faits afin de ne pas avoir d'incidences significatives en cas de crues et notamment sur l'ouvrage de régulation de crue de Pontcharra. Une crue de référence pour chaque phase de chantier a été déterminée. Elle correspond à un compromis entre la résistance des batardeaux et l'acceptabilité des impacts en amont et en aval qu'amènerait le maintien du batardeau. Au-dessus de ce niveau, le batardeau sera rendu fusible afin d'éviter d'impacter significativement le niveau des plus hautes eaux et d'aggraver le risque inondation.

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 :

- le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux prévu par les articles L. 212-1 et L. 212-2 du code de l'environnement ;
- le schéma d'aménagement et de gestion des eaux Rhône-Méditerranée ;
- le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie Rhône-Alpes ;

- les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques prévues à l'article L. 371-2 du code de l'environnement ;
- le schéma régional de cohérence écologique Rhône-Alpes ;
- Le plan régional santé environnement Rhône Alpes ;
- Le plan climat énergie territorial de la communauté de communes du Grésivaudan ;
- le plan national de prévention des déchets prévu par l'article L. 541-11 du code de l'environnement ;
- le plan national de prévention et de gestion de certaines catégories de déchets prévu par l'article L. 541-11-1 du code de l'environnement ;
- le plan départemental ou interdépartemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux prévu par l'article L. 541-14 du code de l'environnement ;
- le plan départemental ou interdépartemental de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics prévu par l'article L. 541-14-1 du code de l'environnement ;
- le plan de gestion des risques d'inondation du bassin Rhône-Méditerranée ;
- le projet de plan de déplacements urbains du Grésivaudan ;
- le schéma de cohérence territoriale ;
- le plan d'occupation des sols.

2.5 – Résumé non technique

L'étude d'impact est accompagnée d'un résumé non technique, lisible et clair, correctement illustré et qui reprend l'ensemble des éléments développés dans l'étude d'impact.

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 » :

Le choix de réaliser un pont avec une seule pile permettra d'améliorer très significativement la situation par rapport à celle engendrée par l'ouvrage existant dans la mesure où il conduit à minimiser l'impact du pont sur le lit mineur en cas de crue.

Le seuil en rivière sera lui aussi partiellement effacé dans la mesure où il est prévu qu'il soit aplani avec une pente de 5 % améliorant nettement la continuité biologique ainsi que le transit sédimentaire. Il est toutefois dommage que le dossier ne contienne pas une analyse plus claire des gains qu'apportera cette modification du seuil sur l'environnement.

L'impact des batardeaux pour les deux phases de travaux a été étudié, en particulier en modélisant l'impact sur l'ensemble des ouvrages connus susceptibles d'être impactés le long de l'Isère.

L'organisation temporelle et physique du chantier a été adaptée afin de garantir l'objet initial du projet en préservant au mieux l'environnement.

Le phasage du projet prévoit d'intervenir dans le lit de l'Isère pendant environ 1 an. La rivière Isère comporte une quinzaine d'espèces piscicoles avec des cycles de vie propre qui ne permettent pas de cibler concrètement une période de moindre impact. La contrainte la plus importante sur l'échéancier de déroulement du chantier est donc le risque de crues dont les plus contraignantes interviennent en général entre début mai et fin juillet.

Dans cet esprit, le pétitionnaire prévoit la mise en place de mesures de surveillance, d'anticipation et d'alerte des crues, la mise en place d'un plan de retrait du chantier en cas de crue qui permettront d'évacuer rapidement le chantier et de rendre fusible le batardeau en place.

Le risque de pollution de l'Isère en phase en chantier fait l'objet de mesures d'évitement et de réduction et un plan d'intervention et d'alerte sera mis en place.

Le projet prend des mesures afin de rendre très faibles les impacts sur l'hydrogéologie. Les impacts de pollutions diffuses ou ponctuelles ont été étudiés. Les travaux seront réalisés en dehors du périmètre éloigné du captage du Cheylas. Elles font l'objet d'un panel de mesures d'évitement et de réduction permettant de limiter les impacts au niveau du chantier.

3.2 – Biodiversité

Les mesures d'évitement et de réduction relatives aux enjeux des forêts alluviales et d'une espèce de flore protégée (l'Inule de Suisse) sont bien précisées et cartographiées. Elles permettent d'éviter les impacts de façon significative sur les milieux.

Une démarche d'évitement, de réduction et d'accompagnement a été mise en place pour réduire les impacts de façon significative sur les Chiroptères et l'Avifaune, avec notamment la création d'aires de repos et de reproduction.

Concernant la question de la présence potentielle de chiroptères sur le site du projet, aucune mesure spécifique n'est proposée en phase travaux. Rien n'est spécifié dans la partie relative au milieu naturel. Dans la synthèse générale, page 138, on peut toutefois lire que les travaux sont prévus hors période de sensibilité de l'avifaune et les chiroptères mais sans plus de détails.

Si l'on fait abstraction de ce point particulier, les mesures d'évitement et de réduction préconisées, notamment mises en défens des espaces sensibles, des stations d'espèces invasives et des stations d'espèces de flore (notamment petite massette et inule de Suisse), adaptation du calendrier des travaux aux périodes de sensibilité des espèces (avifaune), permettent de limiter significativement les impacts potentiels.

Les mesures d'accompagnement prévoient notamment la présence d'un écologue en phase chantier, l'installation de nichoirs.

Les mesures apparaissent pertinentes sans présenter de difficultés de mise en œuvre, toutefois, il importe qu'elles puissent être mieux détaillées eu égard aux points suivants :

- les modalités techniques de mise en œuvre des mesures d'évitement (page 122) et les mesures de réduction relatives aux **espèces invasives** (pages 127) ont vocation à être plus développées techniquement ;
- étant indiqué à la page 128 que des **plantations** seront effectuées lors de la remise en état, il importe que les modalités techniques de leur mise en œuvre soient mieux détaillées (espèces locales, listes de plants...) ;
- les mesures de réduction et d'accompagnement relatives à la **pose de nichoirs** inclus dans le futur pont, dans des bâtis et milieux naturels alentours auraient vocation à être développées dans le corps de l'étude (localisation, descriptifs techniques, nombre minimum de nichoirs, entretien, durée d'engagement en phase d'exploitation, suivis). En effet, elles ne sont que brièvement évoquées en pages 128 et 154, le descriptif technique étant renvoyé à l'annexe B (page 154) qui est en fait une note de cadrage (page 219). Or, cette note comporte des préconisations qui ne garantissent pas réellement l'engagement du maître d'ouvrage concernant la mise en œuvre de ces mesures. L'autorité environnementale recommande que le dossier soit assorti d'engagements fermes du maître d'ouvrage quant aux mesures développées dans l'annexe précitées¹ ;
- concernant les mesures complémentaires ex-situ (aménagement de bâti et création d'un îlot de senescence), il est indiqué en page 9 de l'annexe que celles-ci ne sont pas encore abouties, ce qui

1 *Engagement notamment sur le nombre minimal de nichoirs intégrés au pont ainsi que sur l'entretien et les suivis prévus pour ceux-ci en phase d'exploitation.*

explique qu'elles ne soient pas développées techniquement dans le corps du dossier (page 128). Ces mesures étant une des conditions de l'acceptabilité environnementale du projet, celles-ci doivent faire l'objet d'un engagement ferme, notamment pour ce qui concerne l'aménagement d'un bâti en faveur des Chiroptères. En effet, cette mesure apparaît nécessaire afin de garantir l'absence d'impacts résiduels significatifs sur ce groupe d'espèces ;

- les modalités de suivis des mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement, reportées en annexe B, ont vocation à être développées et précisées techniquement dans le dossier et faire l'objet d'un engagement ferme.

3.3 – Déplacements

Le rétablissement du trafic sur la route départementale 166 constitue un effet positif majeur du projet, réduisant fortement le nombre de kilomètres parcourus ainsi que les pollutions, nuisances et émissions de gaz à effet de serre qui y sont liées. Le projet semble toutefois se borner à la restauration de la situation précédente alors qu'il aurait utilement pu inclure des éléments pouvant aller dans le sens d'une amélioration des parts modales des modes autres que la voiture particulière (infrastructures favorables aux déplacements cyclables par exemple).

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
Le directeur régional Délégué

A blue ink signature, appearing to be 'JP DENEUVY', written in a cursive style.

Jean-Philippe DENEUVY

