



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
relatif au projet de création d'un échangeur à Montélier sur la RN7
présenté par le conseil départemental de la Drôme
sur la commune de Valence
(département de la Drôme)**

Avis n° 2019-ARA-AP-833

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), dans sa réunion du 14 mai 2019, a donné délégation à Mme Véronique Wormser, en application des articles 3 et 4 de sa décision du 14 mai 2019 portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret du 2 octobre 2015 modifié relatif au CGEDD, pour statuer sur la demande d'avis relative au projet de création d'un échangeur sur la RN 7 à Montélier sur la commune de Valence (département de la Drôme).

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 23 mai 2019, par l'autorité compétente pour autoriser le projet de création de l'échangeur de Montélier, pour avis au titre de l'autorité environnementale.

Conformément aux dispositions du II de l'article R122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de l'article R. 181-18 du même code, l'Agence régionale de santé a été consultée dans le cadre de la procédure liée à l'autorisation environnementale et a produit un avis le 28 juin 2019.

La DREAL a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis.

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis, le mettre en ligne et le transmettre à l'autorité compétente.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.

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 même code.

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Synthèse

La création de l'échangeur de Montélier sur la RN7 à l'est de Valence (26), à hauteur de son intersection avec la RD 119, est menée par le conseil départemental de la Drôme pour résoudre les phénomènes de congestion existant dans ce secteur de Valence.

Les principaux enjeux relevés par l'Ae ont trait à :

- la maîtrise de l'urbanisation sur les secteurs desservis par le projet,
- l'amélioration de la qualité de l'air,
- la préservation de la biodiversité (de la faune en particulier) et des espaces agricoles,
- la limitation du bruit routier ;
- la préservation de la qualité de la ressource en eau.

L'étude d'impact ne comprend pas tous les éléments requis par le code de l'environnement pour des projets de cette nature ; il manque notamment l'analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation et celle des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet.

Certaines modélisations et évaluations relatives au trafic, aux émissions des véhicules et à la pollution de l'air nécessitent en outre d'être explicitées et de se fonder sur des données et outils récents. Dans le contexte précis où la ville de Valence est concernée par le contentieux engagé par la Commission européenne vis-à-vis de la France en matière de non-respect des objectifs de qualité de l'air, ces différents constats revêtent une importance particulière. L'échelle de réalisation des dispositifs de réduction des impacts du projet en matière de bruit et la justification du caractère non significatif des incidences résiduelles du projet sur les espèces protégées nécessitent également d'être précisées.

Les principales recommandations formulées par l'Autorité environnementale portent sur ces points.

L'ensemble des observations et recommandations de l'autorité environnementale est présenté dans l'avis détaillé.

Avis

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....	5
1.1. Contexte et présentation du projet.....	5
1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet.....	6
2. Qualité de l'étude d'impact.....	7
2.1. Observations générales.....	7
2.2. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution.....	7
2.3. Description des solutions de substitution raisonnables et justification des choix retenus.....	10
2.4. Incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et des mesures prévues pour supprimer, réduire et le cas échéant pour compenser les impacts.....	10
2.4.1. Phase travaux.....	10
2.4.2. Phase exploitation.....	11
2.5. Suivi du projet, de ses effets, des mesures et de leurs effets.....	13
2.6. Articulation du projet avec les documents de planification.....	13
2.7. Résumé non technique.....	14

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

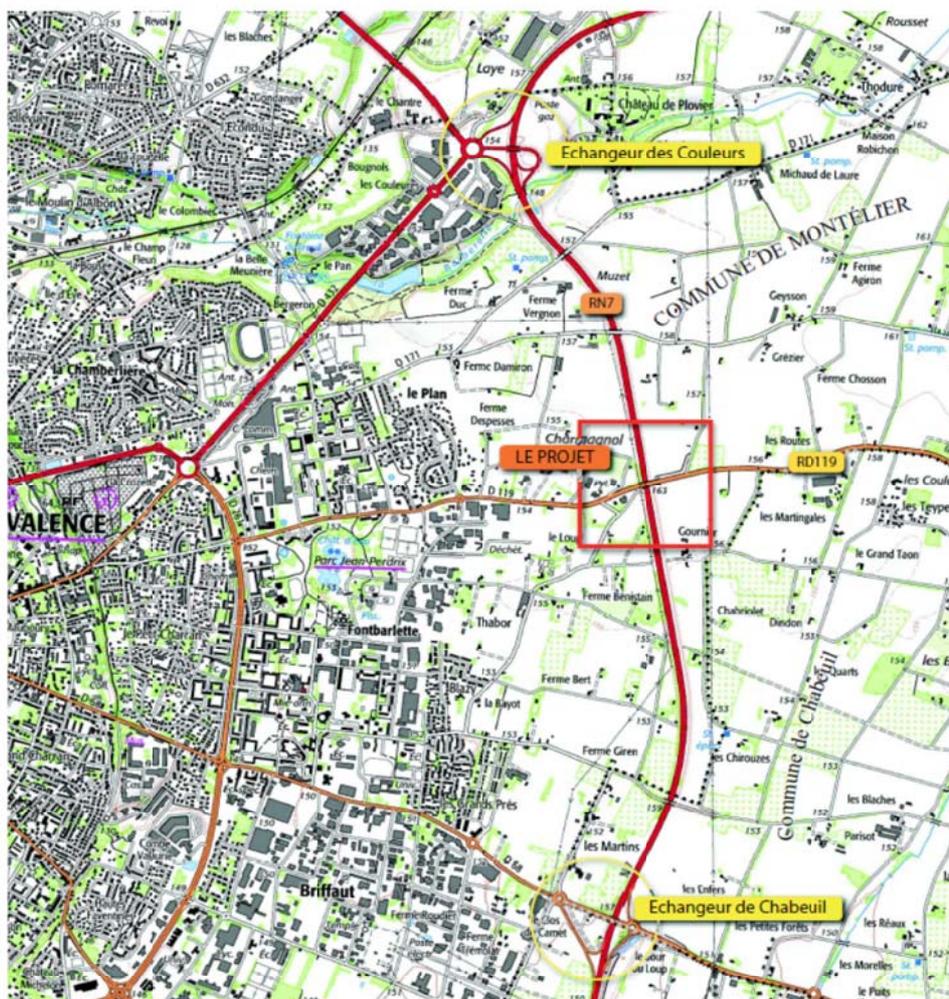
1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet consiste à créer un nouvel échangeur sur la RN7 sur le contournement Est de l'agglomération de Valence entre les échangeurs actuels des Couleurs et de Chabeuil, distants de 4 km environ.

Il s'inscrit dans l'espace périurbain de la première couronne de l'agglomération de Valence, dans un site présentant un tissu bâti diffus d'exploitations agricoles (grandes cultures et vergers) et d'entreprises (garage, travaux publics).

Le projet a pour objectif :

- d'améliorer l'accès à l'est de l'agglomération de Valence et à la zone franche urbaine ;
- de fluidifier la circulation sur la RN7 au sud de l'échangeur des Couleurs ;
- de réduire les temps de parcours des usagers ;
- de soulager les grands axes urbains d'une partie de leur trafic.



Localisation du projet (source :étude d'impact environnemental)

La maîtrise d'ouvrage de l'opération est assurée par le conseil départemental de la Drôme, par convention de transfert de maîtrise d'ouvrage entre l'État et ce dernier¹. Cette opération est inscrite au contrat de plan État-Région 2015-2020.

Les travaux prévus, sur une période de 12 mois, sont les suivants :

- création de deux carrefours giratoires de 20 et 25 m de diamètre extérieur et de leurs voies de raccordement de part et d'autre de la RN7 ;
- réalisation d'une voie cyclable de 3 m de largeur entre les deux giratoires ;
- dévoiement de la RD119 pour permettre la future réalisation d'un parking relais
- réalisation des ouvrages d'assainissement de la nouvelle plate-forme.

L'ensemble de ces travaux est décrit précisément dans le dossier.

Cette opération a fait l'objet d'une étude d'opportunité réalisée en 2017 pour le compte du conseil départemental de la Drôme ; la direction générale des infrastructures de transport et de la mer (DGITM) en a décidé l'opportunité le 12 janvier 2018². Le dossier

Le conseil départemental de la Drôme a produit un dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet.

Ce dossier se compose des documents suivants :

- une notice explicative (pièce 1) ;
- des plans de situation (pièces 2 et 4) ;
- un document relatif aux aménagements routiers (pièce 3 « caractéristiques principales ») ;
- un estimatif du coût du projet (pièce 5) ;
- un document relatif à la procédure d'enquête publique (pièce 6) ;
- une étude d'impact en 4 tomes³ (pièces 7, 8, 9 et 10) ;
- un plan et un état du parcellaire mis à l'enquête (deux documents non-référencés) ;
- la délibération du conseil départemental sollicitant l'ouverture de l'enquête publique.

Une autorisation, en application des articles L. 214-1 à L. 214-6 du même code, relatifs à la loi sur l'eau (et donc une autorisation environnementale) pourrait être nécessaire à la réalisation du projet.

1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux du projet sont :

- la maîtrise de l'urbanisation sur les secteurs desservis par le projet,
- l'amélioration de la qualité de l'air,
- la préservation de la biodiversité (de la faune en particulier) et des espaces agricoles,
- la limitation du bruit routier ;
- la préservation de la qualité de la ressource en eau.

1 Convention signée respectivement le 18 octobre 2016 (président du CD 26) et le 23 novembre 2016 (préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes).

2 Décision de la DGITM du 12 janvier 2018, et courrier du 26 janvier 2018 de M. le préfet de la Drôme à Mme la présidente du conseil départemental de la Drôme.

3 Ce choix ne facilite pas l'appréhension du dossier, la pagination des documents ne correspondant pas à celle de la table des matières figurant en tête du document n°7

2. Qualité de l'étude d'impact

2.1. Observations générales

Le dossier joint à la demande d'autorisation comprend les pièces prévues par l'article R. 122-5 du code de l'environnement et traite les thématiques environnementales prévues au code de l'environnement à l'exception de certains éléments spécifiques aux infrastructures de transport. Toutefois, l'analyse de certaines d'entre elles nécessite d'être approfondie ou revue.

En outre, le choix de scinder le rapport environnemental en 4 tomes⁴ ne facilite ni sa lecture ni la recherche des informations.

L'Autorité environnementale ne revient dans la suite de cet avis que sur les éléments appelant des observations.

2.2. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution

L'ensemble des thématiques environnementales a été abordé et notamment : biodiversité (espèces, habitats, réservoirs et corridors biologiques), ressource en eau (quantité et qualité), enjeu sur la santé humaine (trafic, bruit et polluants atmosphériques), espaces naturels et agricoles, risques technologiques et naturels. Les habitats naturels sont fortement anthropisés et présentent un intérêt patrimonial limité.

En ce qui concerne la **biodiversité**, des inventaires faune-flore ont été menés d'avril 2016 à juin 2017 puis au printemps 2018. Il ressort de cette analyse que le secteur d'étude est fortement anthropisé : présence des voiries et des activités, notamment agricoles. Il ne recoupe pas de zone d'inventaire en matière de biodiversité de type ZNIEFF, ni de site Natura 2000 ni de zones humides et il ne présente pas d'articulation fonctionnelle significative avec les plus proches.

Aucun habitat d'intérêt particulier, notamment communautaire n'a été recensé sur le site. Aucune espèce de flore protégée ou inscrite sur la liste rouge régionale n'a été identifiée.

En revanche plusieurs espèces de faune protégées ont été recensées sur le site. En particulier, 47 espèces d'oiseaux ont été recensées au sein de la zone d'étude dont 36 sont protégées au niveau national, et 3 sont inscrites à l'Annexe I de la Directive Oiseaux : le Milan noir et la Bondrée apivore (deux rapaces contactés survolant le site) ainsi que la Cigogne blanche contactée en groupes migratoires passant au-dessus du site. 14 sont jugées nicheuses possibles, 19 nicheuses probables, 1 nicheuse certaine. Parmi elles une Pie grièche à tête rousse (état de conservation au niveau régional « En Danger critique d'extinction »), des Hirondelles rustiques (« En danger » en Rhône-Alpes), l'Oedicnème criard (espèce inscrite à l'Annexe I de la Directive Oiseaux, « Vulnérable » en Rhône-Alpes et bénéficiant d'un Plan National d'Action), la Chevêche d'Athéna et le Moineau friquet (état de conservation jugé « Vulnérable » en Rhône-Alpes). Localement l'enjeu est jugé faible ou modéré..

La présence du Hérisson d'Europe, de l'Ecureuil roux et du Lapin de garenne est avérée. Des gîtes potentiels de chiroptères et de coléoptères ont été identifiés.

Ces observations ont été cartographiées sur des cartes thématiques et sur une carte de synthèse⁵ laquelle ne fait cependant pas apparaître les sites de nidification de l'Hirondelle rustique, ni les lieux de contact de la Huppe fasciée. Le dossier mériterait d'être complété sur ce point.

⁴ Voir note 3 du présent avis.

⁵ Page 70 du document 8.

En ce qui concerne la **préservation de la ressource en eau potable** : un chapitre de l'étude d'impact est consacré au contexte hydrogéologique. Deux captages se trouvent dans (captage de Thabor) ou à proximité immédiate de la zone de travaux (captage des Couleures). Toutefois, les enjeux relatifs à la protection du captage du Thabor sont faibles, celui-ci n'étant plus en production⁶, et le projet se situe hors de l'aire d'alimentation du captage des Couleures.

En ce qui concerne les **espaces agricoles**, l'étude d'impact s'appuie sur une étude réalisée en septembre 2018 et met en évidence que ce secteur d'activité, déjà concerné par des atteintes au foncier agricole par le contournement de Valence par la RN7, subit toujours de fortes pressions d'urbanisation. Trois exploitations sont affectées par le projet sur une emprise de 3,4 ha (cf. carte ci-après). Le dossier décrit les surfaces et cultures affectées. Pour l'une des exploitations, 3,4 % de sa surface agricole utile sont affectés par le projet.

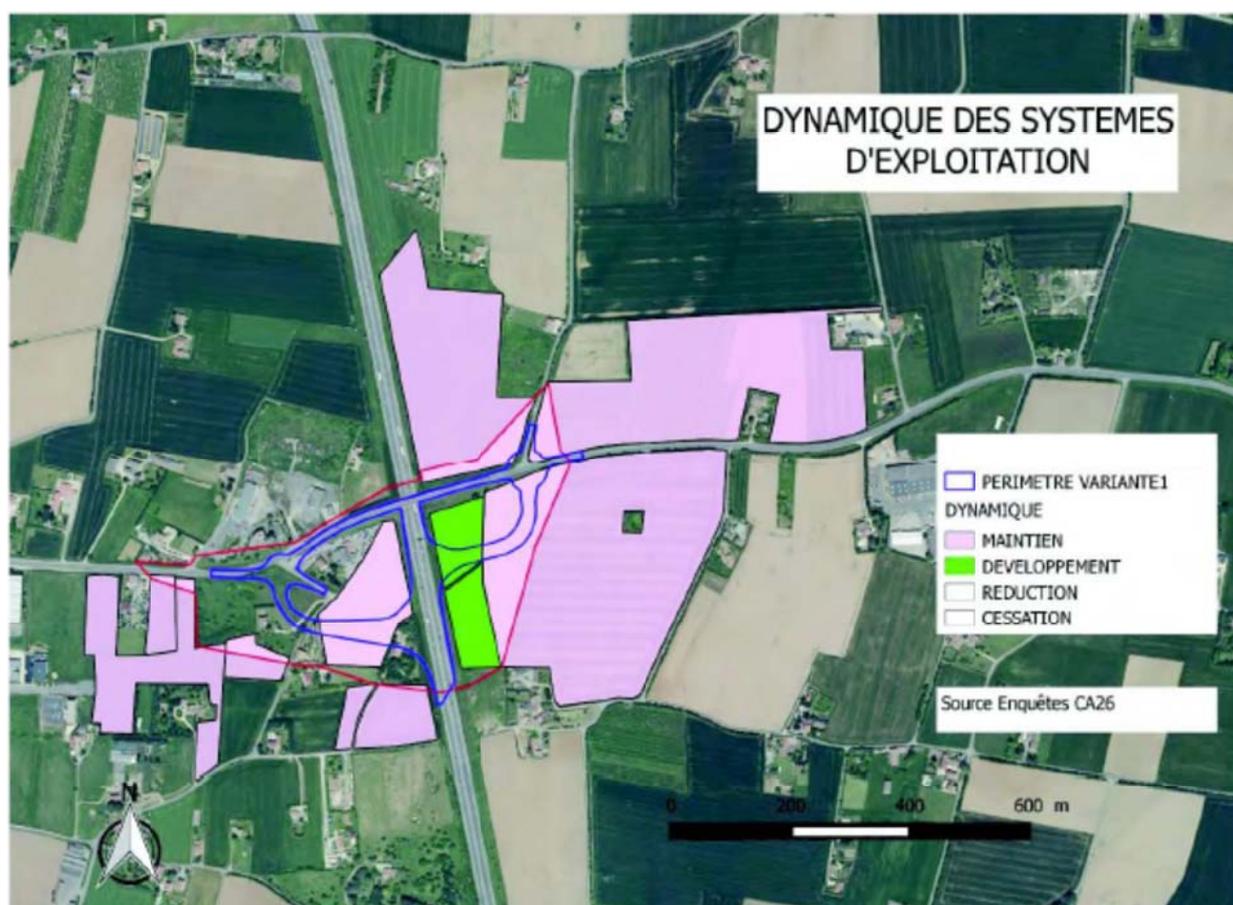


Figure 109 : Dynamique des exploitations agricoles du secteur d'étude

Source : étude d'impact

En ce qui concerne le **trafic**, les données de trafic fournies dans le dossier datent selon les cas de 2010, 2014, 2015 ou 2016 et résultent soit de comptages soit d'estimations. Une estimation des trafics routiers actuels sur l'ensemble des échangeurs situés sur la section de la LACRA entre l'échangeur de Montéléger (au Sud) et l'échangeur du Plovier (au Nord) aurait en particulier été réalisée en 2016. Le dossier n'indique pas clairement de quand datent les derniers comptages utilisés pour caler les différents modèles utilisés. Les trafics sont modélisés sur le secteur rapproché du projet et plus largement à l'échelle du contournement de Valence. Les destinations et origines des usagers de la RD 119 sont évaluées.

L'Autorité environnementale recommande de préciser l'origine et la date des données utilisées pour

⁶ Ce captage n'est plus exploité pour l'alimentation de la ville de Valence et pourrait être abandonné à terme.

caractériser l'état initial des trafics dans le secteur d'étude du projet et de s'assurer de leur adéquation avec l'état actuel de l'environnement du projet.

Le dossier indique que les habitations les plus proches à l'est de l'échangeur sont à 350 m du site du projet ; il ne précise pas la distance avec les premières habitations côté ouest, sur la commune de Valence. Les photographies aériennes fournies ne permettent pas de l'évaluer.

L'Autorité environnementale recommande de préciser la distance du projet aux bâtiments, notamment d'habitation, les plus proches et de les cartographier précisément.

Concernant le bruit, des mesures ont été effectuées en 7 points (dont 4 sur 24 h), en 2018, à hauteur du futur échangeur et plus à l'ouest sur la route de Montélier (RD119). Elles témoignent d'un écart de plus de 5dB entre les mesures diurnes et nocturnes et, pour les mesures diurnes, d'une ambiance sonore variant entre modérée et non modérée (du fait de la proximité avec la RN7 notamment).

Concernant la qualité de l'air, le dossier indique, d'après ATMO Rhône-Alpes, que le secteur résidentiel et tertiaire ainsi que le trafic routier sont les principaux secteurs émetteurs de polluants pour la commune de Valence. La principale voie routière aux alentours du projet est la RN 7 (55 000 véhicules par jour), et dans une moindre mesure la RD 119 dont le trafic est de l'ordre de 6 600 véhicules quotidiens. En 2015, le secteur de la vallée du Rhône a connu 21 jours de déclenchement du niveau d'information et 2 jours d'alerte en matière de qualité de l'air. Globalement, les résultats des mesures de polluants indiquent des niveaux supérieurs aux valeurs limite pour le dioxyde d'azote (à proximité des axes routiers) et l'ozone. Concernant le benzène et les particules PM10 et PM2,5, les taux respecteraient les valeurs limites réglementaires. Il serait pertinent de porter des conclusions également sur la situation actuelle au regard des valeurs objectifs pour les différents polluants.

Le dossier ne précise cependant pas que la région de Valence est concernée par le contentieux européen relatif à la qualité de l'air initié par la Commission européenne à l'égard de la France, à cause du dépassement des valeurs limites relatives aux oxydes d'azote ni ses derniers développements et en particulier les feuilles de route pour améliorer la qualité de l'air⁷.

L'Autorité environnementale recommande de mentionner dans l'étude d'impact le contentieux européen sur la qualité de l'air et d'explicitier ses développements locaux.

En ce qui concerne la périurbanisation, le dossier ne présente pas les dynamiques actuelles sur le territoire ni les potentiels d'urbanisation contenus dans les documents d'urbanisme locaux (SCoT du Grand Rovaltain et PLU communaux).

Enfin, concernant l'offre de transport et la multimodalité, le dossier décrit l'offre de transports en commun et plus largement les axes du plan de déplacement urbain (PDU) « Valence-Romans déplacements » en vigueur, témoignant de l'absence de projet de parking relais ou de covoiturage dans le secteur du projet dans l'actuel PDU. Les autres dispositifs alternatifs à la voiture individuelle sont peu développés. Le dossier ne fournit pas d'éléments relatifs à la dynamique territoriale actuelle dans ce domaine.

L'évolution de l'état initial du territoire est caractérisée de façon qualitative en l'absence de réalisation du projet, au regard de son évolution en présence du projet.

7 Voir : https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/feuilles-de-route-qualite-de-lair_208822#5/48.575/7.734

2.3. Description des solutions de substitution raisonnables et justification des choix retenus

Cette problématique fait l'objet d'un chapitre, pages 149 à 179 du document 9.

Le projet vise 3 objectifs principaux :

- désengorger l'avenue de Chabeuil ;
- permettre une desserte directe de la zone franche urbaine ;
- éviter la traversée des zones résidentielles par le trafic de desserte des zones d'activités.

Plusieurs solutions d'aménagement ont été étudiées⁸ :

- création d'un diffuseur complet, ou d'un demi-diffuseur ;
- doublement de la bretelle de la sortie sud de l'échangeur de Chabeuil⁹ ;
- développement de solutions alternatives à la voiture individuelle.

Les critères utilisés pour discriminer les différentes solutions relevaient de quatre domaines : fonctionnalité et trafics, aménagement du territoire, enjeux environnementaux et paysagers et approche économique. La famille des diffuseurs complets a été retenue (en relevant la possibilité d'intégrer à cette solution la problématique des modes actifs). Parmi celle-ci, trois variantes ont été étudiées qui ont été discriminées sur la base des critères suivants : la maîtrise du foncier, l'interdistance avec les deux autres échangeurs voisins, l'environnement, le trafic sur le réseau routier, le coût du projet sur le foncier. Le dossier précise que les impacts environnementaux n'étaient pas discriminants entre les différentes solutions.

L'opportunité du projet a été validée par décision de la DGITM du 12 janvier 2018¹⁰.

L'Autorité environnementale remarque toutefois que les mesures relatives à l'usage de mode alternatif à la voiture particulière ont été très succinctement étudiées¹¹ par le maître d'ouvrage du projet. Plus largement, le fait que le conseil départemental de la Drôme ne soit pas l'autorité organisatrice des transports (AOT)¹² de l'agglomération ne saurait justifier l'absence d'étude en matière d'approche multimodale dans le dossier.

2.4. Incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et des mesures prévues pour supprimer, réduire et le cas échéant pour compenser les impacts

Les incidences du projet sur l'environnement et les mesures prévues pour les éviter, les réduire et si nécessaire, les compenser, sont décrites dans le document 10 successivement pour la phase travaux et la phase exploitation. Les mesures de la séquence « éviter-réduire-compenser » sont synthétisées sous forme de tableaux pages 290 à 292.

2.4.1. Phase travaux

Les impacts en phase travaux sont décrits. Des mesures adaptées relatives à la maîtrise de l'organisation du chantier, des intervenants, du matériel utilisé et à l'application des précautions d'usage sont présentées. Une attention particulière sera portée au maintien des accès et circulations pour les riverains, à la protection des eaux souterraines, aux poussières et au bruit générés par le chantier. Les calendriers seront adaptés pour limiter les incidences sur la faune.

Le dossier indique cependant que « *l'ensemble des précautions et prescriptions en terme environnemental*

8 Celles relatives à l'aménagement routier ont fait l'objet d'une modélisation (pages 150 à 156 du document 9).

9 Situé environ 2,5 km plus au sud (voir carte page 4 du présent avis).

10 Voir note 1 du présent avis.

11 Réserve foncière au niveau du giratoire ouest pour la construction ultérieure d'un parking-relais sans maître d'ouvrage identifié.

12 L'AOT du territoire, Valence-Romans déplacements, ne projetant pas de modification des offres de transport en commun sur le secteur.

pourra être défini dans un Plan de Respect de l'Environnement (PRE) imposé aux entreprises en charge des travaux. Un suivi environnemental serait alors mis en œuvre pour s'assurer de la bonne application du PRE. » (plan de respect de l'environnement qui s'impose aux entreprises). Il définit également la « Charte chantier vert » tout en indiquant qu'elle « *pourrait être mise en œuvre* ».

L'Autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de définir clairement son engagement en matière de suivi environnemental des travaux.

Concernant la faune et la flore, les mesures relatives à la propagation des espèces invasives floristiques en phase chantier et à l'abattage des arbres gîtes pour chiroptères restent imprécises et leur mise en œuvre, au vu des éléments constatés ci-dessus, semblent aléatoire. En ce qui concerne spécifiquement les espèces faunistiques protégées, le dossier conclut à la destruction d'habitats et de spécimens de chiroptères et de d'Hérisson d'Europe, qualifiant de faible l'impact résiduel associé au vu des surfaces et effectifs en jeu. La mention « *In fine, au vu du diagnostic, la perte d'habitats au niveau de la zone du projet n'est pas considérée comme une contrainte réglementaire dans la mesure où celle-ci ne remet pas en cause le bon accomplissement des cycles biologiques des espèces* » nécessiterait cependant quelques éclaircissements.

Le dossier mériterait en outre d'être plus précis sur les mesures envisagées en cas de présence de coléoptères patrimoniaux dans la zone de travaux.

L'autorité environnementale recommande d'explicitier notamment par des éléments quantitatifs le raisonnement conduisant à conclure à l'absence d'incidences significatives du projet sur les espèces protégées.

2.4.2. Phase exploitation

Le bruit

Les principaux impacts du projet sont l'évolution des circulations et ses impacts en matière de bruit et de qualité de l'air pour les riverains du projet notamment. Le dossier présente des estimations aux échéances 2020 et 2040 de l'évolution du trafic générée par le projet, à une échelle géographique adaptée. Le trafic va jusqu'à doubler à l'horizon 2020 sur la partie ouest de la RD 119 jusqu'au premier rond-point d'entrée de ville. Ces évaluations sont utilisées comme référence pour évaluer les incidences du projet en termes de bruit et de qualité de l'air.

Pour les bâtiments qui accuseront une évolution significative du bruit (secteur à l'ouest et au sud de l'échangeur sur l'avenue de Montelieu), le maître d'ouvrage prévoit la mise en place de protections à la source (écrans anti-bruit), dimensionnés dans le dossier, ou quand cela ne s'avère techniquement pas possible, des protections de façade. Le dossier ne permet pas d'identifier si le maître d'ouvrage comprend bien que la notion de « caractère significatif » d'une modification ne peut s'appliquer qu'à l'échelle d'un tronçon d'infrastructure¹³ (à l'opposé de la notion d'ambiance préexistante, qui peut a priori être appliquée habitation par habitation). C'est bien la « modification ou [la] transformation significative d'une infrastructure »¹⁴ que vise la réglementation.

L'Autorité environnementale recommande de mettre en place des mesures de protection contre le bruit à l'échelle de chaque tronçon homogène de voirie.

Le dossier indique en outre qu'« *Il convient cependant d'insister sur le fait que l'étude d'impact acoustique n'a pas vocation à améliorer la situation actuellement constatée par les riverains.* ». Sans réfuter d'emblée cette affirmation, qui présente des limites selon les seuils atteints notamment, l'Autorité environnementale observe que les mesures mises en place à l'occasion d'un projet pour en limiter les impacts significatifs peuvent cependant à améliorer la situation « avant projet » ou « sans projet » pour les habitants.

13 Soit d'un segment de route sur lequel le trafic est homogène, ici l'avenue de Montelieu entre l'échangeur et le rond-point d'entrée de ville.

14 Art. R.571-44 du code de l'environnement.

La pollution de l'air

L'examen des résultats du tableau présentant les prévisions relatives aux émissions de polluants atmosphériques au niveau du réseau routier dans la situation « avec projet » sont très légèrement inférieures à celles caractérisant la situation de référence. Cette incidence positive est plus marquée pour les métaux lourds (Cd et Ni), ainsi que pour les HAP. Le dossier indique que cette incidence positive est sous évaluée, l'approche quantitative menée n'ayant pris en considération que les principaux axes du secteur élargi autour du projet et non pas des voies secondaires du secteur étudié et des voies principales à l'échelle de l'agglomération.

Les prévisions en matière de qualité de l'air ont cependant été réalisées à partir du logiciel COPERT III quand la version V de ce logiciel, rendant mieux compte de la réalité des émissions, est d'application depuis 2016.

L'Autorité environnementale recommande de reprendre les évaluations relatives à la qualité de l'air en utilisant la dernière version du logiciel disponible et d'en tirer les conséquences éventuelles.

Effets sur la santé humaine

Le dossier indique que « *le contexte amène à envisager une étude [air et santé] de niveau III* », conformément à la circulaire interministérielle du 25 février 2005. Cette étude ne paraît cependant pas être jointe au dossier ; ses résultats n'y sont pas restitués. Seuls des éléments de méthodologie sont fournis. Aucun indice pollution-population n'est fourni.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par les résultats de l'étude air santé envisagée (et si elle n'a pas été diligentée, de la réaliser) et d'indiquer, le cas échéant, quelles mesures sont prises en conséquence.

Développement urbain induit

Le volet relatif au développement urbain fait l'objet d'un paragraphe succinct qui développe des impacts positifs du projet en termes de lisibilité des accès depuis le contournement et de renforcement de l'attractivité des territoires des communes de Montélier, Chabeuil et Valence en matière de développement : « *Cette opportunité d'ouverture de nouvelles zones offrira aux collectivités des conditions de développement plus favorables, rendant ces secteurs plus attractifs.* ». Il indique cependant également, dans la partie consacrée à l'évolution de l'environnement avec et sans projet, que le projet n'induirait aucun développement économique ni d'évolution de l'occupation des sols, ce qui pourrait paraître contradictoire.

Le dossier n'évoque donc pas les conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation dans le secteur du projet ou à proximité, et par conséquent par exemple sur la consommation d'espaces agricoles et naturels, le trafic routier et la consommation d'énergie et la pollution atmosphérique qui pourraient en découler. Le dossier, s'agissant de son impact direct sur les milieux agricoles, naturels et forestiers, met l'accent sur une faible diminution des espaces agricoles occasionnée par le projet du fait des mesures de réduction retenues au stade de la conception du projet (cf. 2.3 de cet avis).

Cette analyse s'avère cependant opportune, au regard de la pression foncière existant sur les espaces agricoles du secteur du projet (cf. 2.2 du présent avis) et est en outre requise par la réglementation (cf. III de l'article R. 122-5 du code de l'environnement) tout comme celle relative aux « *enjeux écologiques et risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers (notamment consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits)* », aménagements rendus nécessaires par le projet.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation.

Analyse coûts-avantages du projet (Émissions de gaz à effet de serre – Consommations énergétiques du projet)

Le dossier indique que « *l'effet de l'échangeur de Montélier sur la pollution de l'air et de l'effet de serre est négligeable, et n'est donc pas monétarisé* ». L'aspect « négligeable » de l'effet du projet sur la pollution de

l'air n'est pourtant pas le terme retenu en conclusion de l'analyse des incidences du projet en matière de qualité de l'air. Le dossier indique également que « *la consommation d'énergie liée à la réalisation et à l'entretien du projet ne peut pas être estimée. On peut cependant estimer que cette consommation ponctuelle dans le temps est négligeable par rapport à celle liée au trafic.* ». Ces affirmations ne sont pas justifiées.

L'autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de justifier l'absence d'estimation des consommations énergétiques et de monétarisation des émissions de gaz à effet de serre du projet et à défaut de les réaliser.

Par ailleurs, la création d'un parc-relais au niveau de l'échangeur ouest est à peine évoquée¹⁵, alors que cet aménagement pourrait contribuer à réduire l'autosolisme¹⁶ et à faciliter le report modal en limitant les émissions de gaz à effet de serre et donc participer à la réduction des impacts directs du projet. Cet aménagement pourrait *a minima* constituer une mesure de réduction qui n'apparaît pas développée dans le dossier alors qu'elle a été retenue au stade de la justification du projet. En outre, le projet prévoyant l'espace nécessaire à sa réalisation, des informations sur l'état d'avancement des éventuelles réflexions le concernant seraient opportunément incluses au dossier.

Pour la bonne information du public, l'autorité environnementale recommande de préciser dans le dossier quel est l'état d'avancement du projet de parking relais au niveau de l'échangeur.

2.5. Suivi du projet, de ses effets, des mesures et de leurs effets

Le dossier présente le suivi en phase chantier de la façon suivante : « *un dispositif de suivi des mesures en faveur de l'environnement et plus généralement de la prise en compte de l'environnement dans le projet pourrait être mis en place dans le cadre du projet* », ce qui ne présente pas un engagement du maître d'ouvrage à le mettre en œuvre. Ce suivi consisterait en le piquetage des espaces à protéger/sensibles, éviter les risques de pollution des eaux, l'identification des pieds d'espèces envahissantes et arrachage/excavation, identification d'impacts potentiels et la préconisation de protocoles. En phase exploitation, il s'agira d'entretien des dispositifs d'assainissement, des voies pour modes actifs, des aménagements paysagers et de la réalisation de mesures acoustiques. Les dépenses afférentes sont fournies.

Le suivi doit pourtant permettre de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter, réduire et si nécessaire compenser ses impacts négatifs notables. Aussi, des indicateurs sont attendus permettant de suivre les caractéristiques du projet, la mise en œuvre des mesures et de leurs effets, et l'évolution de l'état de l'environnement. Or, aucun indicateur de suivi n'est fourni. Les modalités de récolte des données, de restitutions et de bilan ne sont pas décrites.

L'Autorité environnementale recommande de définir les indicateurs de suivi du projet, de ses effets, des mesures E-R-C mises en œuvre et de leurs effets, ainsi que les modalités de restitution et de bilan associées, et de s'engager à les mettre en œuvre.

2.6. Articulation du projet avec les documents de planification

Le projet est compatible avec le SCOT du Grand Rovaltain, qui consacre un chapitre dans le document d'orientations et d'objectifs « au maillage routier et à son amélioration ». Il identifie comme nécessaire la création d'un échangeur supplémentaire sur la RN7 entre Valence et Montélier¹⁷. Cependant, l'autorité environnementale observe que ce document de planification prévoit un ratio de consommation d'espaces

15 Pages 198 et 289 du document 10.

16 Néologisme désignant le fait de circuler seul dans une automobile.

17 Pages 55 et 56 du rapport de présentation.

de 404 m² par nouvel habitant et une surface globale consommée de 2 300 ha à horizon 2040 qui ne semblent pas aller dans le sens d'une gestion économe des espaces naturels et agricoles¹⁸. Se référer aux dispositions du SCoT pour indiquer que leur respect permet d'éviter ou réduire les impacts potentiels notables du projet sur l'environnement nécessite d'être justifié.

2.7. Résumé non technique

Le résumé non-technique fait l'objet d'un fascicule dédié (document n°7) de 13 pages. Très synthétique, on n'y trouve pas de renvoi vers les chapitres développés dans l'étude d'impact. Il n'est pas assuré qu'il apporte au public la juste information notamment sur la prise en compte des enjeux environnementaux par le projet.

L'Autorité environnementale rappelle que le résumé non technique est un élément essentiel du rapport environnemental, car il a vocation à apporter au public les principaux éléments de compréhension du dossier. Il doit pour cela constituer une synthèse resituant le projet dans sa globalité, la démarche d'évaluation environnementale menée et ses principaux enseignements. Elle recommande de le compléter de façon à ce qu'il puisse assurer cette fonction. Elle recommande en outre de prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations émises dans le présent avis.

18 Cf. l'avis de l'autorité environnementale sur cet aspect en 2016 : http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20160224_DEC_Roaltain_avisAE_signeprefets.pdf