



PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement

Service Connaissance Études, Prospective  
et Evaluation

Lyon, le **01 SEP. 2010**

Affaire suivie par : Yves MEINIER  
Unité Evaluation Environnementale des  
plans programmes et projets  
Tél. : 04 37 48 36 36  
Télécopie : 04 37 48 36 31  
Courriel : yves.meinier@developpement-  
durable.gouv.fr

OBJET :

**Projet intitulé : « Contournement de ROYBON »**

**Avis de l'autorité environnementale**

**(En application de l'article L122-1 du code de l'environnement et du  
Décret n° 2009-496)**

REFER : Réf. : 2753a-2010-ym.odt/0426

**Sommaire :**

- 1) Contexte du projet
- 2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient
- 3) Prise en compte de l'environnement dans le projet :
  - 3.1 prise en compte de l'environnement dans l'organisation et la conception du projet
  - 3.2 conformité aux engagements internationaux
  - 3.3 compatibilité avec les plans, programmes et protections réglementaires susceptibles d'être concernés
  - 3.4 adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées
  - 3.5 pertinence du dispositif de suivi
- 4) Avis de l'autorité environnementale :
  - 4.1 avis sur la forme
  - 4.2 avis sur la prise en compte de l'environnement

## 1) Contexte du projet :

La commune de ROYBON, située à l'écart des axes de transit, à distance des grandes agglomérations, est le point de convergence de plusieurs routes départementales qui accueillent un trafic modéré mais néanmoins important à l'échelle du centre bourg qu'il traverse et où il génère insécurité et inconfort.

Le secteur de ROYBON, au cœur des Chambarrans, se caractérise par un environnement préservé qui, outre le patrimoine qu'il représente, constitue l'un de ses principaux attraits comme en atteste le choix d'implantation d'un important projet d'immobilier de tourisme porté par la société « Pierre et vacances » (Center Parc) au Sud Ouest de ROYBON.

Le projet routier, qui raccordera les voies aboutissant au quadrant Nord de ROYBON, est tracé dans la vallée de la Galaure. Il épargne donc les zones boisées humides les plus patrimoniales, situées en contre-haut de ROYBON. Bien qu'empiétant principalement sur des espaces agricoles, il concerne les abords de ce cours d'eau qui constitue l'un des enjeux environnementaux principaux du secteur (identifié notamment par le SDAGE 2010 Rhône méditerranée en tant que réservoir biologique pour la truite fario et le Chabot, et proposé en tant que zone d'action prioritaire pour l'anguille).

## 2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'elle contient :

Comme prescrit à l'article L122-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage du projet a produit une étude d'impact qui a été transmise pour avis à l'autorité compétente en matière d'environnement.

L'étude d'impact contenue dans le dossier (version juin 2010) est globalement conforme aux dispositions des articles L.122-3 et R.122-3 du code de l'environnement:

Elle intègre bien un **résumé non technique** tel que prévu par l'alinéa III de l'article R122-3 du code de l'environnement. Donnant les informations essentielles, celui-ci aurait cependant gagné à contenir les plans et schémas souhaitables pour une meilleure compréhension. En outre, il aurait eu vocation à contenir aussi des éléments concernant les parties I (méthodes) et J (coûts de pollutions et nuisances) de l'étude d'impact.

L'étude d'impact comporte un chapitre « **appréciation des impacts de l'ensemble du programme** » dans lequel figure l'affirmation que le programme se limite à l'opération présentée. Compte tenu du contexte général (présence d'un grand projet à proximité), il eut cependant été souhaitable, à l'appui de cette conclusion, de mentionner les projets et programmes connus et d'analyser, pour chacun d'entre eux, les éventuelles relations de dépendance qui pourraient être envisagées.

L'alinéa II de l'article L122-1 donne la définition suivante: « Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrages et constituant une unité fonctionnelle ». Compte tenu de l'implantation du projet routier (déviation Nord) par rapport au projet de « Center parc » (Sud Ouest de ROYBON), le contournement présenté, bien que contribuant à la réduction des nuisances occasionnées au centre bourg par le surcroît de trafic, peut effectivement être considéré comme utile même en l'absence de « center parc » auquel il était semble-t-il antérieur. Dans ce contexte, l'affirmation précitée quant à l'indépendance du projet peut être acceptée.

Les **auteurs de l'étude d'impact** (cf. exigence du R122-1 du code de l'environnement) sont bien mentionnés. On regrettera que des problèmes de mise en page rendent difficile la lecture de ces éléments.

Un **état initial** de l'environnement est bien présent au dossier. Il apporte notamment des éléments concernant le régime hydraulique de la Galaure (*on regrettera qu'ils concernent essentiellement le secteur de St Uze situé à 35 kilomètres à l'aval; mais heureusement des valeurs de crues décennale et centennale calculées à l'amont de ROYBON, figurent néanmoins au dossier*), la qualité de ses eaux, les aléas qui y sont liés (*la carte annoncée en page 50 figure en réalité en page 55*), la présence de zones humides de fond de vallée (*recensement par CREN/AVENIR*). Il évoque aussi le rôle de corridor écologique joué par la Galaure ainsi que ses actuelles limitations (pont de la RD20). Il évoque les problématiques d'assainissement de ROYBON (*mais aurait utilement pu citer le projet de raccordement à la station d'épuration du SIVOM de l'agglomération de Saint Marcellin*). Il comporte, vis à vis de l'agriculture, un certain nombre d'éléments utiles pour bien appréhender l'impact du projet. S'agissant des activités économiques, il omet de citer le projet majeur que constitue le « center parc » censé concerner près de 700 emplois (celui-ci est cependant évoqué dans la rubrique relative aux déplacements). Du point de vue des nuisances sonores, sans grande surprise, il fait apparaître l'ambiance sonore modérée du secteur concerné par le tracé neuf.

S'agissant de la caractérisation de la qualité de l'eau, l'ONEMA, dans son avis du 25/08/2010, souhaite attirer l'attention sur la nécessaire prise en compte de l'arrêté du 25/01/2010 relatif aux méthodes et critères d'évaluation de l'état écologique, chimique et du potentiel écologique des eaux de surface, qui introduit un nouveau système d'évaluation qu'il convient désormais d'utiliser dans les études d'impact.

Le milieu naturel est décrit de façon qualitative. Il est cependant dommage que l'état initial ne valorise pas mieux l'inventaire de terrain qui n'est semble-t-il, évoqué que dans la partie « impacts » du dossier (cf. page 140 de la version informatique du dossier <sup>1</sup>). La date à laquelle il a été produit (juin 2010 pour un dossier produit en juin 2010) en est probablement la cause. Réduit dans le temps, mais raisonnablement détaillé, cet inventaire est annoncé comme restreint à l'emprise du projet. On notera au passage que le nombre d'espèces recensées laisse supposer que l'extension de cet inventaire a été en réalité légèrement supérieure. Le dossier évoque aussi un nécessaire complément d'inventaire dans le secteur de l'ancien bief à une période plus propice pour les amphibiens.

Le **volet justifiant du choix de la solution retenue** met en compétition trois variantes représentatives des divers tracés raisonnablement envisageables pour assurer la fonction souhaitée. Très structuré, ce chapitre intègre une analyse multicritères rigoureuse et particulièrement développée pour un projet de ce type, un croisement de la solution retenue avec la synthèse des contraintes, puis un développement relatif aux ajustements subis par cette variante en vue d'optimiser son intégration environnementale.

On notera à cette occasion qu'après un fructueux dialogue entre les parties prenantes, la géométrie du projet a été adaptée pour réduire les impacts sur l'agriculture (on remarquera que cette modification, qui a consisté à repousser le tracé vers le pied du coteau, réduit aussi les impacts environnementaux). On notera aussi une optimisation douce du projet vis à vis des enjeux « eau », qui se traduit notamment par un abaissement du profil en long sur la partie inondable du tracé.

Le dossier intègre une **analyse des impacts** qui, sans omettre les effets positifs du projet, évoque un prélèvement de 2,6 ha sur des terres agricoles, annoncé comme modérée au regard des exploitations concernées, l'imperméabilisation d'environ 1 ha, un empiètement modéré sur la zone inondable (1500m<sup>2</sup>) mais plus significatif sur les zones humides (2700m<sup>2</sup>), le faible impact sur les autres risques naturels, du fait de l'implantation du tracé dans une zone de faible pente, à l'aval des zones les plus sensibles à l'érosion, la suppression d'un ancien bief présentant des potentialités pour les amphibiens et la petite faune en général.

<sup>1</sup> A titre anecdotique, on peut remarquer quelques anomalies dans les numérotations de page.

L'impact sur le paysage est traité particulièrement rapidement, ce qui est dommage car le projet induira l'artificialisation d'un secteur encore préservé du fond de vallée, situé qui plus est au voisinage du bourg et qui eut mérité quelques analyses des perspectives et des covisibilités.

Les nuisances acoustiques ont fait l'objet d'une modélisation. On notera au passage les réserves exprimées dans l'étude d'impact quant à la représentativité des trafics retenus, en raison de l'absence d'étude de trafic. Il semble que les trafics pris en compte correspondent à un report des circulations constatées en centre ville lors des comptages de 2005. L'horizon de calcul ne semble pas précisé et l'on ignore si ces données ont été réactualisées. Il conviendra de clarifier ces points. En effet, l'importance du projet de « Center parc » (plusieurs centaines de salariés et de nombreux usagers pour un trafic dont il semble qu'il puisse atteindre 1800 véhicules/jour lors des pointes hebdomadaires) constitue un facteur nouveau qu'il importe de prendre en compte.

S'agissant toujours des nuisances acoustiques, M le directeur de l'agence régionale de santé Rhône Alpes, dans son avis du 09/08/2010, tout en rappelant le caractère globalement satisfaisant de l'étude des impacts directs du projet, regrette que la section de RD20 comprise entre le projet et la RD71 Sud, directement concernée par le projet en terme de trafic, n'ait pas fait l'objet de mesures acoustiques permettant de caractériser l'état initial et n'ait pas fait l'objet de points de calcul dans la modélisation. En effet, cet axe longe l'établissement hospitalier pour personnes âgées dépendantes (EHPAD) de ROYBON qui constitue un point de sensibilité particulier.

On notera que les impacts temporaires font l'objet d'un développement spécifique quoique de pure forme.

L'analyse des impacts sur la santé, toujours très classique, est quant à elle mieux étoffée. Elle fait apparaître (l'horizon de calcul n'est pas précisé) une réduction significative des émissions polluantes du fait du projet, liée à l'amélioration des conditions de circulation dans le centre du bourg et au caractère très direct du tracé de la déviation. Ceci étant, cette conclusion souffre de la même incertitude que pour l'évaluation des nuisances acoustiques, concernant les valeurs de trafic pris en compte.

L'étude détaille ensuite les mesures réductrices et compensatoires: assainissement comprenant des dispositifs de prévention des pollutions, une optimisation de l'usage des fondants hivernaux, une compensation de la surface de zone humide à hauteur de 200% mais non décrite au dossier qui renvoie sur ce point au dossier loi sur l'eau. Il est néanmoins spécifié qu'il s'agit d'un secteur au lieu dit « l'Oursière » présenté comme ayant été validé par les services de l'Etat. Il est aussi précisé que cette mesure compensatoire aurait vocation à servir de compensation à divers autres projets (non cités).

A ce sujet et pour les dossiers à venir, l'autorité environnementale souhaite rappeler que l'existence d'un dossier loi sur l'eau n'est normalement pas de nature à réduire le niveau d'exigence en terme de contenu du volet « eau » de l'étude d'impact.

S'agissant des mesures de réduction des nuisances acoustiques, on notera que l'effet des trafics induits par le projet sur l'actuelle RD20 a semble-t-il été pris qualitativement en considération. Il est précisé que des travaux de modernisation de l'EHPAD voisin intégreront la nécessité d'un renforcement de l'isolation des façades mais il n'est pas précisé si ce renforcement est véritablement lié au projet routier. Il est fait référence à une future étude de trafic et une adaptation ultérieure des dispositifs de protection.

Le volet relatif au **coût des mesures prises en faveur de l'environnement** fait apparaître un effort du maître d'ouvrage à hauteur de 4% du montant des dépenses, ce qui paraît adapté au contexte du projet. On notera d'ailleurs qu'il s'agit d'un montant par défaut car celui-ci n'intègre ni les dépenses relatives à la mesure compensatoire « zone humide », ni le coût du dispositif de suivi.

S'agissant d'un projet d'infrastructure, le dossier intègre bien un volet relatif aux **coûts des pollutions et nuisances et à l'estimation des consommations énergétiques**. Plutôt complet pour un projet de ce type, ce chapitre fait apparaître un gain annuel d'environ 90 k€ pour la collectivité le quel, comme c'est souvent le cas pour les infrastructures routières, repose principalement sur le gain de temps offert aux usagers.

Enfin, l'étude d'impact comporte un chapitre relatif aux **méthodes utilisées** plutôt détaillé pour un projet de ce type.

→ **Le dossier présenté comporte bien les rubriques prévues par le code de l'environnement. On notera qu'établi avant la parution de la loi du 12/07/2010, le dossier n'a pu, on le comprend, intégrer les principales nouveautés qui en résultent. Ainsi, il aurait gagné à détailler les projets connus dans le secteur de façon à justifier les hypothèses prises (hypothèses liées au trafic notamment) et étudier le potentiel d'effets cumulés avec ces autres projets (cf. alinéa II-2 de l'article L122-3 du code de l'environnement).**

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

#### 3.1. **Prise en compte de l'environnement dans l'organisation et la conception du projet :**

Le projet est destiné à réduire les nuisances occasionnées par le trafic traversant le centre bourg de ROYBON. On peut donc considérer que sa visée première est liée à un concept ayant trait à l'environnement dans la mesure où elle concerne l'amélioration du cadre de vie des riverains des actuelles infrastructures.

Bien que la solution d'un aménagement sur place n'ait pas été mise en compétition (mais on comprends que la situation actuelle n'est guère perfectible en l'état), les variantes étudiées constituent un panel représentatif des diverses alternatives envisageables. La solution retenue, bien que dimensionnée de façon plutôt confortable, semble adaptée à la situation et s'avère peu génératrice d'impacts.

Le fait qu'elle ait ensuite été travaillée dans le but d'en réduire encore les impacts constitue aussi un élément très positif en terme de méthode.

Enfin, le projet est assorti in fine de mesures réductrices et compensatoires qui sont présentées comme permettant d'atteindre les objectifs fixés par la réglementation. On regrettera cependant que l'étude d'impact n'ait pas été plus rigoureuse dans leur présentation. En effet, comme on le verra au paragraphe 3-4 ci après, un certain nombre d'imprécisions sont à constater sur ce sujet.

→ **Ces observations font apparaître un niveau d'intégration de l'environnement plutôt satisfaisant dans les décisions prises et dans la conception générale du projet. Plus dans le détail, si certaines parties semblent avoir été traitées avec beaucoup de rigueur (agriculture, enjeux liés à l'eau) d'autres témoignent d'une prise en compte encore imprécise (facteurs dépendant des hypothèses de trafic).**

#### 3.2 **Conformité aux engagements internationaux :**

S'agissant des **accords portant sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre**, cette opération routière est annoncée réduisant les consommations énergétiques et donc les émissions de gaz à effet de serre. Mais la variation, de l'ordre de 0,5% reste très inférieure en valeur absolue aux incertitudes existant sur les trafics et l'impact que le projet pourrait avoir sur ceux-ci. Par défaut, on pourra dire que le projet est probablement neutre de ce point du vue.

En ce qui concerne les **engagements au titre de l'application des directives européennes sur l'eau et les habitats naturels**, il est possible de faire les commentaires suivants :

- la mise en œuvre des procédures liées à l'application de la loi sur l'eau a vocation à garantir le respect de la directive cadre sur l'eau;
- le projet ne concerne aucun élément du réseau Natura 2000 (le site le plus proche est situé à plusieurs kilomètres du projet et à son amont hydraulique).

### 3.3 Compatibilité avec les plans, programmes et protections réglementaires susceptibles d'être concernés :

**Patrimoine bâti:** M. l'architecte des bâtiments de France, dans son avis du 17/08/2010, précise qu'aucun enjeu relatif au patrimoine bâti relevant de son domaine de compétence n'est mis en cause par le projet. Il signale, s'agissant du contenu de l'étude d'impact, une erreur d'interprétation concernant la protection de la ferme de Loives qui en réalité n'engendre pas de périmètre de protection puisqu'il s'agit d'une protection intérieure. Erreur sans conséquence sur les conclusions de l'étude d'impact.

**Le Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA)** n'est pas évoqué au dossier. Toutefois l'ampleur modérée du projet n'amène pas l'autorité environnementale à émettre des doutes quant à la compatibilité du projet avec celui-ci.

**Périmètres de protection de captage:** M. le directeur de l'agence régionale de santé, dans son avis du 09/08/2010, précise que le projet n'aura pas d'incidence sur les ressources en eau utilisées pour la consommation humaine.

**Espèces protégées:** le dossier précise qu'aucune espèce protégée n'a été relevée lors de l'inventaire de terrain. Toutefois, le tableau d'inventaire fait apparaître comme possible la présence d'un certain nombre de ces espèces. Comme toujours en pareil cas, il conviendra de vérifier ce point avant démarrage des travaux (reptiles et amphibiens notamment).

**SDAGE Rhône méditerranée:** le dossier ne développe pas d'argumentaire de compatibilité avec le SDAGE, ce qui est dommage car un développement figure au dossier loi sur l'eau. L'ONEMA, dans son avis du 25/08/2010, tout en rappelant que les concentrations de polluants au niveau des points de rejet restent faibles par rapport aux limites admissibles pour le respect du « bon état » en période de temps sec, évoque, s'agissant du dossier loi sur l'eau, l'absence de simulation de l'effet de ces rejets sur la Galaure comme facteur de non conformité avec l'orientation 5C (lutte contre les pollutions) et 5A05 (adaptation des conditions de rejet pour préserver les milieux particulièrement sensibles) du SDAGE 2010. Ce point a vocation à être traité dans le cadre de la procédure loi sur l'eau.

**Contrat de rivière Galaure:** Le dossier d'étude d'impact n'évoque ce sujet qu'au travers de données valorisées dans l'état initial. En revanche, le dossier loi sur l'eau précise que ce contrat de rivière (en cours d'élaboration) ne prévoit pas a priori de travaux dans le secteur.

**Plan de prévention des risques :** Le lieu des travaux est couvert par une carte d'aléas. S'agissant de la protection de l'ouvrage contre les inondations, M le préfet de l'Isère précise dans son avis du 03/08/2010, qu'« il conviendrait que la chaussée soit surélevée de 50 cm en zone C1 (crue rapide de rivière) et de 1 m en zone C2 par rapport au terrain naturel ».

**Risques technologiques:** La DREAL Rhône Alpes (cf. son avis du 16/02/2010) précise que ce dossier n'appelle pas de commentaire de sa part au regard des risques technologiques.

**Documents d'urbanisme:** M. le préfet de l'Isère, dans son avis du 03/08/2010 précise que le projet est compatible avec le plan local d'urbanisme de ROYBON approuvé le 12/12/2007.

### 3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

L'essentiel de la démarche d'intégration environnementale a été axé sur la recherche d'évitement des impacts traduite par:

- l'absence de nouveau franchissement de la Galaure;
- le décalage du tracé en pied de versant, ce qui réduit l'effet négatif du projet sur les exploitations agricoles ainsi que sur les zones humides identifiées au voisinage de la Galaure;
- l'abandon de l'enrochement qui avait un temps été envisagé dans le lit de la Galaure en accompagnement du projet et qui eut constitué une artificialisation de celui-ci;
- l'abaissement du profil en long qui, placé au plus près du terrain naturel, a pour conséquence de réduire globalement le mouvement des terres (et donc les effets indirects dus aux besoins en matériaux d'apport), et qui, maintenant l'inondabilité des parties du tracé situées en zone inondable, réduit aussi le prélèvement occasionné par le projet sur le volume de crue stocké dans le lit majeur.

Ceci étant, des mesures réductrices et compensatoires restent nécessaires:

**Compensation du prélèvement sur les zones humides:** le dossier d'étude d'impact évoque une mesure compensatoire au lieu dit « l'Oursière », distant du projet, selon un ratio de 200% qui apparaît satisfaisant. Ceci étant, l'ONEMA, dans son avis du 25/08/2010 signale que le caractère compensatoire de cette opération aurait déjà été évoqué à l'occasion d'autres projets. Ce point est essentiel et devra être confirmé de façon à éviter les « doubles comptes ».

**Compensation du prélèvement sur la zone inondable:** M le préfet de l'Isère, dans son avis du 03/08/2010 fait observer que le bilan en terme de déblai remblai ne figure pas au dossier d'étude d'impact (qui précise néanmoins la surface prélevée). L'objectif retenu par le maître d'ouvrage étant de réduire ce volume par abaissement du profil en long, il est probable que le volume prélevé reste faible. Quoiqu'il en soit, ce volume résiduel, même faible, a vocation à être intégralement compensé. Ce point sera à vérifier dans le cadre des procédures loi sur l'eau.

**Transparence hydraulique du projet:** Le dossier prévoit que, « pour assurer le libre écoulement des eaux, des ouvrages de traversées seront créés sous le remblai de la voirie. ». Cette rédaction de principe ne permet pas d'émettre un jugement sur la suffisance de cette mesure: en effet, le dimensionnement des ouvrages n'est pas décrit dans l'étude d'impact. Ce point a vocation à être clarifié, au besoin par une analyse hydraulique adaptée.

En ce qui concerne les écoulements de versant, M. le préfet de l'Isère (cf. son avis du 03/08/2010) rappelle que les ouvrages destinés à assurer la transparence du projet doivent être dimensionnés pour une occurrence centennale (point confirmé par le dossier loi sur l'eau).

S'agissant des **nuisances acoustiques**, le dossier qui, sur la portion de tracé neuf, aboutit à des contributions sonores inférieures à celles fixées par la réglementation, évoque ce qui semble être des mesures réductrices sur la portion de RD 20 affectée par le projet. Ce point ayant été évoqué par M le directeur de l'agence régionale de santé, il conviendra de s'assurer de leur bonne mise en œuvre. En effet, le dossier précise que le maître d'ouvrage souhaite appliquer à cette portion la réglementation concernant les modifications significatives d'infrastructures (cf page 110 de l'étude d'impact) et il est fort possible que les niveaux de trafic induits par la déviation ainsi que par le projet de « Center parc » conduisent à une augmentation dépassant 2 dB.

S'agissant de la **faune sauvage**, le dossier évoque au conditionnel la mise en place de réflecteurs catadioptriques. Ceci étant, le faible niveau du trafic nocturne prévisible limite l'acuité de ce sujet. S'agissant de la petite faune, il semble que l'étude n'ait pas été jusqu'au bout puisqu'elle évoque, dans le secteur de l'ancien bief, la nécessité d'un suivi et, le cas échéant, la mise en œuvre d'actions correctives. On notera aussi qu'au cas où des espèces protégées seraient mises en évidence lors des investigations de terrain annoncées comme restant à effectuer (notamment abords de l'ancien bief), des mesures compensatoires pourraient accompagner l'octroi d'éventuelles dérogations accordées au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement.

En ce qui concerne les **petits cours d'eau**, l'ONEMA (cf. son avis du 25/08/2010), signale les potentialités piscicoles d'un ruisseau situé près du cimetière. Il demande la caractérisation de cet enjeu et, le cas échéant, la mise au point de mesures réductrices et compensatoires à cet égard.

Les **mesures d'intégration paysagères** sont à l'image de l'étude de paysage produite, particulièrement minimalistes (enherbement des talus). On notera que les dispositifs de prévention des pollutions (fossés écrêteurs) ainsi que la réalisation de la mesure compensatoire zone humide, nécessiteront probablement d'aller un peu plus dans le détail des plantations nécessaires.

En revanche, les **mesures destinées à réduire les impacts sur l'agriculture**, complétant les mesures d'évitement déjà prises (décalage du tracé), s'avèrent d'un niveau plutôt supérieur à la moyenne (boviduc, aménagement d'accès multiples). M le préfet de l'Isère, dans son avis du 03/08/2010, rappelle néanmoins que la déclaration d'utilité publique du projet fera obligation au maître d'ouvrage de remédier aux dommages causés par les exploitations en participant financièrement aux mesures de réorganisation foncière.

➔ **Les principales mesures proposées répondent, sur le principe, aux exigences habituelles. Toutefois, s'agissant des mesures liées à l'eau et comme c'est souvent le cas pour ce type de projets soumis par ailleurs aux procédures « loi sur l'eau », leur niveau de définition dans l'étude d'impact reste perfectible.**

### 3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

L'étude d'impact présente, sous forme éclatée, un dispositif de suivi qui couvre certains aspects environnementaux :

- suivi topographique et photographique de l'érosion des berges de la Galaure, annuel et après chaque crue;
- suivi spécifique petite faune au voisinage de l'ancien bief;
- suivi des trafics et des nuisances acoustiques sur la portion concernée de la RD20;
- plan d'assurance environnement durant les travaux.

Il omet en revanche de rappeler le dispositif de suivi de la mesure compensatoire zone humide (cf, page 18 du dossier loi sur l'eau : suivi de l'hydromorphie des terrains) ainsi que le dispositif de suivi du fonctionnement du réseau d'assainissement (vérification deux fois par an des ouvrages de régulation des débits).

S'agissant du suivi de la mesure compensatoire « zone humide », l'ONEMA (cf. son avis du 25/08/2010), rappelle aussi la nécessité de pérenniser cette mesure par une gestion adaptée au long terme.

Il souhaite aussi que soient mis en place, deux points de suivi pérenne du milieu aquatique de la Galaure en amont puis en aval immédiat du projet. S'agissant toutefois d'un projet d'ampleur somme toute modérée au regard du linéaire total de voies routières situées dans la vallée de la Galaure, ce point a vocation à être débattu en lien avec le service en charge de la police de l'eau.

Par ailleurs, la grande sensibilité des cours d'eau concernés rend essentielle l'adoption d'un dispositif rigoureux permettant d'éviter la dissémination des espèces invasives et qu'il conviendra d'inclure au plan d'assurance environnement des travaux (*gestion des déblais et organisation des revégétalisations notamment*) ainsi qu'au dispositif de suivi en exploitation.

➔ **Le dispositif de suivi, imparfaitement décrit au dossier d'étude d'impact, est néanmoins globalement adapté aux enjeux sous réserve de la prise en compte des remarques qui précèdent. Le fait qu'il soit assorti d'engagements quant à la mise en œuvre d'actions correctives constitue un point positif.**

D'un point de vue général, l'autorité environnementale conseille, pour les dossiers à venir, de bien identifier le développement relatif au dispositif de suivi, sans omettre d'en évaluer le coût. En effet, l'article L122-3 alinéa 2 du code de l'environnement prévoit désormais explicitement que l'étude d'impact contienne « une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur l'environnement ou la santé humaine ».

#### 4) Avis de l'autorité environnementale :

##### 4.1 Avis sur la forme :

Les observations qui précèdent montrent que, bien que recevable sur le plan de la forme, le dossier reste perfectible sur un certain nombre de points. Ce constat n'est semble-t-il d'ailleurs pas lié au projet lui-même, mais peut être à ce qui pourrait être interprété comme inhérent à la hâte dans laquelle ce dossier très évolutif semble avoir été finalisé.

##### 4.2 Avis sur la prise en compte de l'environnement :

Le projet, fait assez rare pour les opérations routières communales de ce type, a, in fine, bénéficié d'une démarche itérative de conception, privilégiant l'évitement des impacts et traduisant bien l'esprit du code de l'environnement.

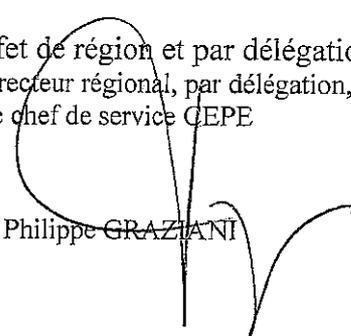
Bénéficiant du facteur favorable que constitue la simplicité de son tracé et la clarté des enjeux en présence, il s'avère finalement, sous réserve d'une bonne mise en œuvre des mesures réductrices et compensatoires, assez peu générateur d'impacts.

Il s'ensuit un niveau d'intégration environnementale plutôt satisfaisant pour un projet de ce type.

Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux (notamment procédure loi sur l'eau et application de l'article L411-2 du code de l'environnement (protection des espèces)).

Pour le préfet de région et par délégation  
pour le directeur régional, par délégation,  
le chef de service CEPE

Philippe GRAZIANI



---

