

PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

## **Autorité environnementale** **Préfet de région**

**Projet intitulé : « Liaison RD165 – RD523 commune du Versoud (38) »**  
**(Maître d'ouvrage : M le président de la communauté de communes du pays du**  
**Grésivaudan)**

**Avis de l'autorité administrative de l'État**  
**compétente en matière d'environnement**  
**sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact**  
**au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement**  
**(évaluation environnementale)**

**Avis P n° 2014-000696** émis le 06 janvier 2014

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

<http://www.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 Rhône-Alpes / Service Connaissance, Études, Prospective, Évaluation / Unité Évaluation Environnementale, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

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.

***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.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr](http://www.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.

# Avis

## 1) Analyse du contexte du projet

La vallée du Grésivaudan, bénéficiant de la proximité de Grenoble, est soumise à une intense pression d'aménagement accompagnée d'une augmentation des déplacements, encore principalement tournée vers le mode routier.

L'enjeu environnemental principal correspond à la rivière Isère qui, au droit du projet, a été identifiée au SDAGE Rhône méditerranée en tant que réservoir biologique et est aussi associée à une ZNIEFF de type 1 dénommée « *ancienne boucle de l'Isère au Bois Français* ». Elle est accompagnée d'une importante nappe phréatique alluviale, peu profonde et vulnérable.

Dans l'axe de l'aérodrome du Versoud, le secteur du projet correspond à une zone historiquement agricole, en voie d'artificialisation du fait de plusieurs projets de zones d'activités. Relié à l'autoroute A41 par la RD 165, il est plutôt bien desservi. Toutefois, le tracé de cette route départementale s'avère malcommode et, reportant une partie du trafic sur le centre de Lancey, engendre une augmentation des distances parcourues pour certains usagers en provenance ou à destination de Grenoble.

Le projet présenté, outre cette fonction, assume aussi un rôle de desserte des zones d'activités en cours d'aménagement.

Plus dans le détail, on notera la présence de dépôts anthropiques en lien avec la présence d'anciennes papeteries en voie de démantèlement.

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

Sur la forme, le dossier transmis à l'Autorité environnementale couvre les exigences de contenu telles que précisées par l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Cependant, il convient d'attirer l'attention sur les points suivants :

- l'état initial, point très positif, fait état d'une reconnaissance poussée visant à caractériser les éventuelles zones humides susceptibles d'être concernées par le projet routier. Il aurait toutefois été intéressant d'y agréger les données recueillies sur ce thème à l'appui des projets de zones d'activités ;
- le dossier mentionne à plusieurs reprises la présence d'espèces végétales invasives. Celles-ci nécessitant des précautions particulières de chantier puis d'entretien en exploitation, il aurait été intéressant de faire apparaître la cartographie de leurs localisations au sein de l'état initial ;
- le dossier précise, en page 125, que « *le projet pourra conduire à la destruction d'habitats d'espèces protégées* » mais précise par ailleurs (cf. page 203) : « *Compte tenu du projet et des mesures prises, il ne sera pas réalisé de dossier CNPN en vue d'obtenir une dérogation à la réglementation des espèces protégées.* ». Ce point mériterait d'être clarifié. En effet, l'existence de mesures d'intégration ne constitue pas une dispense de procédure de demande de dérogation au titre de l'article L. 411-2 du code de l'environnement, pour autant qu'elle soit effectivement nécessaire. L'autorité environnementale recommande, au cas où cette position serait maintenue, d'argumenter quant au fait que des dérogations ne sont pas nécessaires au titre de la protection des espèces ;
- l'analyse des impacts fait état de risques technologiques mais omet de citer celui, identifié d'ailleurs par l'état initial, inhérent au franchissement d'un gazoduc. S'agissant du pipeline SPMR, il aurait aussi été bienvenu de détailler les dispositions proposées lors du chantier ;
- s'agissant des déchets, il aurait été utile de préciser la destination des sols pollués évoqués au sein de l'état initial ;
- l'analyse des impacts identifie un secteur d'augmentation des nuisances sonores au sein d'une zone habitée (entre la voie ferrée et la RD 523). Il aurait toutefois été intéressant de quantifier aussi les effets positifs du projet sur l'actuelle RD 165 qui devrait être soulagée d'une partie très significative de son trafic dans la traversée de Lancey ;

- l'estimation des dépenses en faveur de l'environnement ne mentionne pas le coût du dispositif de suivi environnemental (vraisemblablement modéré) et englobe plusieurs postes qui sont liés à la réalisation du projet et non à la correction d'effets négatifs de celui-ci (*rétablissement de canaux et fossés, dévoiement et protection des pipelines et gazoducs*). Déduction faite, le montant global reste toutefois proportionné aux enjeux ;
- le dossier développe en plusieurs endroits des éléments destinés à satisfaire aux exigences de l'article L. 414-4 du code de l'environnement relatif aux évaluations d'incidence Natura 2000. D'un point de vue général, l'Autorité environnementale recommande, quel qu'en soit l'enjeu (*pour ce projet il est faible compte tenu de la distance séparant le projet des zones du réseau Natura 2000 les plus proches et de la nature des habitats consommés par le projet*) de bien individualiser cette évaluation et de faire en sorte que sa conclusion fasse explicitement apparaître l'absence d'effet notable dommageable sur les objectifs de conservation Natura 2000 ;
- le projet semble présenté, en page 35, comme faisant partie d'un programme comprenant la réalisation de plusieurs zones d'activités (certaines sont déjà en cours). De fait, l'étude d'impact s'est essayée à étudier les effets cumulés. Pour autant, il aurait été bienvenu de clarifier les contours du programme retenu au sens du code de l'environnement, sachant qu'il s'agissait de l'un des « considérants » qui avaient motivé la décision n° A08212P0008 du 29/06/2012 prescrivant la réalisation d'une étude d'impact.

### **3) Avis sur la prise en compte de l'environnement**

Le projet va dans le sens d'une augmentation de la compétitivité du mode routier dans ce secteur, ce qui se traduit par une légère augmentation de la consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre. Compte tenu de la configuration des lieux, il devrait toutefois, bien que le dossier n'en rende pas véritablement compte faute d'avoir aussi quantifié certains des effets du projet sur les axes soulagés, avoir des effets globalement positifs en ce qui concerne l'exposition des populations aux pollutions et nuisances.

S'agissant de la méthode d'intégration environnementale, le dossier ne met en compétition, face au projet présenté, qu'une seule alternative (solution « ne rien faire »). Bien que la solution retenue apparaisse globalement satisfaisante du point de vue de l'environnement, il aurait été de bon aloi de justifier l'absence d'autres alternatives de tracé.

Dans le même esprit, la présentation générale de l'étude d'impact (*pas de volet « appréciation des impacts de l'ensemble du programme », ni de reprise des données relatives à l'impact des zones d'activités*) laisse supposer que le projet ne s'intègre pas dans un programme plus vaste, ce que semble démentir la page 35 de l'étude d'impact. Un argumentaire justifiant des contours du programme au sens du code de l'environnement aurait été le bienvenu pour conforter l'adéquation de la forme retenue pour l'étude d'impact.

Les mesures d'intégration proposées apparaissent proportionnées aux enjeux et adaptées aux impacts potentiels. Reste toutefois la question des espèces protégées qui, si elles s'avéraient légitimer des dérogations au titre de l'article L. 411-2 du code de l'environnement, pourraient le cas échéant, motiver des mesures complémentaires.

**En conclusion**, l'étude d'impact développe les rubriques visées par le code de l'environnement. Son contenu reste cependant perfectible au regard des observations figurant ci-dessus. Le projet quant à lui, devrait avoir des effets environnementaux modérés au regard des transformations subies par le territoire du fait de l'urbanisation et même positifs sur certains facteurs environnementaux comme l'exposition des populations aux pollutions et aux nuisances.

**Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux (notamment procédures loi sur l'eau et procédures espèces protégées).**

Pour le préfet de région et par délégation  
la directrice régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement

Pour la directrice de la DREAL  
et par délégation  
La responsable de l'unité  
Évaluation Environnementale