



**Autorité environnementale**

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale  
sur la déviation des communes de  
Livron-sur-Drôme et Loriol-sur-Drôme (26)**

**n°Ae : 2018-109**

Avis délibéré n° 2018-109 adopté lors de la séance du 20 février 2019

---

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

*L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 20 février 2019 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la déviation des communes de Livron-sur-Drôme et Loriol-sur-Drôme (26).*

*Étaient présents et ont délibéré collégalement : Barbara Bour-Desprez, Pascal Douard, Christian Dubost, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, François Letourneux, Thérèse Perrin, Eric Vindimian, Annie Viu, Michel Vuillot, Véronique Wormser.*

*En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités 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 le présent avis.*

*Étaient absents : Marc Clément, Christine Jean, Serge Muller*

*N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 9 du règlement intérieur de l'Ae : Philippe Ledenvic.*

\* \*

*L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du département de la Drôme, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 3 décembre 2018.*

*Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.*

*Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 10 décembre :*

- le préfet de département de la Drôme, qui a transmis une contribution en date du 11 février 2019,*
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Auvergne-Rhône-Alpes, qui a transmis une contribution en date du 4 janvier 2019.*

*Sur le rapport de Christian Dubost et Thérèse Perrin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.*

**Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

**Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.**

**La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).**

**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.**

**Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.**

<sup>1</sup> Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

# Synthèse de l'avis

La déviation projetée de Livron et de Loriol (26), d'une longueur de 9,2 km, est portée par la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes. Elle vise l'amélioration de la fluidité du trafic et le désengorgement de ces deux communes aujourd'hui traversées par la route nationale 7 (RN7).

Déclaré d'utilité publique en 2001 sous forme d'une 2x2 voies, le projet a été progressivement reconfiguré en 2x1 voies avec séparateur central, et fait aujourd'hui l'objet d'une nouvelle demande de DUP. Des contraintes financières perdurent, seul le barreau central de 3,8 km, dont la fonctionnalité n'est pas avérée, étant aujourd'hui financé.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont :

- le bruit pour les riverains de la route actuelle et ceux proches de la future infrastructure ;
- la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre ;
- la capacité d'écoulement des crues soudaines de la Drôme et d'expansion de ses eaux dans la plaine de la vallée du Rhône, déjà fortement perturbée par la présence de l'autoroute ;
- la continuité écologique, et notamment celle assurée par l'écosystème remarquable de la rivière, ainsi que les milieux associés au petit chevelu présent sur la plaine ;
- la nappe alluviale, du fait de la proximité de captages d'alimentation en eau potable.

Le dossier est d'une qualité inégale, et présente des lacunes importantes y compris sur les sujets qui relèvent de l'objectif même du projet.

La sensibilité des milieux naturels est identifiée comme un enjeu particulièrement fort et donne lieu à une analyse des impacts bien détaillée et à de nombreuses propositions de mesures de réduction et de compensation. L'absence de description précise des caractéristiques du pont sur la Drôme rend néanmoins difficile l'appréciation de la pertinence des mesures prises en phase travaux, certains risques pour les milieux aquatiques apparaissant a priori sous-estimés. Le dossier ne présente pas les actions de requalification envisagées pour la voirie existante et ne quantifie pas les bénéfices attendus au niveau des deux centres villes, que ce soit en termes de trafic, de bruit ou de qualité de l'air. Sur ces mêmes sujets, l'analyse des effets de la déviation elle-même manque de précision. Si la prise en compte des incidences du remblai au regard de l'expansion des crues de la Drôme dans l'hypothèse d'une rupture de digue fait l'objet d'une analyse hydraulique complète, la satisfaction de l'objectif de transparence hydraulique reste néanmoins à démontrer, dans un secteur déjà sensible du fait de la présence du remblai autoroutier. Enfin le dossier n'a pas toujours pris en compte les évolutions récentes du projet.

L'Ae recommande de reprendre l'analyse de ces différents sujets et de proposer des mesures adaptées aux impacts correspondants, concernant notamment : le pont sur la Drôme, ses caractéristiques, les modalités de sa réalisation et ses incidences sur le niveau des crues ; l'incidence du remblai routier sur l'écoulement des eaux ; l'analyse des trafics effectivement reportables sur la déviation et ses conséquences en termes de bruit (avec une nouvelle appréciation des seuils à prendre en compte) et de qualité de l'air, tant pour les centres-villes que pour les riverains de la déviation.

Au vu de l'ensemble de ces éléments, une reprise globale de l'étude d'impact est nécessaire pour une meilleure appréhension par le public des enjeux et impacts du projet, et la justification de son utilité publique.

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

# Avis détaillé

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

Bien que partiellement délestée par l'autoroute A7 voisine, la route nationale RN7, dans la vallée du Rhône, supporte un trafic relativement important, variable suivant les sections, et comporte encore quelques traversées de villages, voire de gros bourgs. La déviation (contournement) des communes de Livron-sur-Drôme et Loriol-sur-Drôme permettra le désengorgement des deux centres-villes et l'amélioration de la fluidité du trafic. Elle est présentée par l'État, maître d'ouvrage, représenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes.

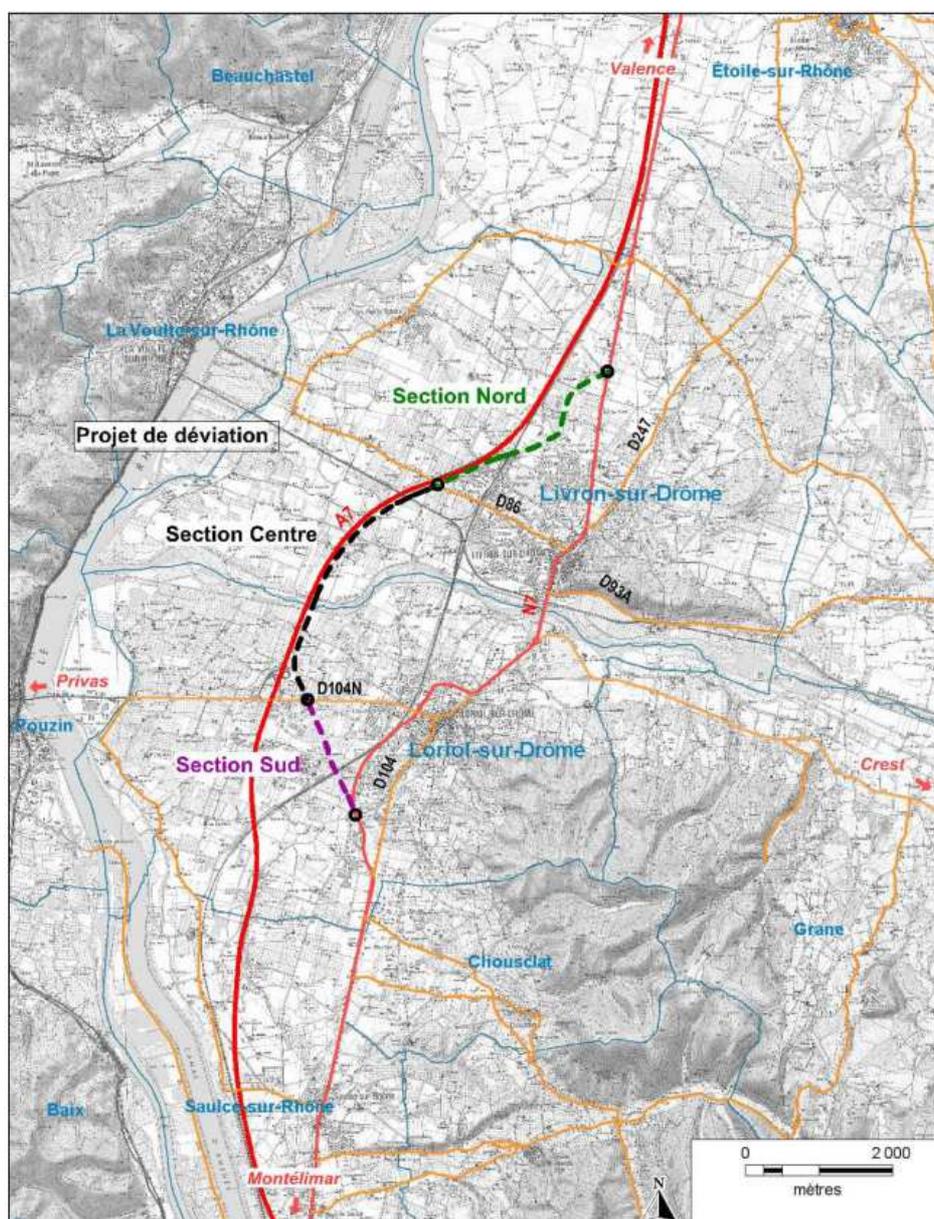


Figure 1 : Localisation de la déviation Livron-Loriol (source : dossier)

Le dossier (notice explicative) met en avant les principaux objectifs suivants :

- *alléger d'une part importante du trafic la traversée de ces 2 villes et plus particulièrement de Livron-sur-Drôme, très urbanisée et ponctuée de nombreux carrefours à feux. Cette action permettra par conséquent d'accroître la sécurité et la qualité de vie des habitants de ces communes, des usagers et des riverains de l'itinéraire actuel ;*
- *et d'améliorer la fluidité du trafic local et de transit »*

L'objectif d'amélioration des temps de parcours, qui sous-tend l'évaluation socio-économique, n'est pas mis en avant au titre des principaux objectifs du projet.

La voie sera constituée d'une infrastructure bi-directionnelle à deux voies, sans séparateur central et avec créneaux de dépassement, ponctuée de plusieurs ronds-points. La vitesse de circulation sera limitée à 80 km/h sur les sections comprises entre deux ronds-points.

Le projet comprend trois sections, réalisées en deux phases :

- section centrale, réalisée lors d'une première phase de travaux (cf. point 1.2.1) entre les giratoires RD 86 et RD104N
- section Nord, d'un giratoire marquant le début du projet à celui de la RD 86, et section Sud, du giratoire RD104N jusqu'à l'extrémité sud du projet avec la création d'un giratoire marquant l'extrémité du projet, ces deux sections étant réalisées dans une seconde phase

## ***1.1 Contexte et historique du projet***

Un premier aménagement de 2 x 2 voies sur le même tracé, initié dans les années 1990, a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2001 et d'une mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Une concertation préalable avait alors été organisée. La quasi-totalité des acquisitions foncières des emprises nécessaires à la réalisation de cette 2 x 2 voies ont été effectuées. Des considérations environnementales et de coût ont conduit le maître d'ouvrage à reprendre le projet, d'abord sous une forme de route à deux voies avec séparateur central et carrefours dénivelés, puis plus récemment sous forme de route bidirectionnelle et carrefour en plan aménagés et à redéposer sur cette base un nouveau dossier.

## ***1.2 Présentation des aménagements projetés, contenu du projet***

### **1.2.1 Présentation des aménagements prévus**

Les principales caractéristiques de l'infrastructure prévue sont :

- déviation de type bidirectionnelle, d'une longueur de 9,2 km, dont 1 140 m en aménagement sur place sans nécessiter de démolition préalable ;
- créneaux de dépassements sur environ 28 % du linéaire,
- largeur 14,8 à 15,5 m en section courante, portée au maximum à 19,1 m au niveau des créneaux de dépassement et sections de rabattement ;
- huit ouvrages d'art, dont trois ouvrages non courants : deux franchissement de la ligne ferroviaire PLM<sup>2</sup> (dont un en trémie), franchissement de la rivière Drôme,

---

<sup>2</sup> Paris Lyon Marseille, voie ferrée « historique » de la vallée du Rhône

- six carrefours d'échanges de type giratoire (dont un déjà réalisé), y compris les carrefours d'extrémités de la déviation.

Les caractéristiques des ouvrages d'art ne sont pas fournies dans la description du projet, et notamment les deux plus importants d'entre eux : le franchissement de la Drôme et le passage sous la voie ferrée. En ce qui concerne le pont sur la Drôme, c'est de manière paradoxale dans le volume relatif à la demande de dérogation « espèces » que des informations sont fournies quant à ce franchissement : ouvrage mesurant 202,9 mètres de longueur avec trois travées de 63,5, 80 et 59,4 mètres, comportant deux piles en béton d'une hauteur de 5,70 mètres installées dans la rivière et deux culées en béton armé sur les berges, d'une largeur totale de 11,34 mètres<sup>3</sup>. L'analyse des impacts fait en outre état de déviations de deux cours d'eau, Le Riboulin et La Gueule, qui ne sont pas présentées dans le descriptif des travaux. Enfin l'absence de schéma précis de la trémie sous la voie ferrée (section sud du projet) ne permet pas de bien comprendre les interactions du projet avec la zone d'activité existante et le captage d'alimentation en eau potable « la Négociale » (cf. § 2.1.2).

***L'Ae recommande de compléter la description des opérations projetées par une présentation synthétique des caractéristiques et de la localisation des principaux ouvrages : rivière Drôme, passage en trémie sous la voie ferrée, déviations hydrauliques, et d'annexer des plans-coupes détaillés de l'ensemble des ouvrages d'art.***

L'assainissement de la plate-forme sera assuré par un réseau de collecte et neuf bassins multifonctions<sup>4</sup>, qui assurent une fonction de régulation des débits, de traitement des eaux pluviales et de confinement de la pollution accidentelle.

Du fait des contraintes de sols, de nappe et de rétablissement des écoulements naturels, la déviation se positionne majoritairement en remblai, à une altimétrie variant entre +1 à +3m au-dessus du terrain naturel. La hauteur des remblais peut toutefois atteindre 11 m à proximité de certains ouvrages d'art. Les volumes de déblais sont non significatifs sauf sur la section sud (40 000 m<sup>3</sup>). Les volumes de remblais nécessaires sont *a contrario* importants, estimés à 630 000 m<sup>3</sup>. S'ajoutent pour la réalisation des bassins 37 500 m<sup>3</sup> de déblais et 124 500 m<sup>3</sup> de remblais. L'aménagement présente ainsi un déficit important de matériaux.

Les « bases de vie » qui seront autorisées sont présentées au chapitre 6.2.5 de l'étude d'impact relatif aux mesures de chantier, sans que le dossier n'indique clairement la superficie des emprises correspondantes.

Le coût de la déviation est estimé à 119 millions d'euros TTC (valeur janvier 2018). Quinze millions d'euros ont déjà été mandatés (études, acquisitions foncières, déplacement des réseaux, réalisation d'un giratoire). Sa réalisation est prévue échelonnée entre 2022 et 2024 :

- le coût de la section centrale de 3,8 km<sup>5</sup>, réalisé entre 2020 et 2022, est évalué à 68,6 million d'euros. Cette première phase est, d'après les informations fournies aux rapporteurs (aucune

<sup>3</sup> Le maître d'ouvrage a par ailleurs transmis à l'Ae, sur sa demande, une notice technique et des coupes de l'ouvrage de franchissement de la Drôme.

<sup>4</sup> Chaque bassin est composé de trois entités : un premier bassin étanche pouvant être fermé en cas de pollution accidentelle, un deuxième bassin étanche pour le traitement de la pollution chronique, et un troisième bassin enherbé de rétention des eaux après traitement.

mention n'en est faite dans le dossier), cofinancée dans le cadre du contrat de plan État/Région (CPER), 67 % revenant à charge de l'État<sup>6</sup> ;

- le coût des sections nord et sud, réalisées de manière concomitante entre 2022 et 2024, est d'environ 50 M€, sans que le plan de financement ne soit aujourd'hui arrêté.

La justification d'une réalisation phasée n'est jamais présentée dans le dossier. Elle apparaît d'autant plus importante que le phasage devrait engendrer dans la période transitoire des impacts spécifiques dans des secteurs non directement concernés par le projet (habitations le long des RD 86 et 104N). L'objectif de soulagement des trafics Nord/Sud ne peut être atteint par le seul barreau central et la fonctionnalité de ce seul tronçon n'est pas démontrée, ce qui interroge du fait de l'absence de garantie de financement des deux autres tronçons. On note que l'étude d'impact comporte un chapitre 6.4 censé analyser les impacts de cette phase transitoire, mais qui de fait constitue uniquement un récapitulatif des impacts et mesures liés aux travaux sur ce tronçon.

**L'Ae recommande :**

- ***de préciser l'état et la répartition des financements acquis pour la réalisation de l'ensemble de la déviation,***
- ***de décrire les fonctionnalités et de justifier l'utilité publique du barreau central indépendamment du fonctionnement d'ensemble de la déviation.***

Le coût des mesures environnementales est estimé à 13,15 millions d'euros février 2013 TTC.

## 1.2.2 Contenu du projet

Le projet tel que retenu par le maître d'ouvrage est strictement limité à la déviation. L'Ae s'est interrogée sur la bonne définition du contenu du projet au sens du code de l'environnement<sup>7</sup> et sur la nécessité d'intégrer aussi précisément que possible dans l'étude d'impact certaines opérations indissociables de la réalisation de la déviation dans la mesure où leur effets sont susceptibles d'interagir sur l'environnement. L'étude d'impact a en effet vocation à accompagner la vie du projet<sup>8</sup> et à être actualisée en tant que de besoin à l'occasion des procédures ultérieures nécessitées pour l'une ou l'autre des opérations.

Le tronçon dévié de la RN7 actuelle sera déclassé en route départementale. Le dossier évoque sans autre précision la réalisation d'aménagements « *hors déviation (rétablissements, délaissés, réseaux, RN7 déclassée...)* [qui] *seront assurés par les communes, le Département ou les concessionnaires* ». Il a été indiqué aux rapporteurs que peu de réflexions avaient été conduites

---

<sup>5</sup> La section centrale comporte un créneau de dépassement et quatre des sept ouvrages d'art, dont la traversée de la Drôme.

<sup>6</sup> Les autres financeurs sont : la Région (7%), le Conseil Départemental 26 (16%), la Communauté de Communes Val de Drôme (5%), les deux communes de Livron et Loriol (5% à elles deux)

<sup>7</sup> Article L. 122-1 « *lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité* ».

<sup>8</sup> « *Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet.* »

jusqu'à ce jour, ce qui apparaît étonnant au regard des objectifs annoncés d'accroissement de la qualité de vie au cœur de ces deux bourgs. Quelle que soit l'incertitude actuelle sur les perspectives de la requalification de la RN7 et sur les aménagements associés (pistes cyclables, réaménagement des trottoirs, etc.), qui seraient a priori sous maîtrise d'ouvrage des collectivités, les enjeux auxquels elle devra répondre et l'état des réflexions en cours doivent être exposés dans l'étude d'impact.

Le dossier fait état de la recherche de matériaux sur l'emprise, ou à proximité immédiate, pour limiter les apports extérieurs. Au vu des contraintes prévisibles (procédures, faible qualité des matériaux, volumes limités) ces perspectives ne sont pas, légitimement, retenues en prenant une hypothèse défavorable. L'étude d'impact renvoie toutefois l'ouverture de carrières d'emprunt à des variantes lors de la consultation des entreprises et à des procédures ultérieures. Dans la mesure où il serait fait appel à une telle solution, l'opération serait alors constitutive du projet si ces carrières lui étaient exclusivement destinées, et la question de l'actualisation de l'étude d'impact devrait alors être soulevée au moment des autorisations d'ouverture de carrières.

***L'Ae recommande d'intégrer dans le contenu du projet la requalification du tronçon dévié de la RN7 actuelle et les carrières d'emprunt de matériaux qui pourraient être spécifiquement ouvertes pour la réalisation de la déviation, quel qu'en soit l'éloignement, et de décrire le plus précisément possible leurs enjeux et leurs impacts prévisibles.***

### ***1.3 Procédures relatives au projet***

Le projet est soumis à étude d'impact en application de la rubrique n° 6 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, la décision de l'Ae du 21 novembre 2017<sup>9</sup> ayant conclu après cas par cas au besoin d'une évaluation environnementale. L'Ae est l'autorité environnementale compétente pour émettre l'avis du fait d'une maîtrise d'ouvrage assurée par un service de l'État dépendant du ministre de l'environnement.

Étant soumis à évaluation environnementale, le dossier comporte obligatoirement l'évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000<sup>10</sup> prévue en application de l'article L.414-4.

Le dossier est présenté pour enquête publique unique préalable :

- à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet, procédure qui permettra d'assurer la maîtrise foncière par voie d'expropriation, si nécessaire<sup>11</sup>. L'enquête parcellaire sera réalisée ultérieurement ;
- à l'autorisation environnementale applicable aux activités, installations, ouvrages et travaux soumis à autorisation « loi sur l'eau »<sup>12</sup> (article L. 214-3 du code de l'environnement), qui

---

<sup>9</sup> [Déviation de la RN7 au niveau de Livron-sur-Drôme et Loriol-sur-Drôme. Décision Ae du 23/11/17.](#)

<sup>10</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

<sup>11</sup> Le projet nécessitera quelques acquisitions complémentaires (24 parcelles a priori), dont une ferme en exploitation située sur l'un des futurs ronds-points, l'essentiel des acquisitions ayant été effectué dans le cadre de la DUP de 2001.

tiendra lieu de dérogation à la stricte protection des espèces et des habitats (article L. 411-2 du même code)<sup>13</sup> dont la demande est également jointe au dossier.

#### ***1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae***

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux relèvent d'une part de la nature du projet (améliorer le cadre de vie des habitants des communes de Livron et Loriol) et d'autre part de sa localisation dans un secteur qui présente des sensibilités environnementales importantes :

- le bruit pour les riverains de la route actuelle et ceux proches de la future infrastructure,
- la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre,
- la capacité d'écoulement des crues soudaines de la rivière Drôme et d'expansion de ses eaux dans la plaine de la vallée du Rhône, déjà fortement perturbée par la présence de l'autoroute,
- la continuité écologique, et notamment celle assurée par l'écosystème (tant terrestre qu'aquatique) remarquable de la rivière, notamment vis-à-vis de la phase de travaux, ainsi que les milieux associés au petit chevelu présent sur la plaine,
- la nappe alluviale, du fait de la proximité de captages d'alimentation en eau potable,

ainsi que le paysage des plaines drômoises et la préservation des terres agricoles.

## **2. Analyse de l'étude d'impact**

La partie de l'étude d'impact relative aux milieux naturels est globalement de qualité et riche en informations, contrastant avec un déficit sur d'autres parties. Les lacunes importantes relevées au fil du présent avis sont d'autant plus surprenantes<sup>14</sup>. Elles sont pour partie comblées dans le dossier de demande de dérogation « espèces ». L'étude d'impact présente en préambule de chaque chapitre le contexte réglementaire, fournissant ainsi au lecteur une bonne clé de lecture.

Particulièrement volumineuse, la version papier de l'étude d'impact gagnerait à être scindée en plusieurs volumes, rendant sa maniabilité plus aisée. En particulier, le résumé non technique devrait faire l'objet d'un document spécifique, afin de vaincre l'appréhension constituée, pour certains participants à l'enquête publique, par un document aussi « lourd ». Des données de synthèse devraient plus systématiquement être présentées à la fin de chaque analyse thématique.

Certains chapitres mériteraient d'être actualisés, le document ayant repris des textes provenant des phases antérieures de ce projet ; c'est le cas à titre d'exemple de certains développements relatifs au climat et aux émissions de gaz à effet de serre, qui ne mentionnent même pas l'accord de Paris.

---

<sup>12</sup> Rubriques 2.1.5.0 (Rejet d'eaux pluviales), 3.1.1.0 (obstacle à l'écoulement des crues), 3.1.2.0 (modification du profil en long ou en travers d'un cours d'eau), 3.1.5.0 (destruction de frayères), 3.2.2.0 (remblai en lit majeur) de la nomenclature inscrite à l'article R.214-1 du code de l'environnement.

<sup>13</sup> Au moment de l'établissement de l'avis, le dossier de demande de dérogation relatif aux espèces protégées n'a pas encore été déposé au Conseil national de protection de la nature (CNP).

<sup>14</sup> Le dossier souffre également de quelques petites lacunes, par exemple l'absence dans un certain nombre de cartes du nord géographique, facilitant le repérage, une mauvaise mise en page des cartes de bruit, empêchant la prise de connaissance des niveaux de bruit sur chacun des récepteurs.

*L'Ae recommande de scinder l'étude d'impact en plusieurs volumes afin d'améliorer sa maniabilité, et d'en vérifier la bonne actualisation.*

## **2.1 État initial**

### **2.1.1 Agriculture et paysage**

Le secteur traversé est relativement plat et caractérisé par une forte présence de l'activité agricole, et l'impact visuel de grandes infrastructures : autoroute, voie ferrée... L'agriculture est diversifiée : arboriculture, grandes cultures, maraîchage, dans un paysage marqué par un habitat isolé et diffus et où subsistent quelques haies. La partie du secteur d'étude située au Nord de la Drôme est classée comme zone de présomption de prescription archéologique, du fait d'occupations protohistoriques et médiévales.

### **2.1.2 Ressources en eaux souterraines et usages**

Le secteur du projet concerne la masse d'eau souterraine « Alluvions de la Drôme » (FRDG337), en bon état chimique mais dont la vulnérabilité est très forte, et en état quantitatif médiocre du fait de l'importance des prélèvements. Il concerne dans une moindre mesure la masse d'eau « calcaires et marnes crétacés du bassin versant de la Drôme, du Roubion et du Jabron » (FRDG527). Trois captages d'alimentation en potable sont présents sur la zone d'étude, et notamment sur la commune de Loriol-sur-Drôme, le captage de la Négociale (DUP du 22 novembre 1988), le projet se développant dans le périmètre rapproché et en amont hydraulique. Une révision de la DUP du captage étant engagée, les éléments de l'étude d'impact sont à actualiser et le projet devra tenir compte des nouvelles servitudes<sup>15</sup>. Si la réalisation en remblai permettra de conserver la couche limono-argileuse contribuant à la protection de l'aquifère, il n'en est pas de même pour les ouvrages de rétention et de décantation et de l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée. La préservation de la ressource en eau constitue donc un enjeu fort pour le projet, d'autant que *« toute la plaine de Livron-sur-Drôme et Loriol-sur-Drôme est référencée « ressource stratégique » pour l'usage en eau potable futur au titre du [schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux] SDAGE Rhône Méditerranée en vigueur ».*

### **2.1.3 Eaux superficielles et risques associés**

Le réseau hydrographique traversant la zone d'étude comprend notamment la rivière Drôme, « *de type torrentiel, très irrégulier et imprévisible* », endiguée sur cette partie de son cours, le ruisseau de la Gueule et son affluent le Riboulin, ainsi que des fossés et réseaux d'irrigation. La Drôme, masse d'eau fortement modifiée, présente un potentiel écologique moyen du fait des pressions hydromorphologiques, en dépit d'une bonne qualité physico-chimique et hydrobiologique de l'eau.

---

<sup>15</sup> À certains endroits, le dossier indique, à tort, que le projet se situe en dehors du périmètre de protection rapproché du captage de la Négociale. Néanmoins l'ARS dans sa contribution à l'Ae confirme la traversée du périmètre rapproché défini en 2015, d'ailleurs correctement reporté sur les plans, et mentionne la redéfinition des servitudes en avril 2016, avec notamment « *La voirie ne sera pas encaissée et devra à minima rester au niveau du terrain naturel. Les eaux de chaussée seront collectées et dirigées vers le milieu naturel superficiel après un traitement adapté. L'infiltration au milieu souterrain est interdite. Le cas échéant la création de bassin tampon dans les PPR ne pourra dépasser 2 m de profondeur sous le TN. Les bassins tampon devront être totalement étanches. La création d'excavation provisoire de plus de 2 m de profondeur pour la réalisation d'ouvrage d'art est soumise à avis préalable de l'autorité sanitaire.* »

Le territoire s'inscrit dans un PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondation) ; il est d'une très grande sensibilité au risque d'inondation par la Drôme. Le dossier présente des simulations de crue centennale avec ruptures de digue, en rive gauche ou en rive droite, en aval de la voie ferrée et en amont du projet, et de crue bicentennale ou cinqcentennale. Dans les trois cas, l'analyse montre clairement que le remblai de l'autoroute A7 constitue un obstacle aux écoulements, rendant complexe l'implantation du projet dans ce secteur. À noter enfin que le SDAGE et le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) Rhône-Méditerranée 2016-2021 comportent la même disposition « *éviter les remblais en zone inondable* » et imposent, le cas échéant, de strictes conditions de compensations pour viser une « *absence d'impact vis-à-vis de la ligne d'eau et en termes de volume soustrait aux capacités d'expansion des crues* ».

Les communes de Livron-sur-Drôme et Loriol-sur-Drôme sont également concernées par un risque de rupture de barrage (moyens et grands barrages de la vallée du Rhône et de l'Isère) d'après le dossier départemental des risques majeurs (DDRM) de la Drôme.

#### 2.1.4 Milieux naturels

Le secteur d'étude intersecte deux ZNIEFF<sup>16</sup> de type I « Ramières du Val de Drôme » et de type II « Ensemble fonctionnel formé par la rivière Drôme et ses principaux affluents » et une Zone d'Intérêt pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) « Val de Drôme : les Ramières Printegarde » ; il est distant de quelques kilomètres de secteurs de protection forte : arrêté de biotope, réserve naturelle nationale, sites Natura 2000 (ZPS et SIC) situés à l'Est en amont de la Drôme ou à l'Ouest le long de la vallée du Rhône.

La vallée de la Drôme constitue de fait un corridor écologique de première importance, identifié dans les réflexions préalables au schéma régional de cohérence écologique (SRCE), avec une mosaïque d'habitats : herbiers, prairies, pelouses, saulaies, forêts alluviales... où se situent les enjeux les plus importants pour les milieux naturels, notamment en rive sud. Le ruisseau de la Gueule montre également « *un enjeu notable quant à sa restauration et notamment de la continuité biologique au droit du projet* ».

Si les enjeux liés à la flore sont faibles (présence de la Gesse annuelle et de l'Ophioglosse commun), en revanche les campagnes de recensement de 2011 et de 2017 ont permis d'identifier la présence de très nombreuses espèces de faune protégées ou identifiées comme présentant un enjeu fort de conservation :

- 28 espèces d'oiseaux présentant un statut de conversation préoccupant ou inscrites à la Directive européenne « Oiseaux » dont l'Hirondelle rustique, le Moineau friquet, la Chevêche d'Athéna, le Martin-pêcheur d'Europe ;
- plusieurs espèces de chiroptères dont le Minoptère de Schreibers, le Murin de Bechstein, le Grand Murin et le Petit Murin ;
- parmi les mammifères : le Castor d'Europe, et la présence potentielle de la Loutre d'Europe ;

---

<sup>16</sup> Lancé en 1982, l'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

- plusieurs espèces de libellule, dont l'Agrion de Mercure, l'Agrion bleuâtre et le Sympétrum du Piémont ;
- pour les mollusques, la Petite Moitessierie.

L'étude d'impact devra être mise en cohérence avec le dossier de dérogation « espèces », qui identifie plus précisément l'enjeu important que représentent trois espèces de poissons pour la réalisation des travaux dans la Drôme et les petits cours d'eau, la Lamproie de Planer, l'Anguille d'Europe et l'Apron du Rhône<sup>17</sup>.

À noter également la présence de plusieurs espèces exotiques envahissantes, et notamment de l'Ambrosie, de l'Ailante glanduleux ou encore de la Renouée du Japon

La préservation des corridors biologiques constitue un enjeu fort pour le projet. Le secteur se caractérise par la présence de nombreuses infrastructures d'axe Nord-Sud qui viennent intersecter les corridors écologiques majoritairement Est-Ouest, et notamment la Drôme, reconnue par le SRCE comme un axe d'importance régionale à remettre en bon état. Dans cet esprit l'articulation des actions de transparence écologique des deux barrières actuelle (A7) et future (N7) constitue un enjeu important pour le projet.

### 2.1.5 Zones humides

L'identification des zones humides fait l'objet d'un long développement dans l'étude d'impact. Cette question est délicate, l'arrêt du conseil d'État du 22 février 2017 ayant acté le principe de cumulativité des deux critères pédologique et végétal pour caractériser une zone humide, la note technique du ministère de la transition écologique et solidaire du 26 juin 2017 en ayant précisé les modalités d'application concrètes.

L'Ae partage l'analyse réalisée par le maître d'ouvrage retenant les milieux riverains de la Drôme pour une superficie proche de dix hectares au vu de critères de végétation, la caractérisation pédologique n'étant pas adaptée aux sols fluviaux.

### 2.1.6 Milieu humain

Les communes de Livron-sur-Drôme et de Loriol-sur-Drôme comptent respectivement environ 9 000 et 6 300 habitants, avec une quasi stabilité de la population pour Livron et une croissance soutenue pour Loriol. Environ 4 000 habitants de deux communes travaillent à l'extérieur du territoire communal, et pour leur grande majorité à l'extérieur du secteur concerné par le projet (Valence au Nord notamment mais aussi à l'Est et à l'Ouest). Les trafics correspondants ne semblent ainsi pas, du moins pour une partie très significative, reportables sur la déviation projetée.

Il convient de souligner l'absence, au chapitre « Infrastructures de transport et déplacements », de réflexion multimodale, ignorant notamment le mode ferroviaire (mais aussi les modes actifs) : pas

<sup>17</sup> L'Anguille et l'Apron motivent des efforts importants pour assurer leur recolonisation des affluents du Rhône. La présence de l'Apron, espèce endémique du bassin particulièrement vulnérable, est encore aujourd'hui potentielle au droit du site mais avérée à 1 km en aval.

de cartographie des gares, absence de données sur les trafics ferroviaires<sup>18</sup> et le nombre de voyageurs empruntant le rail, en particulier au départ des gares de Loriol et Livron. Il n'est pas non plus fait état de perspectives de développement du covoiturage (un parking de covoiturage existe sur la commune de Loriol à l'initiative du concessionnaire autoroutier). Par des informations complémentaires, le maître d'ouvrage fait état d'une offre ferroviaire en cours de renforcement pour le trafic local vers l'Est mais inadaptée à l'allègement du trafic routier de la RN7 notamment lors des pics de vacances et de week-end. Toutefois cette appréciation n'est étayée par aucune donnée de fréquentation et met en avant des pics saisonniers de la fréquentation routière que l'étude de trafic ne permet pas d'établir (cf. point suivant).

***L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une description de l'utilisation actuelle et future du mode ferroviaire, ainsi que des modes actifs et du covoiturage, inscrivant ainsi le projet dans une réelle réflexion de mobilité multimodale.***

### 2.1.7 Trafics routiers

Sur le territoire à l'étude, la RN7 traverse les agglomérations de Livron-sur-Drôme et Loriol-sur-Drôme, cumulant ainsi des fonctions de transit, d'échange et de desserte locale et engendrant des nuisances au cœur de ces agglomérations. On note que le centre de Loriol est déjà contourné par une « déviation courte » par l'ouest. Le dossier présente les trafics sur la RN7, avec une très grande stabilité : un peu moins de 18 000 véhicules jour sur la période 2006/2016, au droit du pont sur la Drôme entre les deux communes. La part des poids-lourds est importante de 15 % à 16 %. Le trafic varie assez peu en fonction des périodes de l'année avec respectivement 16 000 véhicules par jour en janvier et 19 000 en juillet. Au Nord et au sud du secteur les trafics sont respectivement de 14 000 et 12 000 véhicules par jour. Le dossier ne présente aucune information relative à la répartition horaire des trafics, avec notamment des indications pour les périodes de pointe, ni d'analyse des besoins fondée notamment sur une étude « origine-destination ».

De manière paradoxale, le dossier ne présente pas réellement les trafics reportables sur le projet de déviation ; une exploitation des documents effectuée par les rapporteurs conduirait à un trafic de transit Nord-Sud, ayant prioritairement vocation à emprunter la nouvelle route et constituant l'essentiel des circulations, représentant moins de la moitié du trafic quotidien.

Alors que le gain de temps est présenté comme l'une des justifications fortes du projet, l'étude d'impact ne présente aucune donnée relative aux temps de parcours actuels suivant différentes périodes de la journée ou de l'année.

***L'Ae recommande de compléter le dossier en faisant apparaître les trafics aux heures de pointe et les temps de parcours actuels, et d'évaluer la part des trafics reportables sur la déviation en s'appuyant notamment sur une étude « origine-destination ».***

Le dossier fait état sur les deux communes concernées de 20 accidents de la route et de 5 tués sur la RN7 entre 2007 et 2012, sans que des données plus récentes ne soient fournies.

---

<sup>18</sup> La gare de Livron est ainsi desservie par une quinzaine de trains par jour et par sens, avec un temps de parcours d'un peu plus de dix minutes vers Valence, ce qui rend le mode ferroviaire tout à fait compétitif sur cette relation

### 2.1.8 Qualité de l'air

Le dossier présente seulement quelques données (NO<sub>2</sub> et benzène) relatives à la qualité de l'air dans le secteur, issues de campagnes de mesures, certes anciennes (2012) mais concernant 13 sites situés sur le projet ou à proximité de l'infrastructure existante. Le dossier fait état de concentrations entre 28,9 et 62,3 µg/m<sup>3</sup> en NO<sub>2</sub>, en dépassement de la valeur limite réglementaire de 40 µg/m<sup>3</sup>, qui décroissent avec l'éloignement de l'axe de la RN7. Il n'est pas fait état de résultats concernant les particules fines au niveau de l'aire d'étude rapprochée. Une présentation plus complète des résultats, sous forme de tableau récapitulatif, aurait l'avantage de faire mieux comprendre les enjeux en la matière, les quelques données livrées dans le texte de l'étude d'impact étant fragmentaires.

***L'Ae recommande de compléter le dossier avec une présentation plus complète des résultats de la campagne de mesures réalisée en 2012, avec quelques commentaires sur les évolutions probables depuis cette date.***

### 2.1.9 Bruit

Le dossier ne précise pas le niveau de classement de l'infrastructure actuelle au regard de l'article L571-10 du Code de l'environnement ni le statut futur du projet.

***L'Ae recommande de préciser le statut des routes existante et nouvelle au titre du classement des infrastructures (L571-10 du Code de l'environnement).***

La réglementation prévoit des seuils de traitement du bruit différents suivant que le logement est situé en zone de bruit préexistant modéré ou non. Normalement, ceci s'apprécie suivant un secteur homogène du point de vue de l'occupation des sols, le conseil étant donné de considérer l'ensemble du secteur en ambiance modérée dès lors qu'un grand nombre de bâtiments remplissent le critère correspondant. Le maître d'ouvrage a pris ici un parti pris différent, et considéré non pas des zones mais chacun des récepteurs (maisons) pour cette appréciation, ce qui, ainsi que le relève la note de l'Ae « *Prise en compte du bruit dans les projets d'infrastructures de transport routier et ferroviaire* »<sup>19</sup>, peut conduire, du fait des effets de seuils, à des distorsions de l'égalité de traitement local. Ce sujet est développé au § 2.3.2 relativement à ses conséquences en termes de traitement de ses impacts.

***L'Ae recommande de poursuivre la caractérisation de l'ambiance sonore actuelle des secteurs qui seront traversés par la déviation en identifiant des zones d'ambiance homogènes pour l'application de la réglementation.***

## 2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Le dossier présente au chapitre 7 de l'étude d'impact<sup>20</sup>, au titre des « *solutions de substitution raisonnables* » des solutions basées toutes sur le même principe d'un contournement ouest

<sup>19</sup> [Note Ae n° 2015-N-02 du 08/07/2015.](#)

<sup>20</sup> Le dossier présenté à l'Ae comporte une pièce H dédiée « Raisons pour lesquelles le projet est retenu » de deux pages, qui n'apporte aucune information supplémentaire, et pourra être supprimée.

proche de l'autoroute avec des variantes de catégories d'infrastructure : 2x2 voies, 2x1 voie avec séparateur central, 2 voies sans séparateur, après un bref rappel, qui n'intervient pas au début du chapitre, des raisons ayant conduit à écarter les options de tracé Est (contraintes techniques et environnementales) et l'option de « rachat de péage » de l'A7, « *non soutenable financièrement* ».

La solution « absence de projet » est présentée ainsi dans le dossier : « *L'accroissement régulier du trafic, se traduira par l'augmentation de l'engorgement de l'axe et des files d'attente aux carrefours à feux dans les traversées urbaines.* ». Cette affirmation, qui tranche par rapport à la stagnation du trafic présentée dans l'état initial, mériterait d'être étayée.

La voie nouvelle aura le statut de route nationale et sera interdite aux véhicules agricoles, aux piétons, aux cavaliers, aux cycles, aux animaux et aux véhicules agricoles. Les différents scénarios sont tous basés sur le seul mode routier, sans que soient jamais évoqués le ferroviaire, les modes actifs et même le covoiturage, qui pourraient contribuer à la réduction du volume de circulations dans le secteur, dans une approche multimodale. Enfin, aucun développement n'existe en matière de modes actifs.

***L'Ae recommande de mieux structurer le chapitre 7 (« solutions de substitution raisonnables... et raisons du choix effectué... ») dans une démarche allant des grandes options vers les variantes de détail, d'explicitier les prévisions de trafics en se fondant sur une analyse des besoins de déplacement et de compléter le chapitre par une réflexion globale de mobilité intégrant le ferroviaire, les modes actifs et le covoiturage.***

L'analyse comparative effectuée sur le positionnement des créneaux de dépassement repose sur les seuls critères techniques et financiers. A contrario plusieurs critères environnementaux (hydrogéologie, bruit, paysage) sont intégrés à la comparaison des variantes de types de voie et de profil en long, même si les critères techniques et financiers semblent avoir été déterminants dans les choix effectués.

L'étude d'impact intègre un chapitre conséquent à l'analyse comparative des 4 solutions examinées : absence de projet, déviation à 2x2 voies, déviation à 2x1 voie (2 solutions). Les solutions 3 et 4 ont le même intitulé et il est très difficile pour le lecteur de comprendre leurs différences qui se traduisent pourtant par un écart de coût supérieur de 10%, au bénéfice de la solution 4 retenue<sup>21</sup>. Le tableau comparatif ne fait pas apparaître de différences entre celles-ci pour ce qui concerne les critères environnementaux.

### ***2.3 Analyse des incidences du projet, mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences***

De manière générale, la mise en œuvre de la démarche « éviter – réduire – compenser » est bien assimilée par l'étude d'impact. Le dossier valorise à juste titre l'intégration de mesures d'évitement et de réduction par la conception même du projet (réduction des emprises, conception en remblai et limitation de la fragilisation de la protection naturelle de la nappe, minimisation des volumes de remblais, confinement des bases de chantier, etc.).

---

<sup>21</sup> La solution 3 est sans doute celle relative à un tracé avec carrefours dénivelés

La minimisation des impacts hydrauliques de la traversée de la Drôme, en rapprochant le pont du pont de l'A7, en alignant les deux piles prévues sur deux des quatre piles du pont existant, et en les concevant sur le même type de profil apparaît peu à la lecture du dossier. De la même manière la recherche d'un itinéraire qui longe l'A7 au plus près sur l'essentiel du tracé de la déviation, limitant ainsi la création de nuisances nouvelles, la déstructuration des exploitations agricoles traversées et les effets indirects qui pourraient en résulter, aurait légitimement pu être présentée comme une mesure d'évitement.

### 2.3.1 Incidences en phase travaux

#### Milieux naturels

Le dossier propose une douzaine de mesures de réductions et deux mesures d'accompagnement qui concernent notamment la lutte contre les espèces exotiques envahissantes, la saisonnalité de certains travaux, la conservation des arbres à cavité, le suivi du chantier par un écologue, etc. Ces mesures, pour la plupart éprouvées n'appellent pas, pour nombre d'entre elles, d'observations de la part de l'Ae.

L'Ae constate que le dossier de demande de dérogation est souvent beaucoup plus précis que l'étude d'impact, notamment pour les mesures compensatoires. Il fait état de certaines exigences fortes, qui doivent constituer autant d'engagements pour le maître d'ouvrage, même si elles ne sont pas reprises par l'étude d'impact, concernant notamment les périodes précises de travaux à respecter et les zones inappropriées pour les prélèvements pour la réalisation des remblais.

Certaines mesures devront néanmoins être renforcées pour la traversée de la Drôme. L'Agence française de la biodiversité (AFB) dans son courrier du 5 février 2019 adressé au service de police de l'eau, souligne ainsi la sensibilité du site et le manque de précision sur les modalités de construction des piles du pont (durée du chantier, disposition des batardeaux, caractéristiques de l'estacade de franchissement du cours d'eau, éventualité d'enrochements de renforcement de berges, etc.). Sans totalement pouvoir se prononcer faute de ces précisions, elle propose des dispositions complémentaires concernant les pêches de sauvetage et un suivi physico-chimique continu de la qualité des eaux pendant les travaux en eau. Elle conclut sur la nécessité de compléter l'étude d'impact par un document spécifique aux travaux du pont et de faire réaliser par les entreprises un plan de chantier prévisionnel. L'Ae souscrit à ces préconisations.

***L'Ae recommande de préciser l'ensemble des dispositions de chantier concernant la traversée de la Drôme et de prévoir des mesures de réduction renforcées, notamment en s'appuyant sur les préconisations de l'AFB pour la protection des milieux aquatiques.***

Les mesures de compensation des impacts des travaux sont globalisées avec les mesures de compensation des impacts en phase d'exploitation.

#### Hydraulique et prévention des pollutions accidentelles

Le dossier prévoit un ensemble de dispositions de chantier pour la prévention des pollutions accidentelles qui devront être respectées par les entreprises. Les rapporteurs de l'Ae ont signalé au maître d'ouvrage l'absence de pertinence d'un plan de « localisation des emprises autorisées » (§ 6.2.5), insuffisamment précis, qui laisse supposer des possibilités de stockage et de dépôts

dans les lits mineur et majeur de la Drôme. Le dossier précise que « *compte tenu de l'importance des travaux et donc de la durée du chantier, la réalisation des travaux hors période d'étiage sera inévitable* » et prévoit la mise en place de dispositifs de repli de chantier calés sur le dispositif de prévision des crues existant. Les seuils de déclenchement de la procédure de mise en sécurité ne sont pas fournis. Le dossier n'analyse pas non plus les conséquences hydrauliques de la présence des batardeaux qui ceintureront la zone d'intervention pour la réalisation des piles et resteraient en place pendant la crue.

***L'Ae recommande de vérifier l'absence de conséquences de la présence des batardeaux lors de la survenance d'une crue, et de préciser les éventuelles mesures nécessaires pour y pallier.***

L'Ae attire en outre l'attention sur la nécessité d'un ancrage suffisant des fondations, de nature à s'adapter à d'éventuelles évolutions futures du fond du lit, les engraisements actuels constatés, motivant des extractions, n'ayant pas vocation à perdurer dans le cadre de la restauration du bon fonctionnement hydromorphologique de la Drôme prescrite par le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE).

#### *Eaux souterraines – captages*

À juste titre, le dossier met en relief la sensibilité de la nappe souterraine vis-à-vis de la pollution en phase travaux. La réalisation en décaissement des bassins de rétention et le choix d'un passage en trémie sous la voie ferrée (pont-rails), qui se traduisent par une atteinte à la couverture limono-argileuse, interrogent notamment par leur proximité avec le périmètre de protection rapproché du captage AEP de la Négociale, situé à l'aval hydraulique de la déviation. Le dossier n'indique pas l'épaisseur de la couche restante, comparée avec une couche jugée minimale pour garantir le bon fonctionnement du captage et ne permet pas de vérifier le respect des prescriptions de l'hydrogéologue agréé.

***L'Ae recommande que le maître d'ouvrage vérifie, en consultant un hydrogéologue agréé, si les périmètres de protection seront ou non susceptibles d'être affectés lors des travaux, notamment ceux de l'ouvrage d'art OA7 (voie ferrée), en tenant compte des dispositions constructives retenues.***

#### *Émissions de gaz à effet de serre (GES)*

Le dossier comporte une contradiction en ce qui concerne l'impact des travaux sur le climat et les émissions de gaz à effet de serre :

- mention d'un impact négligeable au chapitre 6.2.4
- calcul effectif des émissions en phase travaux au chapitre 3.5 avec un résultat significatif de l'ordre de 23 000 tonnes. Le maître d'ouvrage ne fait toutefois pas état de conséquences susceptibles d'être tirées de ce premier calcul en termes de réduction des émissions par des dispositions constructives adaptées (exemple du transport et de la mise en œuvre des matériaux de remblais).

***L'Ae recommande de mettre en cohérence le dossier en ce qui concerne les incidences, significatives, de la phase travaux sur les émissions de gaz à effet de serre, et de proposer des dispositions permettant de réduire ces émissions.***

### Déchets et nuisances

Le dossier reste imprécis sur quelques points, pouvant être jugés secondaires, mais qui nécessitent une clarification : la présence éventuelle de « dépôts définitifs » (déblais inutilisés) sur le secteur, les incidences des poussières générées par le chantier sur l'arboriculture. Plus généralement en matière de déchets, l'argumentaire de compatibilité du projet vis-à-vis du programme national de prévention des déchets 2014-2020, traduction de l'article L. 541-1 du code de l'environnement mériterait d'être étayé, y compris en termes d'écoconception et de prescriptions imposées aux entreprises.

Dans le tableau de synthèse des impacts, le dossier fait état d'un chantier uniquement diurne (7h – 17h du lundi au vendredi). Ce point, important tant en matière de bruit que de nuisances et gênes diverses, devrait apparaître plus clairement dans le dossier.

### 2.3.2 Incidences de la phase d'exploitation

#### Écoulement des eaux – Inondations

La création de cette nouvelle infrastructure a des conséquences en matière de prévention des inondations :

- suppression de zones inondables du fait de la création de remblais, notamment dans le lit majeur de la Drôme,
- création d'un obstacle aux écoulements en cas de crue.

Le dossier consacre des développements conséquents, assortis de nombreuses cartographies (ainsi qu'une annexe de plusieurs dizaines de pages), à l'incidence du projet sur l'écoulement des eaux dans les divers scénarios de crues, qui, rappelons-le, s'inscrit déjà dans un contexte rendu sensible par la présence de l'autoroute. Il en résulte une certaine difficulté pour le lecteur à apprécier les caractéristiques de la solution constructive retenue, les raisons ayant conduit à ce choix et les incidences modélisées.

Considérant que la transparence totale supposerait la réalisation d'un long viaduc sur pilotis, hypothèse écartée, trois « solutions de transparence » sont examinées.

L'impact du pont sur la ligne d'eau dans le lit mineur n'est évoqué que pour le pont à quatre piles initialement prévu. Le dossier devra être complété pour tenir compte des nouvelles dispositions (pont à deux piles) et présenter les mesures compensatoires éventuellement nécessaires, le cas échéant au travers d'actions de sécurisation de la digue comme la circulaire du 24 février 2002 en rappelle la possibilité<sup>22</sup>.

La solution retenue en accord avec les services de l'État répond à un « *souci de recherche de la plus grande conformité possible avec les prescriptions du SDAGE* ». L'objectif que se fixe le projet est ainsi affirmé clairement : « *permettre de respecter un exhaussement maximal des niveaux*

---

<sup>22</sup> Circulaire MEDDDE DE/SDGE/BPIDPF-CCG/ n° 426 du 24 juillet 2002 « *Je vous rappelle en complément, que la création de cette rubrique, vous donne la possibilité d'imposer par arrêté complémentaire des prescriptions particulières aux ouvrages existants, et donc aux digues de protection contre les inondations existantes, en application de l'article 14 du décret n° 93-742 du 29 mars 1993 relatif aux procédures de déclaration et d'autorisation.* »

*d'eau de 0,05 m au droit des habitations et de 0,10 m sur les terrains agricoles pour la crue centennale ».*

Sur ce sujet les dispositions du SDAGE sont les suivantes : *« Lorsque le remblai se situe en zone inondable hors champ d'expansion de crues (zones urbanisées par exemple), l'objectif à rechercher est la transparence hydraulique et l'absence d'impact de la ligne d'eau, et une non aggravation de l'aléa. La compensation des volumes est à considérer comme un des moyens permettant d'atteindre ou d'approcher cet objectif. »*. Ce schéma ne précise pas de niveau de tolérance par rapport à la notion de transparence hydraulique, de nombreux guides ou circulaires parlant d'une tolérance liée à la précision du modèle, égale au centimètre en régime fluvial.

L'étude d'impact s'attache ensuite à optimiser le nombre d'ouvrages de décharge tout en respectant cet objectif. Il faut alors se reporter aux cartes de la solution optimisée D, présentée pour la crue centennale de référence (avec brèches) et pour les crues bicentennale et cinqcentennale, qui montrent les différences de hauteurs d'eau entre l'état projet et l'état actuel. Force est de constater que des secteurs (Domazone, Maison Collus...), a priori agricoles, vont voir leur ligne d'eau rehaussée de plus de 10 centimètres (avec un maximum de l'ordre de 20 centimètres).

Il n'est pas procédé à l'analyse des conditions de compensation imposées par le SDAGE en champ d'expansion de crue<sup>23</sup>, notamment au regard des volumes soustraits aux capacités d'expansion des crues<sup>24</sup>. Le SDAGE prévoit des modulations possibles de cette compensation *« sur la base de la démonstration de l'impossibilité technico-économique d'effectuer cette compensation de façon stricte »*. Il prévoit également des dispositions spécifiques derrière les digues lorsque le niveau de protection pour la crue centennale est garanti, ce qui n'est pas le cas des digues de la Drôme.

L'étude d'impact identifie *in fine* neuf habitations, quatre en rive droite et cinq en rive gauche, dont les impacts sont avérés (supérieurs à six centimètres, soit au moins un cm au-delà de l'objectif, retenu par le maître d'ouvrage, de rehaussement du niveau de crue). Si les valeurs de rehaussement de la ligne d'eau au droit des habitations les plus concernées sont fournies, il serait nécessaire de faire également figurer pour ces habitations quelle est la hauteur d'eau totale correspondante par rapport au terrain naturel, cumulant l'effet spécifique du projet et la situation prévalant en l'état actuel. Les mesures de remédiation à mettre en œuvre sont présentées : batardeau et obstruction des petites ouvertures. L'Ae relève que le dossier ne fait état d'aucun engagement du maître d'ouvrage au regard de leur pérennité dans le temps, puisqu'il indique que *« L'entretien de ces dispositifs restera à la charge des riverains éventuellement assistés par les services des collectivités locales. »*

***L'Ae recommande de reprendre l'analyse de l'incidence du remblai routier sur l'écoulement des eaux en cas d'inondation :***

---

<sup>23</sup> S'agissant d'une digue non sécurisée au titre des systèmes d'endiguement, l'Ae considère que, sauf démonstration contraire, l'ensemble de la zone potentiellement inondable par rupture de celle-ci contribue au stockage de la crue de référence centennale.

<sup>24</sup> *« La compensation en volume correspond à 100 % du volume prélevé sur le champ d'expansion de crues pour la crue de référence et doit être conçue de façon à être progressive et également répartie pour les événements d'occurrence croissante : compensation « cote pour cote » ».*

- *en faisant état de l'impact sur la ligne d'eau de l'implantation du pont selon la solution in fine retenue, et des mesures de compensation apportées, notamment vis-à-vis de la sécurisation des digues,*
- *en démontrant sa compatibilité avec le SDAGE, et notamment le respect des strictes conditions de compensation « cote pour cote » du volume soustrait au lit majeur imposées par celui-ci,*
- *en présentant les hauteurs d'eau dans les habitations (en identifiant ce qui relève du projet) et de s'engager dans la durée sur la mise en œuvre des mesures de compensation.*

Les deux cours d'eau du Riboulin et de la Gueule sont déviés via des lits artificialisés avec une prise en compte du débit centennal pour le franchissement de la RN7.

Le dossier fait état de la création de neuf bassins de rétention, qui se vidangeront dans les eaux superficielles après décantation des matières en suspension. Leur dimensionnement étant fonction de la sensibilité du milieu, deux secteurs ayant à juste titre été identifiés comme très fortement sensibles : le franchissement de la Drôme (incluant une section de plusieurs centaines de mètres en rive droite) et le passage au droit du captage de la Négociale. Cependant sur ce dernier secteur le document ne présente pas de dispositions spécifiques relatives à la protection du captage, pour ce bassin qui accueille par ailleurs le débit de relevage vicennal du ruissellement de l'ouvrage en trémie, estimé à 1 650 m<sup>3</sup>/h.

#### Milieu nature

La question du franchissement par la faune de la barrière constituée par la nouvelle route constitue un sujet majeur des mesures ERC. Le dossier fait état d'une quarantaine d'ouvrages hydrauliques pouvant être utilisés comme passages à faune. Certaines mesures compensatoires concernent opportunément les deux infrastructures A7 et RN7, accolées sur plusieurs kilomètres comme par exemple des panneaux écran pour forcer les oiseaux et chiroptères à passer au-dessus de la circulation. Ces mesures intéressantes mais présentées de manière isolée mériteraient d'être intégrées à une véritable réflexion stratégique visant à effacer au maximum l'effet cumulatif du doublet d'infrastructures.

***L'Ae recommande de développer avec le gestionnaire de l'autoroute une vision globale visant à favoriser la circulation de la faune, impliquant potentiellement des investissements de mise à niveau sur le réseau autoroutier.***

Le dossier prévoit également une intéressante mesure compensatoire de « *Reconnexion des corridors biologiques par replantation de haies et bosquets* » consistant en la mise en place de haies en dégradés de hauteur permettant un passage aisé pour l'avifaune de l'obstacle constitué par la nouvelle route, ainsi que des bosquets servant de refuge pour les mammifères avant ou après le franchissement de l'ouvrage. Le dossier indique très clairement que la nouvelle route ne sera pas éclairée, ne créant ainsi pas de pollution lumineuse directe.

Les principales mesures de compensation concernent :

- le réaménagement de la ripisylve sur les bords de la Drôme et des digues pour permettre un effet tremplin pour le franchissement aérien

- la conservation de parcelles herbacées de grande taille pour les oiseaux prairiaux et une gestion des emprises en milieux herbacés extensifs (friches, prairies)
- le suivi de la colonie d'Hirondelles rustiques : prospection, détermination de sites de substitution et aménagement de ces sites.
- l'aménagement de l'ouvrage à l'exutoire du ruisseau de la Gueule avec le contre-canal du Rhône, dans une perspective plus large d'amélioration de la qualité globale du ruisseau et de restauration de sa continuité écologique sur plusieurs kilomètres

D'autres mesures plus ponctuelles permettent d'utiliser les ressources locales (granges, culées des piles des ouvrages...) pour accueillir des cavités pour les chiroptères ou encore l'aménagement du site de nidification de la Chevêche d'Athéna, ou encore la création d'habitats favorables aux reptiles (tas de pierre avec hibernaculums<sup>25</sup>) dans les délaissés routiers de la zone d'emprise. Dix-huit petites mares seront créées à proximité des bassins de rétention.

Ces diverses mesures, qui témoignent d'une analyse détaillée de la situation, n'appellent pas d'observations de la part de l'Ae. L'étude d'impact n'est pas toujours assez précise pour apprécier les fonctionnalités dégradées du fait des impacts résiduels. À titre d'illustration, une mesure spécifique concerne la requalification de deux zones humides de surfaces respectives de 1,5 et 6,3 hectares : Chabertes de Fiancey qui sera acquise auprès du gestionnaire autoroutier, et de Tailleron (sur la commune voisine de Saulce sur Rhône). La superficie de zone humide affectée parmi les 10 ha identifiés, que cette mesure vise à compenser, n'est pas précisée. Le dossier de demande de dérogation « espèces » présente néanmoins un récapitulatif complet de l'ensemble des mesures compensatoires proposées pour chaque habitat d'espèce, qui met notamment en correspondance les « pertes » liées aux impacts et les « gains » attendus des mesures, et permet de préciser les coefficients de compensation mis en œuvre.

### *Paysage et terres agricoles*

Deux études paysagères citées dans le dossier ont été conduites en 2000 et 2009 ; elles n'ont pas été actualisées alors que des évolutions sont intervenues et que les connaissances en matière d'insertion paysagère se sont encore renforcées. La synthèse faite dans le dossier de ces études ne permet pas de bien comprendre les grandes intentions paysagères du maître d'ouvrage, et le lien effectué avec les questions évoquées précédemment de continuité écologique.

***L'Ae recommande d'actualiser l'étude paysagère permettant de dégager des intentions traductibles en prescriptions et faisant le lien avec les questions de continuité écologiques.***

L'emprise globale du projet sur les terres agricoles n'est pas précisément estimée. Le dossier indique que 1,8 ha sont à acquérir en sus des 30,7 ha déjà acquis au titre de la DUP de 2001, dont une partie serait rétrocédée. Le dossier identifie des effets de coupure et d'emprise, et prévoit le rétablissement des ouvrages hydrauliques, des clôtures et des points d'eau, et le rétablissement des accès aux parcelles. Le dossier précise que le projet ne nécessitera pas d'aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF).

<sup>25</sup> Dans le domaine de la zoologie, l'hibernaculum (du nom latin pour la tente romaine utilisée pour les « quartiers d'hiver ») est le refuge, le gîte ou la partie d'un terrier qui sert à l'hibernation d'un animal (source Wikipedia).

## Trafics

Selon le dossier (chapitre 14 sur les méthodes) une étude de trafic a été réalisée en 2011, sur la base de trafics 2010, sans que celle-ci n'ait été actualisée récemment, pour prendre en compte le scénario *in fine* retenu. Ses résultats n'en sont pas présentés. L'Ae rappelle que doivent être étudiés les trafics attendus à la mise en service du projet en 2024 et vingt ans plus tard soit en 2044. L'étude d'impact ne présente aucune donnée prospective sur les trafics dans le chapitre 12 consacré à ce sujet, se contentant de faire état des méthodes utilisées pour réaliser le diagnostic de la situation actuelle. Il importe notamment, au-delà de l'actualisation de prendre en compte l'augmentation de trafic, induite par la fluidité liée à l'infrastructure, sur la déviation ainsi qu'en amont et aval. Sans cette analyse, la pertinence des incidences évaluées en matière de bruit, de qualité de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre ne peut pas être appréciée.

***L'Ae recommande de produire l'étude de trafic prévisionnel réalisée, actualisée pour fournir des résultats à la mise en service du projet en 2024 et vingt ans plus tard permettant d'apprécier les impacts à long terme du projet.***

## Bruit

L'Ae relève favorablement que le maître d'ouvrage a fait le choix en matière de bruit de considérer l'ensemble du projet comme un cas de création de voie nouvelle.

En revanche, les seuils considérés pour déterminer que 17 habitations sont potentiellement concernées sont ceux d'une ambiance sonore préexistante non-moderée (65 dB de jour et 60 dB de nuit), alors que très clairement, les cartes font apparaître que certains « récepteurs » ont été considérés dans l'état initial comme relevant d'une ambiance modérée (60 dB de jour et 55 dB de nuit). L'étude d'impact ne justifie pas d'avoir caractérisé la totalité des secteurs traversés par la déviation en zone d'ambiance non-moderée, alors que l'état initial semblait plutôt montrer une variabilité spatiale assez importante, de nature à faire considérer au contraire, dans l'intérêt des habitations concernées, que d'importants secteurs pouvaient être qualifiés de zone d'ambiance modérée. Il est à noter que les cartes de bruit ne sont pas lisibles (il en est de même pour l'état initial), rendant impossible l'identification des habitations concernées.

Dans un second temps le dossier intègre la mise en place de glissières en béton armé (GBA) qui outre leur objet sécuritaire permettent d'atténuer les émissions. En définitive, selon le dossier cinq habitations possèderaient (selon les critères de seuils retenus) des niveaux sonores excédant la réglementation ; deux bénéficieront de protections de type écran et trois d'isolation de façade ; cette solution, mise en avant par le maître d'ouvrage du fait de son coût réduit, ne présente pas les mêmes avantages qu'une protection à la source, notamment dans une région méridionale<sup>26</sup>.

---

<sup>26</sup> L'article R 571-48 du Code de l'environnement est explicite : « Le respect des niveaux sonores maximaux autorisés est obtenu par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats. Toutefois, si cette action à la source ne permet pas d'atteindre les objectifs de la réglementation dans des conditions satisfaisantes d'insertion dans l'environnement ou à des coûts de travaux raisonnables, tout ou partie des obligations est assuré par un traitement sur le bâti qui tient compte de l'usage effectif des pièces exposées au bruit. »

*L'Ae recommande :*

- *d'harmoniser les rédactions relatives au bruit dans le dossier, de présenter des cartes effectivement renseignées,*
- *de reprendre les analyses relatives à l'impact sonore du projet en prenant correctement en compte l'existence d'habitations en ambiance modérée,*
- *de privilégier les protections à la source, conformément à l'article R. 571-48 du code de l'environnement.*

Les impacts positifs du projet en matière de réduction des nuisances sonores dans les deux cœurs urbains de Loriol et Livron ne sont pas quantifiés et mis en regard des incidences directes sur le secteur de la déviation.

#### Qualité de l'air

Le chapitre « air et santé... » de l'étude d'impact (étude de niveau II par référence au guide pour l'analyse du volet sanitaire des études d'impact – institut de veille sanitaire – février 2000) montre des résultats contrastés :

- une diminution de la présence des polluants quasiment exclusivement liée à l'amélioration espérée du fait des normes imposées aux constructeurs automobiles
- des émissions globales légèrement supérieures en situation de projet 2030 par rapport à la référence sans projet (toujours en 2030) ; étant noté qu'aucun calcul n'a été effectué sur les particules fines (PM2.5)
- pour les polluants pour lesquels un « Indice de Pollution Population » (IPP) est calculé (benzène, NO2), l'IPP en situation de projet est légèrement inférieur à l'IPP en référence
- Les « *coûts journaliers pour la santé* » sont légèrement supérieurs avec le projet

En tout état de cause, les écarts présentés sont extrêmement faibles entre référence et projet et souvent inférieurs à 1%, ce qui apparaît quelque peu étonnant pour un projet ayant vocation à déporter le trafic et donc ses nuisances : le fait que les émissions se répartissent entre la route actuelle et la déviation n'est jamais mis en avant, alors que les effets sanitaires peuvent être différents.

Au regard de l'analyse présentée il apparaît peu étayé d'affirmer comme l'indique le dossier que « *l'exploitation de l'équipement projeté contribuerait aussi à améliorer légèrement la qualité de l'air* ». Dans ce contexte, la compatibilité avec le schéma régional climat, air, énergie (SRCAE) doit être davantage argumentée.

Par ailleurs, la quantification des pollutions s'est appuyée sur la méthode de calcul COPERT IV, alors qu'une version plus récente (COPERT V) existe depuis 2016, et diffère des précédentes par l'utilisation des facteurs d'émission les plus récents connus, tenant compte des émissions en situation réelle significativement plus élevées que celles correspondant aux tests normés pour l'habilitation réglementaire du véhicule.

*L'Ae recommande de reprendre le volet qualité de l'air :*

- *en tenant compte d'une analyse du trafic actualisée,*
- *en intégrant les PM2.5 et en utilisant la version V du logiciel COPERT,*
- *en procédant à une analyse de la pollution sur les deux routes aux deux horizons du projet,*
- *en présentant une conclusion objective reposant sur la totalité des analyses effectuées et statuant sur la compatibilité du projet avec le SRCAE.*

#### *Gaz à effet de serre (GES) et changement climatique*

Le sujet des émissions de gaz à effet de serre fait l'objet de développements dans plusieurs chapitres, dont un sous chapitre intégré au chapitre relatif à la qualité de l'air, alors que les sujets sont distincts. Les développements relatifs aux politiques climatiques sont anciens, sans faire apparaître l'accord de Paris (COP 21) ni les travaux les plus récents du GIEC, ainsi que le Plan Climat de l'État, visant à une neutralité carbone à l'horizon 2050. Au niveau régional on pourra rappeler que le SRCAE, évoqué dans le dossier avec une affirmation de conformité, vise une réduction des émissions de 18,8% entre 2005 et 2020.

Le dossier fait état d'une augmentation d'un peu plus de 1% des émissions du fait du projet. Le calcul des émissions en phase d'exploitation fournit simplement le résultat final (48 700 tonnes de CO<sub>2</sub>) sans que les hypothèses prises ne soient fournies.

*L'Ae recommande de reprendre la partie du dossier relative aux émissions de GES regroupant les différents développements présents dans le dossier, de détailler les hypothèses de calcul des émissions et de mieux expliquer comment ce projet peut contribuer aux engagements nationaux et internationaux de la France en matière de lutte contre le changement climatique.*

#### *Effets cumulés avec d'autres projets*

Le dossier recense sept projets pour effectuer cette analyse d'impacts cumulés, dont deux des plus sensibles sont la ZAC « Parc d'activité de la Confluence » et la ZAC « Champgrand Est » toutes les deux situées à proximité du tracé, ce qui de fait renvoie à l'analyse de l'urbanisation induite (cf. § 2.5.2 .

Au-delà du fait que ce chapitre semble ne pas avoir été actualisé, il s'avère assez sommaire. À titre d'illustration, le fait que deux interventions rapprochées dans la rivière Drôme, une extraction de matériaux pour des considérations de bon écoulement des eaux et la réalisation des piles du pont, soient de nature à aggraver la perturbation des milieux aquatiques, n'est même pas évoqué.

## **2.4 Évaluation des incidences Natura 2000**

Le dossier analyse les incidences du projet sur les sites Natura 2000 proches : « Les Ramières du Val de Drôme » (ZPS FR8210041) ; « Printegarde » (ZPS FR 8212010) ; « Milieux aquatiques et alluviaux de la basse vallée de la Drôme » (ZSC FR8201678) et « Milieux alluviaux du Rhône Aval »

(ZSC FR8201677)<sup>27</sup> distants pour les premier et troisième de 6 kilomètres et pour les deux autres de 3,6 km. L'analyse effectuée porte sur les différents habitats et espèces ayant conduit au classement Natura 2000 de ces territoires.

La lecture du tableau fait apparaître certaines contradictions entre constat et conclusions ; par exemple en ce qui concerne le Martin pêcheur d'Europe (ZPS Printegarde) : « Faible risque d'impact (l'espèce passe essentiellement à faible altitude, c'est-à-dire sous le pont) » alors que dans un autre chapitre le dossier indique très clairement que la succession des deux ponts (RN7 et A7) va renforcer l'effet tunnel, d'où les mesures prises citées ci-dessus de facilitation des passages par-dessus les infrastructures.

Par ailleurs, faute d'éléments de relativisation des impacts à l'échelle du site, les tableaux ne permettent pas de faire comprendre le passage entre le constat, par espèce ou par habitat, de risque d'impact du projet et la conclusion sur les enjeux de conservation des sites. Par exemple en ce qui concerne le Castor d'Europe, le dossier acte le dérangement des deux familles en amont et en aval du pont mais considère sans réellement l'expliquer que « *le projet n'est pas de nature à remettre en cause les populations de cette espèce à l'échelle de la rivière* ».

## ***2.5 Analyses coûts avantages et autres spécificités des dossiers d'infrastructures de transport***

### **2.5.1 Analyse coûts avantages et évaluation socio-économique**

Le dossier (pièce G – bilan socio-économique) ne reprend que partiellement les préconisations de l'instruction technique du 27 juin 2014 de la DGITM (direction générale des infrastructures des transports et de la mer) qui stipule explicitement que l'évaluation socio-économique comprend trois parties :

- une analyse stratégique
- une analyse des effets des options de projet et de leurs variantes : analyse qualitative et quantitative ; analyse monétarisée ; analyse financière
- une synthèse de l'évaluation

L'analyse stratégique n'est pas réellement effectuée (elle comprend exactement six lignes). L'analyse des effets n'est réalisée que pour la solution retenue et est principalement centrée sur l'analyse monétarisée « classique » de calcul de valeur actualisée nette ; de manière paradoxale, c'est au niveau de cette synthèse, et non de l'analyse monétarisée, que les principales hypothèses sont présentées.

Comme l'a rappelé l'Ae dans sa « note sur les projets d'infrastructures de transports routiers » (délibérée lors de la séance du 23 janvier 2019), l'explicitation des méthodes utilisées dans les études de trafic constitue une exigence réglementaire, l'article R. 122-5 du code de l'environnement imposant que l'étude d'impact d'une infrastructure de transport comporte « une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul

---

<sup>27</sup> Pour ces deux sites, l'étude d'impact mentionne de manière erronée leur classement en SIC (site d'intérêt communautaire, alors que leur classement en ZSC est intervenu respectivement en 2010 et 2008.

utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences ». La cohérence n'est pas assurée entre les développements du chapitre 6 relatif aux impacts et mesures et ceux du chapitre 10 relatif à « *l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité* ». Ce chapitre se contente de rappeler les valeurs tutélaires fournies dans les fiches outils déclinant la note technique de la DGITM et de donner quelques résultats non monétarisés en ce qui concerne les polluants atmosphériques, sans que les hypothèses de trafics ne soient explicitées. De fait, dans le dossier Livron-Loriol, des hypothèses fortement dimensionnantes pour le résultat du calcul ne sont pas exposées ou n'apparaissent pas plausibles. C'est notamment le cas des gains de temps pour les véhicules particuliers et les poids lourds, présentés dans le chapitre bilan avec des niveaux de temps de parcours dont l'atteinte concrète semble peu probable. On trouvera ci-après un extrait significatif du dossier relatif aux temps de parcours pour les véhicules légers (VL) : « *Les gains de temps des usagers en véhicules particuliers dimensionnent les avantages globaux du bilan. Ils sont imputables environ à 55% aux gains de temps des usagers de la déviation et à 45% à la décongestion.... Ainsi, sur un itinéraire Nord-Sud par exemple, origine-destination la plus importante, les usagers de la déviation gagnent 8 minutes et demi sur un temps de référence de 15 minutes, alors que sur l'itinéraire historique, le gain lié à la décongestion est de 6 minutes* ». Le temps de parcours annoncé pour les VL, entre 6 et 7 minutes, ne peut être atteint pour une infrastructure comprenant six ronds-points et dont la vitesse sera limitée à 80 km/h. Il en est de même pour les poids lourds avec un temps de parcours de 7 à 8 minutes.

La question d'un éventuel trafic induit par les gains de temps n'est par ailleurs pas abordée<sup>28</sup>. La note délibérée de l'Ae du 23 janvier précitée stipule « *Dans un contexte où les usagers des infrastructures utilisent progressivement des systèmes de guidage évaluant en temps réel l'itinéraire le plus rapide en fonction de la saturation des différents axes, cette hypothèse apparaît de moins en moins crédible* ».

L'hypothèse des prix relatifs du carburant n'intègre pas la convergence déjà acquise entre le diesel et le super (18 centimes d'écart dans le dossier). La valeur retenue pour les gains de temps (10,5€/h) est celle des longs parcours et n'est pas forcément adaptée à des projets de ce type.

Évaluée sur une période allant de 2020 (début des travaux) à 2070, la valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) est de 92 M€<sub>2016</sub> avec un taux d'actualisation de 4,5 % et un Coût d'Opportunité des Fonds Publics de 20 %. Le taux de rentabilité immédiate est de 5,6 %. Le bilan des usagers est de 225 M€<sub>2016</sub>, lié en très grande partie aux gains de temps.

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de détailler le bilan socio-économique avec une analyse stratégique et une explicitation de l'ensemble des hypothèses retenues en matière de trafics en situation de référence et de projet, et de temps de parcours, et de produire une évaluation révisée, assortie de tests de sensibilité sur les variables clés.***

## 2.5.2 Urbanisation induite

De manière générale, le dossier fait état d'une dynamique urbaine positive, susceptible d'être amplifiée par la déviation. De fait, la réalisation de la déviation viendra conforter ces évolutions

<sup>28</sup> Il a été indiqué aux rapporteurs que la réduction du temps de parcours conduira effectivement à une induction de trafic, prise en compte dans le calcul.

déjà largement enclenchées et permises par l'existence de la « déviation courte ». Il apparaît en outre que la perspective d'une réalisation rapide de la déviation, du fait de la DUP de 2001, a contribué à enclencher cette dynamique locale. La carte d'occupation des sols représentée figure 2 fait clairement apparaître les deux pôles urbains, la déviation courte de Loriol étant désormais enchâssée au sein du tissu urbain continu (en rouge), mais également l'existence de quatre zones d'activités économiques (en violet), dont trois sont alignées sur le futur tracé de la déviation<sup>29</sup>, auxquelles s'ajoutent (en gris) la ZAC de la Confluence à Livron en cours de réalisation et un projet d'extension sur Loriol.

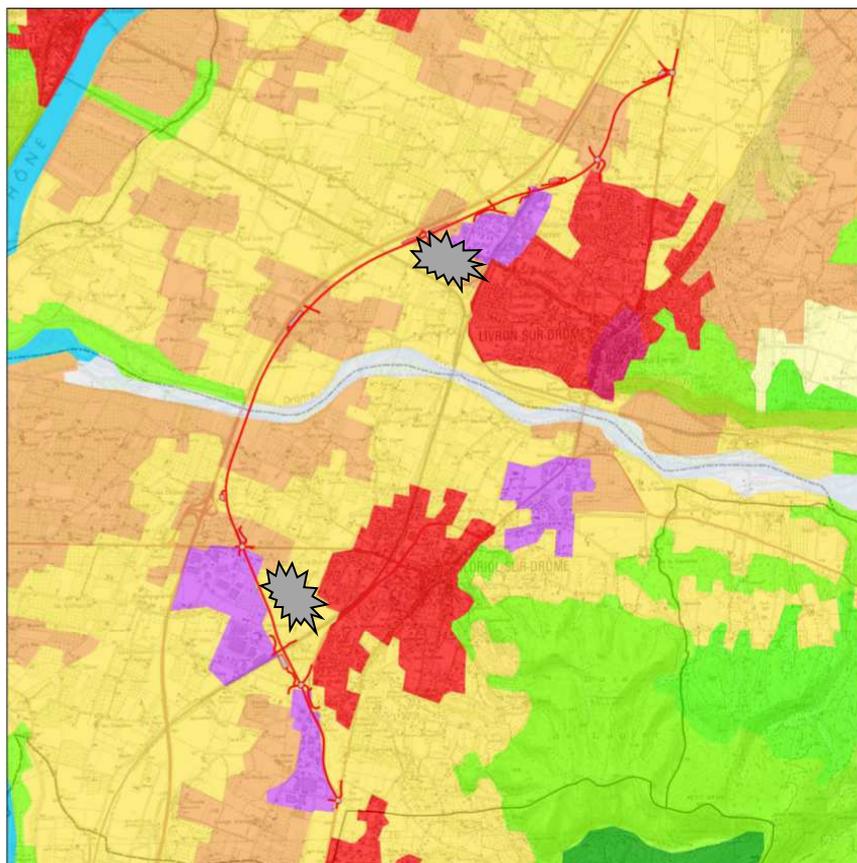


Figure 2 : occupation des sols du secteur de projet de la déviation  
(source : dossier – compléments apportés par les rapporteurs)

L'étude d'impact considère que « les conséquences sur l'urbanisation sont un enjeu important pour ce projet » et met l'accent sur le fait que « toute avancée de l'urbanisation vers l'Ouest participerait à l'étalement urbain, dévalorisera le grand paysage et accentuera la pression sur les milieux agricoles et naturels ». L'Ae souscrit à cette inquiétude, l'artificialisation excessive des sols et l'étalement urbain constituant deux sujets de préoccupation majeurs, contradictoires avec les ambitions d'un développement durable. Pour autant, le chapitre dédié est laconique (une demi-page)<sup>30</sup>.

<sup>29</sup> L'étude d'impact identifie trois projets de ZAC (une extension et deux créations) au titre des projets connus pour l'analyse des effets cumulés. Deux sont déjà en activité, la troisième étant la ZAC de la Confluence dont les travaux sont en cours et qui motive actuellement une procédure de mise en compatibilité du PLU de Livron (enquête publique achevée le 15 février 2019).

<sup>30</sup> Deux pages supplémentaires sont consacrées aux conséquences de la déviation sur les documents d'urbanisme, dont l'analyse ne porte que sur les emprises à acquérir et la compatibilité du projet.

En dépit d'une conclusion claire sur la nécessité pour les documents de planification, de donner « *un cadre précis et participer à limiter au maximum la consommation abusive de foncier* » l'étude d'impact présente de manière purement textuelle les plans locaux d'urbanisme des deux communes, sans transcription cartographique. Il est en particulier fait état pour le PLU de Loriol d'un zonage ZAU « Zones à urbaniser à vocation économique » avec la description suivante : « *Secteurs urbanisables dans le cadre d'opération d'aménagements d'activités à vocation économique et situés à proximité de la future déviation de la RN7...* ». L'absence de spatialisation commentée ne permet pas d'identifier les intentions communales. Contrairement à l'affirmation du dossier par laquelle « *concernant la consommation de foncier, les mesures proposées consistent à assurer au mieux la maîtrise de la consommation du foncier à proximité de la déviation par le biais des documents de planification (les PLU en particulier), en les rendant plus stricts pour le devenir des parcelles aujourd'hui agricoles* », le dossier ne fait état d'aucune disposition de nature à limiter l'étalement urbain. Il semble au contraire acter sa poursuite en indiquant que l'élaboration en cours du SCoT « Vallée de la Drôme aval » va « *nécessairement impliquer une refonte du projet de territoire et donc une potentielle urbanisation de ces secteurs* ».

Faute de disposer d'un SCoT approuvé et évalué, comportant des orientations de cadrage claires et des dispositions opérationnelles, il revient à l'étude d'impact de la déviation, structurante pour le territoire, de présenter précisément les perspectives de développement du territoire ouvertes par la déviation, ainsi que le recommande le guide « Infrastructures de transport et urbanisation. Préconisations méthodologiques » édité en novembre 2017 par le ministère de la transition écologique et solidaire, et d'en apprécier l'ensemble des impacts.

***L'Ae recommande de :***

- ***compléter l'étude d'impact par une description précise, actualisée et spatialisée par référence aux PLU en vigueur, des zones d'activité actuelles et projetées, et par des informations sur leurs interrelations avec le projet de déviation de la RN7 (modalités de desserte notamment).***
- ***fournir des éléments de cadrage détaillés sur la trajectoire de développement des communes de Livron et de Loriol et d'apprécier le rôle de la déviation sur le potentiel d'évolution du territoire.***

***L'Ae recommande également aux collectivités concernées de faire état des dispositions envisagées pour la maîtrise de l'étalement urbain et de l'artificialisation des sols.***

## ***2.6 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets***

Le chapitre dédié rappelle, sous forme très succincte, les dispositions qui seront mise en place pour le suivi des mesures ERC en phase chantier (contrôle extérieur mensuel des entreprises, actualisation de l'état écologique avant démarrage, validation du calendrier d'intervention...). L'inscription dans la durée du suivi en phase d'exploitation est particulièrement peu précise : un contrôle de conformité est bien prévu à la fin des travaux, ainsi qu'un « *bilan en matière de sécurité, d'économie et d'environnement* » dans l'année suivant la mise en service, mais pour les années ultérieures, il est uniquement indiqué que « *un écologue sera mandaté les années suivantes* ». Le suivi écologique de chaque mesure est néanmoins précisément détaillé par le dossier de demande de dérogation « espèces », sur des durées pouvant aller jusqu'à vingt ou quarante ans pour la croissance des haies ou le franchissement aérien des ponts par les oiseaux.

Le dossier ne prévoit aucun suivi concernant les objectifs même du projet relativement au délestage des centres de Livron et de Loriol en termes de trafic, de bruit et de qualité de l'air, ni des conséquences de ce report sur la déviation sur les mêmes thématiques. Seul un contrôle de l'efficacité des mesures acoustiques est indiqué, alors qu'un suivi est nécessaire pour vérifier les prévisions sur la totalité de la déviation. Par ailleurs, si un suivi piézométrique semble être prévu, il n'est pas fait état des mesures de surveillance de la qualité de la nappe, ni du bon fonctionnement des ouvrages tels que les bassins de rétention ou les ouvrages de franchissement hydraulique.

***L'Ae recommande de compléter le dispositif de suivi au-delà des seules mesures écologiques, et d'en présenter un état récapitulatif détaillé.***

## ***2.7 Résumé non technique***

Le résumé non technique a pris le parti d'être relativement exhaustif et présente des tableaux (notamment tableaux 10 et 11 sur les impacts et mesures en phase travaux et en phase exploitation) dont la lecture est assez ardue et n'est de fait ni un résumé ni non technique. Il présente les mêmes qualités et lacunes que le corps de l'étude d'impact.

***L'Ae recommande :***

- ***de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis,***
- ***de produire un véritable « résumé non technique », didactique, permettant à un non expert de prendre connaissance du dossier.***