



Autorité environnementale

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
sur l’autoroute A7 - Diffuseur de Porte de DrômArdèche
et sur la mise en compatibilité des plans locaux
d’urbanisme des communes de Saint-Rambert-d’Albon,
Albon et Saint-Barthélémy-de-Vals (26)**

n°Ae : 2023-123

Avis délibéré n° 2023-123 adopté lors de la séance du 7 mars 2024

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 7 mars 2024 à la Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'autoroute A7 – Diffuseur de Porte de DrômArdèche et la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Saint-Rambert-d'Albon, Albon et Saint-Barthélémy-de-Vals (26).

Ont délibéré collégalement : Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Bertrand Galtier, François Letourneux, Laurent Michel, Olivier Milan, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Véronique Wormser.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, 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 : Sylvie Banoun, Virginie Dumoulin, Karine Brulé, Louis Hubert, Laure Tourjansky, Éric Vindimian,

* *
*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la Drôme, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 1^{er} décembre 2023.

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. 122-26 du même code, l'avis a vocation à être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 12 janvier 2024 :

- le préfet de la Drôme,
- le directeur général de l'agence régionale de santé Auvergne-Rhône-Alpes, qui a adressé une contribution le 29 janvier 2024.

Sur le rapport de Catherine Rivoallon-Pustoc'h et Véronique Wormser, qui se sont rendues sur site le 17 février 2024 et 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 au V de l'article L. 122-1 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.

¹ Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Synthèse de l'avis

La création de deux demi-diffuseurs est projetée sur l'A7 entre celui de Chanas au nord et celui de Tain-L'Hermitage au sud distants de 32 km, à hauteur de Saint-Rambert-d'Albon et Saint-Barthélémy-de-Vals. Ils accueilleront un trafic de l'ordre de 12 000 véhicules par jour. L'objectif de Vinci Autoroutes est de fluidifier les trafics sur le réseau routier secondaire du territoire concerné de la communauté de communes « Porte de DrômArdèche » et améliorer l'attractivité économique et touristique du territoire ainsi que la sécurité. L'Ae est saisie à l'occasion de la demande de déclaration d'utilité publique (DUP) nécessaire au projet, assortie de mises en compatibilité de plans locaux d'urbanisme (PLU).

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont la pollution de l'air, le bruit et le paysage, la biodiversité (zones humides, habitats, espèces protégées), la consommation d'espaces naturels et agricoles (et en particulier l'imperméabilisation des sols), le risque d'inondation (au sud), la qualité des eaux (sensibilité des nappes souterraines et cours d'eau) et les émissions de gaz à effet de serre.

La création de ces deux demi-diffuseurs a des effets positifs sur les congestions et sur le cadre de vie de nombreux riverains des axes routiers empruntés au quotidien sur le territoire. Toutefois, elle s'accompagne d'un report significatif de trafic (jusqu'à +74%) sur deux axes du réseau départemental (RD112 et RD53) qui feront l'objet d'aménagements « *rendus nécessaires* », qui ne sont ni décrits ni évalués dans l'étude d'impact. Ceci représente une lacune majeure du dossier, celui-ci ne présentant pas les incidences de ces travaux ni surtout les mesures prises pour éviter, réduire et si besoin compenser les nuisances (trafic, bruit, qualité de l'air) et émissions de gaz à effet de serre du projet d'ensemble vis-à-vis des riverains de ces voies. L'ensemble des incidences et mesures du projet seront à revoir à cette échelle. En outre, l'absence d'analyse détaillée de solutions de substitution faisant appel à d'autres modes de transport nuit à la justification du choix retenu, en particulier au regard des objectifs du plan climat air énergie du territoire.

La séquence éviter-réduire-compenser est appliquée à la biodiversité de manière approfondie, chaque étape étant restituée précisément. Quatre sites de compensation ont été retenus et la gestion projetée est détaillée. Toutefois, des éclaircissements et compléments restent à fournir afin de démontrer la valeur ajoutée effective de chacune des mesures associées et, si nécessaire, de revoir et compléter les mesures prises afin de garantir l'absence de perte nette de biodiversité. En outre, la transcription dans le règlement des PLU afférents est à renforcer afin d'assurer la pérennité du caractère naturel des zones concernées et l'atteinte des objectifs de compensation qui leur sont assignées.

Si l'imperméabilisation a été réduite, elle représente 4,9 ha sur 20 ha d'emprise du projet, elle est compensée par 0,5 ha de désimperméabilisation qu'il convient de compléter. Le dimensionnement des dispositifs d'assainissement temporaires et définitifs est en outre à ajuster au regard des effets du changement climatique.

Enfin, les hypothèses de trafic sont à préciser et l'ensemble des études et incidences en découlant (bruit, pollution de l'air, émissions de gaz à effet de serre) sont à passer en revue afin de mettre en cohérence le dossier et d'ajuster les mesures présentées, en prenant également en compte le périmètre du projet d'ensemble, et en étant explicite sur l'inscription du projet dans la trajectoire nécessaire à l'atteinte des objectifs de la stratégie nationale bas carbone.

L'ensemble des recommandations et observations de l'Ae sont présentées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte

Le tronçon situé entre les deux échangeurs de Chanas (n°12) et Tain-l'Hermitage (n°13) est la plus longue portion de l'autoroute A7 sans entrée ou sortie. Long de 32 km, il traverse le territoire Porte de DromArdèche, localisé au nord de la Drôme et rassemblant 35 communes et 47 646 habitants (Insee 2020), sans le desservir directement. Les accès à l'A7 sont encombrés (giratoire de Chanas notamment) et provoquent une congestion récurrente sur la RN7 supportant des flux de courtes et longues distances de véhicules légers et poids lourds.

La création d'un nouveau diffuseur autoroutier est donc projetée avec pour objectif de désenclaver le territoire (en facilitant l'accès à l'A7 et aux vallées de la Galaure, de la Valloire et de l'Herbasse), de fluidifier le trafic sur la RN7 et les échangeurs 12 et 13 ainsi que sur le reste du réseau secondaire, de renforcer l'attractivité économique et touristique du territoire, d'améliorer la sécurité sur les axes routiers secondaires ainsi que le cadre de vie des populations (par la réduction de l'exposition aux nuisances sur les axes délestés), de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Il s'agit en particulier de diminuer les temps de trajet pour les habitants et pour les acteurs économiques, et de faciliter le développement des zones d'activités au nord (ZA Axe 7 dont sa future extension ouest, ZA La Fouillouse, ZA La Tulandière, et aussi plus loin Inspira à Salaise-sur-Sanne).

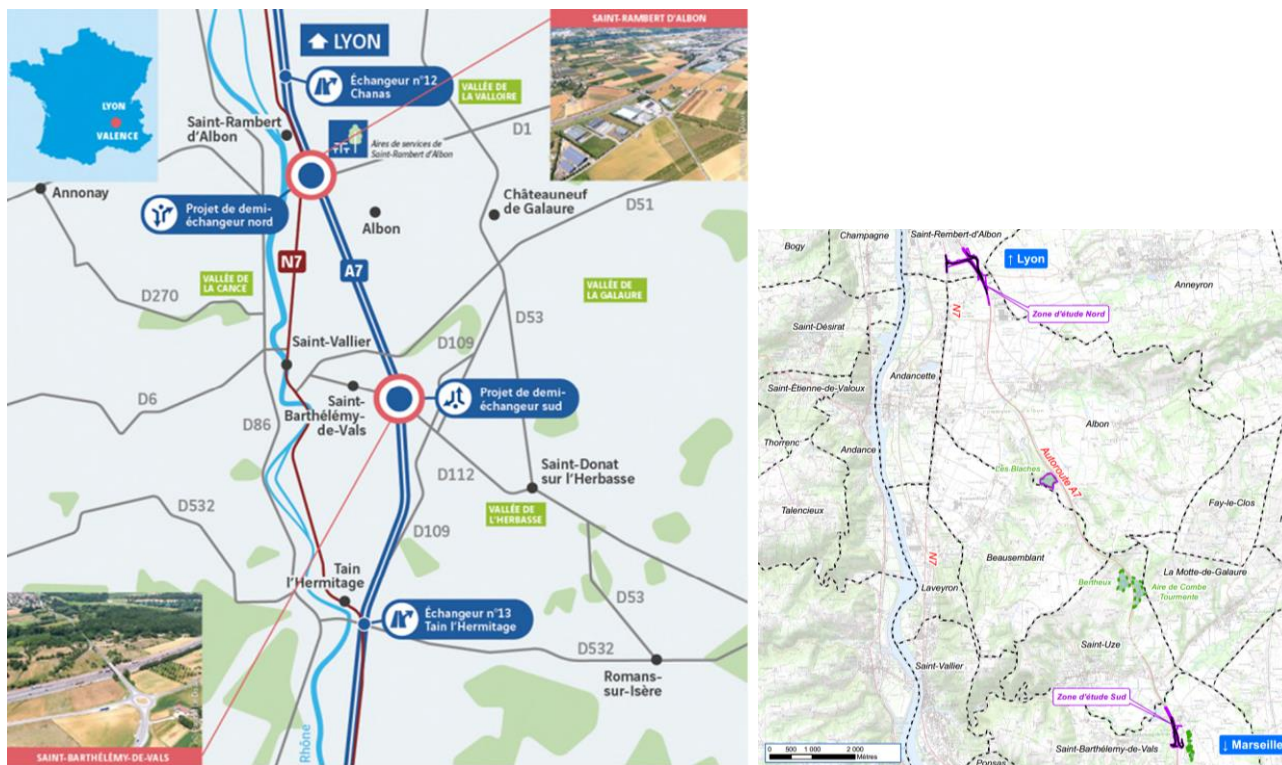


Figure 1 : Plan de situation du projet (à gauche) et vue générale de la bande de DUP (violet) et des zones compensatoires (vert) (à droite) (source : dossier)

1.2 Présentation et périmètre du projet

Deux demi-diffuseurs, séparés de 7 km, seront créés sur l'A7 :

- un au nord à Saint-Rambert d'Albon, à proximité immédiate de l'aire de repos du même nom, de la RN7, de la zone d'activités (ZA) Axe 7 et de sa future extension ouest, sur une emprise encore exploitée en agriculture ; ce demi-diffuseur comportera une entrée en direction de Valence et une sortie en arrivant de Valence, 6 km avant l'échangeur de Chanas ;
- un au sud à Saint-Barthélémy-de-Vals, dans un secteur rural, forestier et agricole ; ce demi-diffuseur comportera une entrée en direction de Lyon et une sortie en arrivant de Lyon, 12 km avant l'échangeur de Tain-L'Hermitage.

Ils accueilleront à eux deux un trafic journalier de 12 000 véhicules par jour dont 60 % au niveau du demi-échangeur nord.



Figure 2 : Demi-diffuseur nord à gauche, sud à droite (source : dossier)

La réalisation de ces demi-diffuseurs comprend la création de quatre bretelles (d'environ 1000 m de long au nord et 700 m au sud), de leur raccordement au réseau routier secondaire (trois ronds-points), d'un ouvrage de franchissement sur l'A7 au nord, la reprise de deux autres ouvrages de franchissement de l'A7 et le prolongement d'un ouvrage hydraulique. Les gares de péage, les dispositifs de gestion des eaux pluviales (dont quatre bassins), les aménagements paysagers, l'ensemble des voiries, ouvrages et signalisations à créer ou reprendre sont décrits. Les sites des mesures compensatoires nécessaires au projet sont localisés. Les bases travaux ne sont pas encore positionnées.

L'emprise nécessaire à la réalisation de ces aménagements est de 21,3 ha dont 4,9 ha seront imperméabilisés.

Présentée par le concessionnaire autoroutier ASF (Vinci Autoroutes) pour le compte de l'État (sur la base d'un contrat courant jusqu'en 2036), la réalisation de ces demi-diffuseurs implique également l'État (rond-point sur la RN7 au nord) et le Département de la Drôme (raccordements et reprises des RD adjacentes).

Le coût de l'échangeur est de 32,1 millions d'euros₂₀₂₃ HT. Sa mise en service est prévue en 2027.

D'autres aménagements tels que le recalibrage ou la requalification des RD 53 et 112, entre Romans-sur-Isère et Saint-Barthélémy-de-Vals, la déviation de Bren et des aménagements du hameau sont « *rendus nécessaires par le projet* » (cf. le bilan de la concertation) ; l'analyse des effets cumulés présentée dans le dossier en fournit quelques caractéristiques (cf. figure 3). Portés par le conseil départemental, ou la communauté de communes de Porte de DrômArdèche, les aménagements consistent à éviter ou réduire les incidences de l'augmentation du trafic sur ces axes, évaluée jusqu'à +74 % du trafic actuel. Les caractéristiques plus précises de ces aménagements ne sont pas décrites dans le dossier².

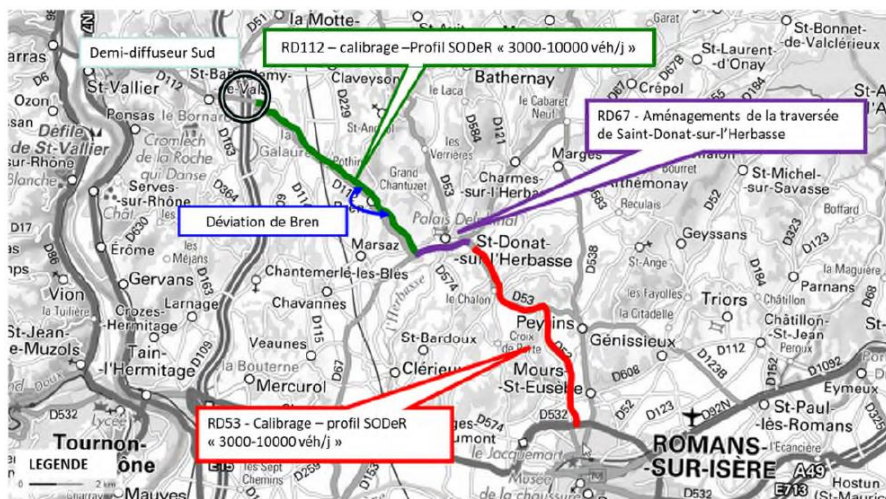


Figure 3 : Localisation des projets routiers du Département de la Drôme (source : dossier)

Les rapporteuses ont été informées que des places de covoiturage et de chargement de véhicules électriques sont prévues à hauteur des demi-diffuseurs³, sans qu'elles soient décrites dans le dossier qui indique uniquement que la conception du projet en permet l'implantation.

L'article L.122-1 du code de l'environnement (III, dernier alinéa) dispose que « *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* » : il convient ainsi que l'étude d'impact évalue les effets du projet d'ensemble.

L'Ae recommande d'étendre le périmètre du projet aux autres aménagements rendus nécessaires par le projet, comme indiqué au public dans le bilan de la concertation en 2019, et plus largement à tous les aménagements prévus et concourant à l'atteinte de ses objectifs (aires de covoiturage et de chargement de véhicules électriques, etc.).

La mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de trois communes est nécessaire pour rendre possible la réalisation du projet (cf. §1.3 et 3).

² « *l'état d'avancement des projets portés par le CD26 à la date de rédaction de l'étude d'impact du projet de Porte de DrômArdèche ne permet pas de définir les emprises nécessaires aux différents projets et ne permet donc pas de définir les impacts de ces projets, éléments indispensables à l'étude des effets cumulés. Ces projets ne seront donc pas davantage analysés ci-après.* »

³ Elles sont également affichées dans [le programme d'actions du PCAET](#) : « Zoom sur une action 2.3 : les actions de Vinci Autoroutes pour réduire l'impact de l'autoroute »

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet a fait l'objet d'une concertation publique en 2019 ; une autre est en cours sur les mises en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Saint-Rambert-d'Albon, Albon et Saint-Barthélémy-de-Vals nécessaires à sa réalisation et qui ont été soumises à évaluation environnementale après [examen au cas par cas le 11 septembre 2023](#).

Ce projet est inscrit dans la liste des aménagements du 17^e avenant au [contrat de plan ASF 2017-2021](#)⁴ et a été approuvé par décision ministérielle en date du 26 juillet 2021.

Une déclaration d'utilité publique est requise en l'absence de maîtrise foncière de l'ensemble des secteurs de projet. Elle vaudra déclaration de projet. Les communes concernées par le projet sont celles de Saint-Rambert-d'Albon, Albon, Saint-Barthélémy-de-Vals ainsi que Saint-Uze où se situent des mesures de compensation.

Une autorisation permettant de déroger au régime de protection de certaines espèces et de leurs habitats⁵ est sollicitée ainsi qu'une autorisation de défrichement et une autorisation de coupes d'alignements d'arbres (au titre de l'article L. 350-3 du code de l'environnement).

Le projet étant susceptible d'affecter des sites Natura 2000, le dossier comporte une évaluation des incidences à ce titre⁶, conformément aux articles L. 414-4 et R. 414-22 du code de l'environnement.

Le dossier indique que des installations classées au titre de la protection de l'environnement (ICPE)⁷ seront nécessaires pour le chantier (stations de concassage, centrales à béton, à enrobé, etc.) qui relèveront d'un régime de déclaration ou d'enregistrement. Les demi-diffuseurs seraient soumis à déclaration au titre de la législation sur l'eau. A défaut d'avoir évalué leurs incidences dès ce stade, une mise à jour de l'étude d'impact ainsi qu'une nouvelle consultation du public pourraient s'avérer nécessaires ultérieurement, à l'occasion d'une nouvelle demande d'autorisation. En l'absence d'une autre autorisation nécessaire au projet, l'intégralité des incidences du projet serait à évaluer dès celle-ci.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire sont, à ce stade :

- la pollution de l'air, le bruit et le paysage,
- la biodiversité (zones humides, habitats, espèces protégées),
- la consommation d'espaces naturels et agricoles (et en particulier l'imperméabilisation des sols),
- le risque d'inondation (au sud),
- la qualité des eaux (sensibilité des nappes souterraines nord et sud, et cours d'eau au sud),
- les émissions de gaz à effet de serre.

⁴ <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Contrat%20de%20plan%20ASF.pdf> ; <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2022.05.10.%20contrat%20de%20concession%20ASF%20consolid%C3%A9%20post%20avenant%2019.pdf>

⁵ Articles L. 411-1 et suivants du code de l'environnement.

⁶ 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 zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

⁷ Articles L. 511-1 et suivants du code de l'environnement.

2 Analyse de l'étude d'impact

2.1 Observations de portée générale

Le périmètre de l'étude d'impact ne porte pas sur l'ensemble du projet qui comprend les modifications apportées aux RD112 et RD53 induites par la création des échangeurs (et également les aires de covoiturage et chargement de véhicules électriques, et celles nécessaires aux travaux : concassage, centrales à béton, à enrobé...) et de ses incidences et doit être étendu à celui-ci pour apporter au public une information complète, en particulier aux riverains affectés négativement par le projet et subissant une hausse de trafic jusqu'à 74 % (RD112 et RD53), au-delà des riverains directs du demi-diffuseur sud.

L'Ae recommande d'étendre le périmètre de l'étude d'impact à l'ensemble du projet afin de compléter l'évaluation de ses incidences et les mesures prises pour y remédier.

Elle revient ponctuellement dans la suite de cet avis sur ce manque, majeur. L'avis, ne portant que sur les éléments fournis, est partiel.

2.2 Solutions de substitution et choix du parti retenu

Le recours aux modes ferroviaires ou fluviaux, aux transports en commun routiers (bus), aux modes actifs est écarté en invoquant l'insuffisance de la réponse qu'ils peuvent chacun apporter, sans envisager ni de les combiner, ni de faire évoluer l'offre existante, en mettant en avant uniquement leurs limites et pas les opportunités qu'ils représentent.

Cette analyse est à confronter avec les termes du [Scot Rives du Rhône](#)⁸ en vigueur, dont le territoire couvre celui du projet, et par exemple son orientation 7 promouvant l'intermodalité, et avec ceux du [plan climat air énergie territorial](#) (PCAET)⁹ approuvé en mai 2022 (diagnostic, objectifs et stratégie), qui conclut à l'importance de réduire l'impact du transport routier sur les émissions de GES, relevant la forte proportion de trajets domicile-travail effectués en voiture (86%), sur laquelle il prévoit d'agir¹⁰, et les 55 % des émissions de GES provenant de la circulation de transit sur l'A7, sur lesquels il ne prévoit pas d'agir ne maîtrisant pas les flux de l'A7. La façon dont le projet contribue à l'atteinte des objectifs du PCAET n'est pas exposée.

Elle est également à confronter au projet de [requalification de la RN7](#)¹¹ (porté par la Dreal Auvergne-Rhône-Alpes) sur 40 km entre Reventin-Vaugris et Saint-Vallier ; l'articulation de ces deux projets est à caractériser.

Différentes variantes portant sur la localisation ou le type de diffuseurs ont été étudiées et comparées, notamment sur la base de critères environnementaux (cadre de vie, biodiversité, paysage), et sont restituées dans le dossier.

⁸ <https://www.scot-rivesdurhone.com/le-projet-pour-les-rives-du-rhone/scot-approuve-le-28-novembre-2019/>

⁹ <https://www.portededromardeche.fr/climat-environnement/notre-plan-climat/>

¹⁰ Et Ainsi, le territoire agira pour : 2.1. Dynamiser les deux pôles gares ; 2.2. Développer des modes actifs de déplacement ; 2.3. Faire de la voiture un mode de transport partagé et solidaire ; 2.4. Développer le transport multimodal pour les entreprises

¹¹ Cf. étude d'opportunité d'itinéraire : http://www.tekne-architectes.com/projet_urba/_trashed/

Les choix concernant les franchissements, les ouvrages hydrauliques, le dispositif de récupération et traitement des eaux pluviales en phase d'exploitation sont décrits dans le dossier dans la partie dédiée aux incidences ou dans celle dédiée aux mesures prises. Ils sont fondés notamment sur leurs performances environnementales. Des variantes sur l'intégration paysagère, les techniques de traitement des eaux, les installations de chantier, en particulier pour la gestion des eaux ou celle des matériaux sont à présenter au même titre. En particulier, concernant les centrales à enrobé et à béton et les installations de concassage, le recours à des équipements temporaires pourrait être comparé à l'approvisionnement à partir d'installations fixes.

L'Ae recommande de détailler les solutions de substitution et volumes de flux prévisionnels faisant appel à d'autres modes d'organisation des transports (fer, route, fleuve, et solutions de transport en commun dont le bus, le covoiturage, l'autopartage) et de présenter l'analyse multicritères ayant conduit à ne retenir que la solution d'un diffuseur routier sur l'A7. Elle recommande également de justifier les choix retenus en matière d'intégration paysagère, de traitement des eaux et d'installations de chantier.

2.3 État initial, incidences de l'opération, mesures

Les aires d'étude sont cohérentes avec les opérations étudiées et incluent les secteurs accueillant les mesures compensatoires. L'état initial est correctement conduit pour la plupart des enjeux mais manque de précision sur les trafics et la qualité de l'air.

2.3.1 État initial :

Pour les milieux naturels, une Znieff¹² de Type I (le marais du Vernais) et une Znieff de type II (Chambarans méridionaux) interceptent la zone d'étude sud.

Les zones humides sont identifiées (dont cinq zones humides de l'inventaire départemental) et leurs fonctionnalités caractérisées (0,61 ha en zone nord d'intérêt négligeable à nul, 23,72 ha en zone sud). La méthodologie des inventaires faune-flore-habitats est détaillée. Ils ont été conduits de 2018 à 2023, les derniers inventaires pour chaque groupe d'espèces datant de 2022 ou 2023. Ils complètent notamment des données bibliographiques implémentées par des observateurs locaux.

Le secteur nord, occupé en quasi-totalité par des grandes cultures, de l'arboriculture, des prairies de fauche et des jachères ou friches, ne présente pas de sensibilité particulière en matière d'habitats naturels et de flore mise à part une petite surface (0,03 ha de pelouse écorchée d'intérêt communautaire) située à l'ouest de la RN7. Il accueille cependant des espèces d'oiseaux ou de mammifères dont certaines sont qualifiées à enjeu très fort ou fort¹³.

Le secteur sud accueille trois ensembles de milieux concentrant des enjeux particuliers : le bocage et des pelouses du « bois de l'Habe », les boisements humides et marécageux autour du marais de

¹² Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, 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.

¹³ Ont été inventoriés 21 habitats naturels, 22 espèces d'oiseaux à enjeu modéré à très fort, huit espèces de mammifères dont six de chauves-souris à enjeu fort, un enjeu faible pour les reptiles, amphibiens, et invertébrés : Sont qualifiés à enjeu très fort ou fort : le Bruant ortolan, le Bruant proyer et l'Hirondelle rustique, et l'Alouette des champs, l'Alouette lulu, le Chardonneret élégant, la Linotte mélodieuse, l'Oedicnème criard, la Pie-Grièche à tête rousse, le Serin cini, la Tourterelle des bois, le Verdier d'Europe, la Noctule commune et le Lapin de garenne.

Vernais, les cours d'eau de la Galaure et de l'Emeil et une partie de leur ripisylve constituée de « forêts de frênes et d'aulnes et ruisselets », dont des habitats d'intérêt communautaire prioritaire, abritant des espèces de flore et de faune dont certaines sont qualifiées à enjeu fort ou très fort¹⁴.

Les eaux souterraines et superficielles sont caractérisées tout comme les forages, captages et sources. Parmi les eaux souterraines, les entités hydrogéologiques affleurantes sont des aquifères poreux et à nappe libre présentant une bonne capacité d'infiltration au nord ; au sud, la nappe est majoritairement libre et la capacité d'infiltration modérée, mais associée à des masses d'eau utilisées pour l'eau potable. Elles ont donc, au nord comme au sud, une vulnérabilité forte. La zone nord n'accueille aucun cours d'eau contrairement à la zone sud, irriguée par la Galaure (sans barrière infranchissable par les poissons) et l'Emeil (comportant un passage busé sous l'A7 infranchissable par les poissons), celui-ci alimentant le lac des Vernets utilisé pour la pêche et la baignade. Les eaux superficielles ont une vulnérabilité forte à très forte du fait de leurs usages et des espèces présentes. La qualité hydrobiologique et physicochimique des cours d'eau est de façon générale très bonne. Le secteur sud est sujet aux inondations et concerné par le plan de prévention des risques d'inondation de la Galaure. Les cours d'eau présents sur les secteurs des mesures compensatoires (les Blâches – ruisseau de Croisieux, Bertheux – ruisseau de Combe Tourmente) ne sont pas caractérisés.

L'état initial du bruit a été caractérisé à partir de mesures effectuées en décembre 2017 et en mars 2022 et des comptages effectués simultanément *in situ*. Une ambiance sonore modérée a été retenue sur cette base, même si elle est non modérée en certains points. Des points noirs de bruit existent sur l'aire d'étude. L'A7 et la RN7 sont les sources majeures de bruit sur les secteurs du projet.

Une étude Air-santé de niveau II¹⁵ a été conduite, prenant en compte le NO₂, les PM10 et PM2,5¹⁶, le CO, le benzène, le SO₂, l'arsenic et le nickel, et le benzo[a]pyrène. Bandes et aires d'étude sont décrites. Les établissements abritant des populations vulnérables ont été identifiés. Le trafic de l'A7 s'établit entre 60 et 100 000 véhicules par jour dont plus 15 % de PL en moyenne ; sur la RN7, le trafic est d'environ 20 000 véhicules par jour. Les concentrations sur la zone d'étude proviennent de modélisations AtmoAuRA en 2019 et de mesures *in situ* (28 sites) effectuées pour le NO₂, le benzène et les PM, en 2021. Des dépassements des seuils réglementaires sont constatés pour les PM2,5 ; les valeurs guides de l'OMS₂₀₂₁ sont dépassées pour tous les polluants pour la plupart des points de mesure. Les concentrations en NO₂ sont plus importantes à proximité des axes routiers et donc plus importantes au nord qu'au sud.

L'état initial 2019 du trafic résulte de « *différentes données recueillies auprès des différents Maîtres d'Ouvrage ou fournies par ASF sur le réseau autoroutier, national et départemental* », sans précisions sur la façon dont ces données s'articulent avec les mesures de trafic effectuées pour les études de

¹⁴ Ont été inventoriés : 26 habitats naturels dont quatre à enjeux forts (9,14 ha d'aulnaies marécageuses (liste rouge des habitats naturels de Rhône-Alpes) et 5,95 ha de forêts alluviales à bois dur, 3,11 ha de pelouses sèches et 1,05 ha de pelouses écorchées), trois espèces de flore à enjeu modéré à fort, 25 espèces d'oiseaux à enjeu modéré à très fort, huit espèces de mammifères à enjeu modéré à très fort, neuf espèces de chauves-souris dont une à enjeu fort, sept espèces d'insectes à enjeu modéré et d'autres invertébrés et poissons. Sont qualifiés à enjeu fort la Fétuque de Breistroffer, et modéré : la Fougère des marais et la Véronique à feuilles trilobées. Treize espèces exotiques envahissantes ont été contactées. En matière de faune, sont à enjeu très fort la Loutre d'Europe, le Putois d'Europe, l'Hirondelle rustique ; à enjeu fort, le Crossope aquatique, le Lapin de Garenne, l'Alouette des champs, l'Alouette lulu, le Chardonneret élégant, le Guêpier d'Europe, l'Hirondelle de fenêtre, la Linotte mélodieuse, le Martin-pêcheur d'Europe, le Pic épeichette, le Serin cini, la Tourterelle des bois, le Verdier d'Europe, la Noctule commune, l'Ecrevisse à pieds blancs, le Vertigo de Desmoulins.

¹⁵ Quatre niveaux, de I à IV, sont possibles, le niveau I étant le plus complexe.

¹⁶ La qualité de l'air est notamment qualifiée par les particules en suspension (particulate matter ou PM en anglais) de moins de 10 micromètres (noté µm soit 1 millième de millimètre), respirables, qui peuvent pénétrer dans les alvéoles pulmonaires. On parle de particules fines (PM10), très fines (PM5) et ultrafines (PM2,5).

bruit en 2022, ni sur la façon dont les trafics correspondant aux mesures de pollution de l'air effectuées en 2021 ont été évalués. Les études concernant la qualité de l'air ne sont pas fournies.

L'Ae recommande de préciser l'état et la vulnérabilité des cours d'eau de Croisieux et Combe-Tourmente et d'intégrer au dossier les études de trafic et de qualité de l'air.

2.3.2 Incidences et mesures d'évitement, de réduction et de compensation :

Biodiversité : l'évaluation des incidences du projet sur les milieux naturels est approfondie, et particulièrement détaillée dans le dossier relatif aux espèces protégées. Elle concerne les milieux terrestres comme aquatiques. Une démarche poussée d'évitement a été conduite, se traduisant par une reprise des tracés des bretelles des diffuseurs et des positionnements des bassins, rendant les aménagements plus compacts et diminuant les surfaces affectées.

Les mesures d'évitement et de réduction sont décrites précisément, en phase de travaux comme d'exploitation. Des incidences résiduelles significatives étant constatées sur certaines espèces à enjeu ou leurs habitats¹⁷, des mesures de compensation sont prévues¹⁸.

Elles consistent à restaurer et gérer « *de façon écologique* » un panel d'habitats naturels et semi-naturels diversifiés (milieux bocagers, milieux thermophiles ouverts et semi-ouverts, milieux forestiers, milieux humides)¹⁹, sur une surface totale de 30,25 ha répartie au sein de quatre sites localisés entre les deux secteurs d'implantation des demi-diffuseurs Nord et Sud et à proximité directe de ce dernier, et situés dans un rayon global de 6 km. Le calcul des compensations nécessaires est détaillé et s'appuie sur « l'approche standardisée du dimensionnement de la compensation écologique » du Cerema et de l'Office français de la biodiversité²⁰.

Quatre sites de compensation ont été retenus²¹ ; ils sont situés en toute proximité de l'A7 entre les deux demi-diffuseurs (cf. figure 1). Ils ont fait l'objet d'inventaires naturalistes entre 2021 et 2023. Les sites sont décrits, les objectifs associés sont précisés, les mesures prises sur chacun des sites sont détaillées en termes quantitatifs et qualitatifs, les espèces et habitats cibles également ; les

¹⁷ Le projet présente un impact résiduel global après évitement et réduction sur les habitats d'espèces protégées ou menacées à hauteur de 14,37 ha répartis comme suit : 2,61 ha d'habitats favorables aux espèces associées aux milieux arborés, aux haies et bosquets (1,83 ha en lien avec le demi-diffuseur Nord et 0,78 ha en lien avec le demi-diffuseur Sud, dont 1,83 ha à fonctionnalité moyenne et 0,78 ha à bonne fonctionnalité) ; 2,53 ha d'habitats favorables aux espèces associées aux milieux semi-ouverts thermophiles (0,67 ha en lien avec le demi-diffuseur Nord – dont 0,1 ha d'habitats altérés par les nuisances sonores en périphérie de la nouvelle infrastructure – et 1,86 ha en lien avec le demi-diffuseur Sud, dont 1,23 ha à fonctionnalité moyenne et 1,20 ha à bonne fonctionnalité) ; 9,23 ha d'habitats agricoles intensifs favorables aux oiseaux migrateurs et hivernants, ainsi qu'à l'Alouette des champs en période de nidification à hauteur de 6,73 ha (6,73 ha en lien avec le demi-diffuseur Nord et 2,50 ha en lien avec le demi-diffuseur Sud, dont 9,23 ha d'habitat à la fonctionnalité dégradée). Chaque espèce peut être associée à l'un ou l'autre des cortèges principaux définis ci-avant. Cela concerne, pour les espèces protégées, toute atteinte confondue (de la destruction au dérangement) 36 espèces d'oiseaux nicheurs, 19 d'oiseaux non nicheurs, quatre espèces d'amphibiens, sept de reptiles, 19 de mammifères. Pour le cas particulier des zones humides, 0,80 ha est détruit : 0,23 ha dans le secteur sud, et 0,57 ha dans le secteur nord, conduisant à limiter de façon significative les impacts possibles sur le marais du Vernais, les habitats naturels de la Znieff associée étant affectés sur 0,47 ha.

¹⁸ L'analyse concerne les espèces protégées et non protégées. Des mesures sont prises pour les espèces non protégées sans qu'elles soient comptabilisées dans la compensation requise au titre de l'interdiction d'atteinte aux individus d'espèces protégées ou à leurs habitats, par exemple une mesure d'accompagnement concernant la Fétuque de Breistroffer. Les impacts résiduels qualifiés de faible ou faible à modéré sur des habitats, quand l'impact concerne uniquement les aires de nourrissage (Grand Murin, Pipistrelle commune, Ecureuil roux), ne font toutefois pas l'objet de compensation.

¹⁹ En améliorant la fonctionnalité des habitats (notamment des zones humides –MC4), en les diversifiant, en en créant de nouveaux (MC2) ou en préservant l'existant (MC3)

²⁰ cf. [guide méthodologique \(CEREMA, OFB, 2021\)](#) ;

²¹ MC1 – ancienne aire de services de Combe Tourmente – 8,80 ha mobilisés, MC2 – site des Blâches – 8,40 ha mobilisés ; MC3 – site de Bertheux – 8,30 ha mobilisés, MC4 – site Palache – Emeil amont – 4,75 ha mobilisés

calendriers, fréquences d'intervention, modalités de suivi, indicateurs et coûts sont fournis. Les plans de gestion en tant que tels font l'objet d'une mesure d'accompagnement (MA4) et ne sont pas produits à ce stade. Les incidences résiduelles sur des espèces non protégées ou leurs habitats ne font pas explicitement l'objet de compensation. Même si les mesures de compensation prévues leur bénéficient et que des mesures d'accompagnement les concernent, il convient de prévoir explicitement des mesures affichées comme étant des compensations aux incidences résiduelles qu'elles subissent (cf. p532/837 de l'étude d'impact).

Chaque site présente une part d'habitats en bon état de conservation, et d'autres en état moyen ou dégradé. Selon les cas, la surface retenue pour la compensation exclut ou non des surfaces dégradées, sans justification. Dans tous les cas, les surfaces en bon état sont incluses dans les surfaces de compensation ; elles font l'objet d'interventions, sans explication par rapport à la gestion pratiquée antérieurement qui validerait leur valeur ajoutée. Par exemple, il n'y a pas d'explication à l'exclusion du site de Fonte-Tourmente (MC2) de la majeure partie des habitats dégradés. Pour le site des Blâches (MC1), le besoin de réouverture des pelouses calcicoles s'apparente plutôt à un besoin d'éviter une fermeture de ces pelouses qui n'apparaît pas encore effective. Pour le site Palache-Emeil amont (MC4), les coupes sélectives et la mise en sénescence projetées sont à expliquer pour cette « *mosaïque d'aulnaie marécageuse en bon état global de conservation (habitat « vulnérable » en Rhône-Alpes)* ». Il en est de même pour les habitats en bon état, boisés, qui seront gérés en îlots de sénescence au sud-ouest du site de Bertheux (MC3). L'analyse précise donc bien la part des habitats altérés, pour chaque site, sans préciser comment ou pourquoi ceux qui ne le sont pas sont comptabilisés dans la compensation.

Le site de Bertheux (MC3) est à proximité immédiate d'un site de ball-trap sans préciser si l'objectif de la compensation est compatible avec cette activité.

Le site des Blâches (MC1) correspond à un périmètre propriété d'ASF depuis des années et sur lequel, s'il est démontré que cela n'est pas incompatible avec les mesures mises en œuvre, un parc photovoltaïque pourra être implanté. Ainsi, la maîtrise foncière par la maîtrise d'ouvrage des sites retenus pour les mesures compensatoires n'apporte pas la garantie que ces sites seront dédiés à la mise en œuvre de ces mesures et à la maximisation de leur efficacité.

L'Ae recommande de requalifier en mesures de compensation les mesures d'accompagnement concernant des espèces non protégées ou leurs habitats, de démontrer la valeur ajoutée des mesures compensatoires par rapport à la gestion actuelle, à une évolution sans projet et à une évolution comportant l'implantation d'installations photovoltaïques et, dans la négative, de revoir et compléter les mesures prises afin de garantir l'absence de perte nette de biodiversité. Elle recommande en outre de produire les plans de gestion de chacune des mesures de compensation dans les meilleurs délais.

Natura 2000 : l'étude est correctement menée à la limite près qu'elle fonde l'absence de lien écologique significatif entre les habitats d'espèces des sites du réseau Natura 2000 ZSC « Milieux alluviaux du Rhône aval » « Milieux alluviaux et aquatiques de l'île de la Platière » et « Sables de l'Herbasse et des Balmes de l'Isère » et la zone d'impact liée au demi-diffuseur sud sur leur éloignement de 6,8 km ou 18 km et sur le contexte éco-paysager et topographique du site. Cet argument est à documenter pour certaines chauves-souris par exemple pour le Murin à oreilles échancrées qui peut avoir ses gîtes d'hiver et d'été distants de 40 km.

Consommation d'espace : la démarche d'évitement et de réduction conduit à imperméabiliser *in fine* 4,9 ha sur une emprise du projet de l'ordre de 20 ha. Le projet prévoit la désimperméabilisation d'anciennes voies et aires de stationnement au sein de l'emprise, pour un total de 0,5 ha. Il convient que la maîtrise d'ouvrage multiple (ASF-Vinci autoroutes, l'Etat, les collectivités) reprenne la recherche de surfaces supplémentaires de compensation de cette imperméabilisation. Il pourra s'agir de surfaces imperméabilisées non utilisées qui seraient désimperméabilisées et dont l'usage serait sécurisé réglementairement (en faisant appel à des protections inscrites au code de l'urbanisme ou de l'environnement par exemple).

L'Ae recommande de compenser l'ensemble des surfaces imperméabilisées, par exemple en désimperméabilisant et renaturant des surfaces au moins équivalentes appartenant à la maîtrise d'ouvrage ou à acquérir et de sécuriser à long terme leur caractère naturel.

Paysage : une démarche d'intégration paysagère a été menée, intégrant également le souci d'éviter l'évacuation de déblais excédentaires : des modelés de terrain et une revégétalisation à plusieurs strates de végétation sont prévus. Au sud, la sensibilité est forte du fait de la proximité d'habitations, du caractère rural du secteur (et de l'exploitation d'une surface occupée par des chênes truffiers), en particulier à l'est de l'A7. Les tracés des voiries et l'abattage de 430 m d'une rangée de 616 tuyas hauts d'une dizaine de mètres auront des incidences fortes. L'implantation d'écrans acoustiques (murs anti-bruit) est présentée comme réduisant les impacts paysagers des aménagements autoroutiers, améliorant la situation actuelle pour les riverains situés à l'ouest de l'A7 ; le choix de leur aspect, de leur implantation et de leur dimensionnement n'est pas justifié à cet égard. Aucun photomontage ne les représente. Des mesures d'accompagnement sont prévues ou en cours de définition. Au nord, le franchissement de l'A7 est prévu en remblais mais la sensibilité paysagère du secteur est moindre du fait de la proximité de la RN7, de l'aire de repos et des zones d'activité, avec la présence de bâtiments logistiques notamment.

L'Ae recommande de justifier l'aspect, la localisation et la hauteur des murs anti-bruit projetés, en tant que mesures de réduction des incidences paysagères du projet, d'en présenter des photomontages, et d'approfondir la recherche de mesures de réduction des incidences paysagères vis-à-vis du riverain du rond-point est du demi-diffuseur sud.

Déblais/remblais : avec les modelés projetés, le projet sera à l'équilibre entre déblais et remblais. L'absence de sols pollués sous le futur rond-point prévu sur la RN7 et l'absence d'interactions avec les sols du site de Sodiplec, qualifié de « *comme réhabilité* » restent à confirmer.

Trafic, bruit, qualité de l'air, santé humaine et étude socio-économique :

Le futur trafic sur les deux demi-diffuseurs sera de 12 590 véhicules par jour pour une mise en service en 2025 et 14 140 véhicules par jour en 2045 (scénario AME de la stratégie nationale bas carbone (SNBC2) « avec mesures existantes »)²². Il proviendra selon le dossier (sans que les études ayant conduit à ces résultats soient fournies) d'un report de trafic du diffuseur de Chanas, de l'échangeur de Tain et du réseau routier local (RN7 en particulier). La mise en service étant aussi annoncée pour mi-2027, ce qui est plus réaliste, il convient de mettre en cohérence les informations du dossier sur ce point et d'ajuster si besoin le trafic annoncé au niveau du diffuseur « à la mise en

²² Le scénario « Avec Mesures Existantes » (AME) prend en compte l'impact des politiques et mesures adoptées en la matière (parc roulant...) à la date de réalisation de l'étude de trafic et ne prenant pas en compte l'impact de nouvelles mesures qui pourraient être mises en œuvre dans le futur de manière à atteindre certains objectifs en matière de limitation des émissions de GES (co-voiturage...).

service » ainsi que celui du réseau secondaire. La part de poids lourds passera de 9 % en 2025 à 10 % en 2045 sur les bretelles.

Le projet induit une diminution du trafic et donc du bruit et de la pollution de l'air sur la majeure partie du réseau secondaire sauf sur la RD53 et la RD112 qui connaissent des hausses de trafic importantes, jusqu'à 74% par rapport à l'actuel (cf. figure 4). Sont également particulièrement concernés les riverains du demi-diffuseur sud.

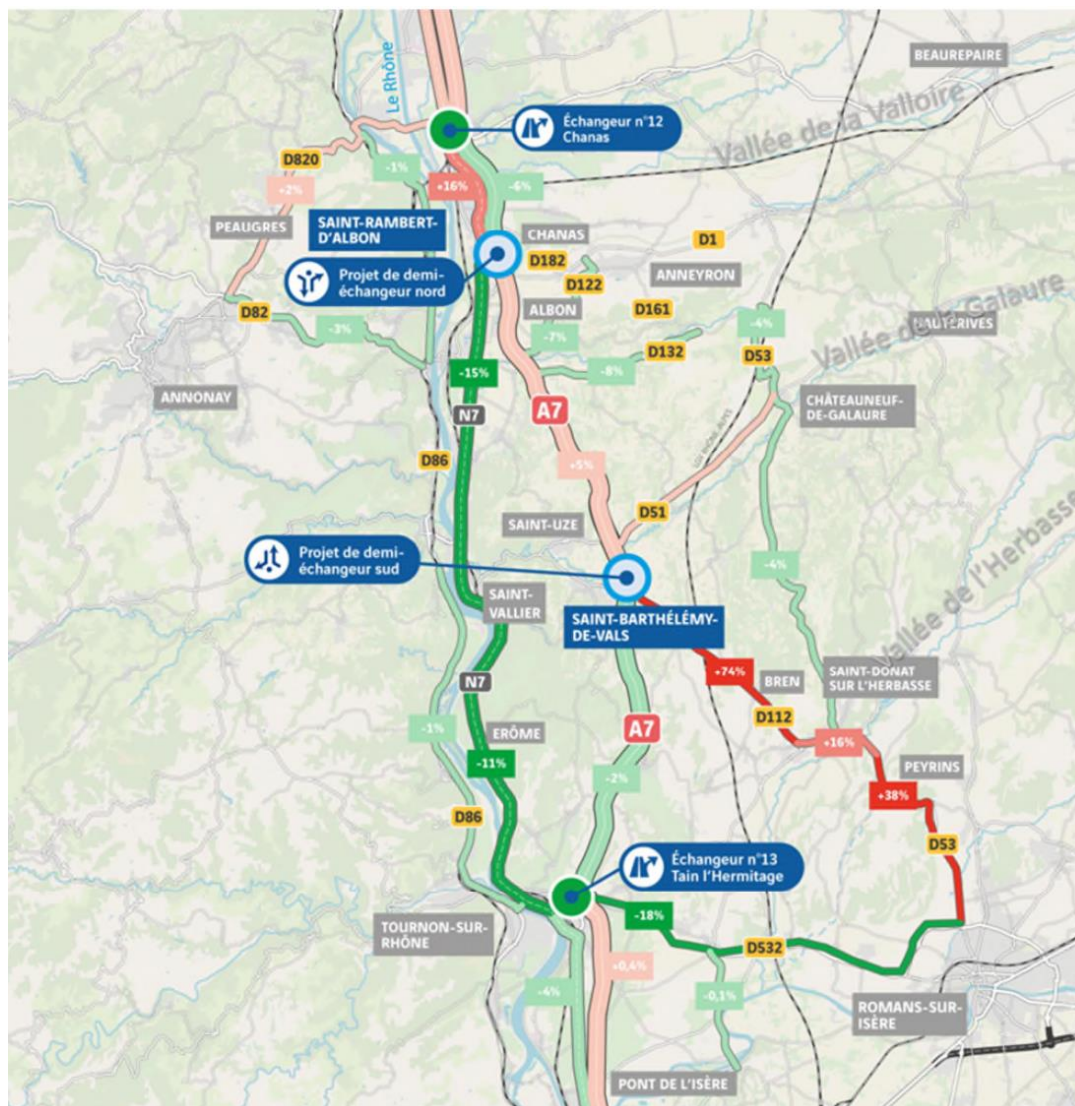


Figure 4 : Carte des trafics attendus en 2025 (trafic moyen journalier annuel) avec les deux demi-diffuseurs - scénario AME (source : dossier)

À l'échelle de l'aire d'étude, les distances parcourues diminueront de 0,5 % du fait du projet par rapport à une situation sans projet. Le dossier indique que pour l'évaluation des trafics, c'est le scénario AMS de la SNBC2 (avec mesures supplémentaires, seul permettant de s'inscrire dans la trajectoire de la stratégie nationale bas carbone) qui a été retenu et que pour l'évaluation des incidences en termes de bruit et de pollution de l'air, c'est le scénario AME, maximisant les impacts, qui l'a été. Toutefois, en l'absence des études détaillées de trafic, de bruit, de qualité de l'air (et d'émissions de gaz à effet de serre), il n'est pas possible de comprendre comment ce choix s'est traduit effectivement dans les analyses produites.

Bruit : le dossier décrit la réglementation en cas de modification significative du bruit et de dépassement des niveaux réglementaires « objectifs ». Quoique faisant une interprétation erronée des textes en vigueur, raisonnant par bâti affecté et non par tronçon d'infrastructures²³, la maîtrise d'ouvrage prévoit toutefois, au regard des résultats des évaluations produites, d'implanter deux écrans acoustiques de 3 mètres de hauteur, l'un de 540 mètres de long, côté est de l'A7, et l'autre de 185 mètres de long, côté ouest de celle-ci. Ces écrans diminuent de 1,5 à 2 dB(A) les niveaux de bruit pour les riverains du demi-diffuseur sud ; la topographie du secteur ne permet pas d'améliorer de façon homogène la situation de toutes les habitations. Leurs dimensions présentent « *le meilleur rapport entre performance technique, insertion paysagère et coûts* ». Les différentes solutions examinées ne sont toutefois pas présentées dans le dossier. En outre, les incidences acoustiques de la création du rond-point à l'ouest du demi-diffuseur sont à préciser, surtout s'il devait donner accès à une aire de stationnement ou de covoiturage.

Les incidences acoustiques sont jugées non significatives dans le secteur nord.

Enfin, compte tenu des résultats des évaluations et analyses acoustiques sur la RD112, avec un risque d'augmentation de plus de 2 dB(A) sur ce tronçon, « *le maître d'ouvrage s'engage à mener, en lien avec les actions relatives au bruit des infrastructures routières, une action coordonnée avec le gestionnaire de voirie (CD26) en vue de corriger les effets indirects du projet [de demi-diffuseur] sur la RD112* ». Ces effets sont des effets directs du projet et les mesures prises pour les éviter ou les réduire sont à présenter précisément dès ce stade. Pourtant aucune mesure n'est précisée pour les riverains des deux RD (112 et 53, entre Romans-sur-Isère et le demi-diffuseur sud) et en particulier pour les habitants de Bren. Le nombre d'habitants concernés n'est pas indiqué.

Qualité de l'air : l'évaluation produite conclut à l'amélioration de la qualité de l'air sur la majorité de l'aire d'étude sauf sur l'A7 et sur la RN7 au nord du demi-diffuseur nord, ainsi qu'aux abords de la RD112 et de la RD53, en particulier à Bren (augmentation de 2,1 % des concentrations de NO₂ notamment). Les concentrations modélisées respectent les critères nationaux de qualité de l'air. Des dépassements du seuil de l'OMS₂₀₂₁ sont relevés, en lien avec la concentration de fond. Le dossier conclut à une légère amélioration de la qualité de l'air à l'échelle du projet. Des mesures génériques pour limiter les émissions polluantes relevant des conditions de circulation et des véhicules sont listées, le maître d'ouvrage concluant qu'elles ne sont pas de son ressort. D'autres renvoient à des aménagements végétalisés, prévus au projet. Aucune mesure n'est présentée pour remédier à la situation des RD112 et 53. L'indice pollution population²⁴ évolue de la même façon, maximal à Bren puis à hauteur de l'A7 et de la route Saint-Philibert, il diminue ailleurs.

Émissions de gaz à effet de serre : du fait de la baisse des distances parcourues par les véhicules²⁵ (légers et poids lourds, véhicules.kilomètres parcourus : -0,4 % en 2025 et -0,5 % en 2045) par rapport au scénario sans projet) les émissions de gaz à effet de serre (CO₂, N₂O et CH₄) diminuent entre 0,4 et 0,6 % selon les gaz du fait du projet à l'horizon 2025, et entre 0,3 et 0,4 % à l'horizon 2045 par rapport au scénario de référence sans projet. La neutralité carbone est considérée atteinte en 2070, ce qui confirmerait que le scénario AME a été pris en compte, sans que l'on comprenne donc si l'objectif du maître d'ouvrage est ou non de s'inscrire dans une trajectoire lui permettant de contribuer au respect des objectifs de la SNBC2.

²³ Cf. la [note de l'Ae sur la prise en compte du bruit dans les projets d'infrastructures de transport routier et ferroviaire](#).

²⁴ Indicateur d'exposition potentielle des personnes à la pollution atmosphérique

²⁵ En revanche, le trafic lui-même dans la bande d'étude augmente de plus de 31 % par rapport au « trafic actuel » de 2021.

Le bilan des émissions de gaz à effet de serre prend en compte les phases de travaux, exploitation et fin de vie du projet, sur 50 ans, intégrant le changement d'affectation des sols et le dispositif d'assainissement. Il met en exergue un « gain » total de l'ordre de 285 000 teq CO₂ à l'horizon 2075, quand les émissions de la phase de travaux s'élèvent à environ 5 860 teq.CO₂ ; il vient quasi exclusivement du gain de consommation de carburant venant du parc et des conditions de circulation. Ce bilan, comme les études précédemment évoquées, sera à revoir pour prendre en compte l'ensemble des composantes du projet. Aucune mesure n'est présentée pour diminuer les émissions de la phase de travaux, par exemple en limitant l'usage de la chaux, en ayant recours à des bétons biosourcés, ou en réduisant l'épaisseur de la couche de forme.

L'Ae recommande de passer en revue l'ensemble des données fournies pour les trafics (et en conséquence pour le bruit, la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre) et :

- ***de mieux expliciter et justifier les situations où le scénario AME est retenu et non pas le scénario AMS,***
- ***de s'inscrire explicitement dans la trajectoire nécessaire pour atteindre les objectifs de la SNBC2,***
- ***de mettre en cohérence avec le calendrier aujourd'hui retenu pour le projet les différents horizons « état actuel », « mise en service » et « mise en service +20 ans » dans l'ensemble du dossier et d'ajuster les résultats des études concernées si nécessaires,***
- ***de préciser quel périmètre a été pris en compte pour l'évaluation des coûts et avantages du projet et en particulier si les nuisances qu'il génère du fait de l'augmentation de trafic sur la RD112 et la RD53 sont prises en considération dans l'évaluation air-santé et dans les coûts du projet,***
- ***d'annexer au dossier les études de trafic (Egis), de bruit, de qualité de l'air (air-santé) et d'émissions de gaz à effet de serre, intégrant leurs hypothèses et périmètres.***

Gestion des eaux : le risque de pollution est majeur en phase de travaux ; les mesures afférentes sont prévues et décrites dans le dossier. Aucun pompage n'est *a priori* prévu. Pour les risques en phase d'exploitation, un système d'assainissement, de collecte (cunettes²⁶ imperméabilisées) et de traitement (bassins multifonctions imperméabilisés avec système de traitement des pollutions, cuve d'inertie intégrée) des eaux des bretelles autoroutières avant infiltration ou rejet dans le milieu naturel est mis en place. Dans le secteur nord, chacun des trois bassins prévus dispose, en l'absence d'exutoires naturels, d'un bassin de type noue d'infiltration. Dans le secteur sud, le rejet est prévu depuis le bassin multifonctions dans le réseau d'assainissement existant qui se rejette dans l'Emeil. Les systèmes d'assainissement des RD (ouvrages de franchissement et voiries actuels) ne sont toutefois pas repris.

Un tel dispositif de décantation déshuilage ne permet pas de traiter certains polluants contenus dans les eaux de ruissellement. Des dispositifs plus performants sont déjà mis en place sur d'autres sites en France et dans d'autres pays européens.

L'Ae recommande d'étudier et de mettre en place des dispositifs de traitement des eaux de ruissellement correspondant aux meilleurs standards européens.

²⁶ Caniveau destiné à recueillir les eaux de ruissellement et d'infiltration. Source : Larousse

Le dimensionnement des bassins est fondé sur une pluie de période de retour décennale, sans témoigner explicitement de la prise en compte²⁷ des possibles effets du changement climatique sur la fréquence et l'intensité des pluies. Les installations de chantier prévues ne font pas état non plus d'une prise en compte particulière de ces effets.

Le dossier indique selon les pièces qu'il n'y a pas d'usage de produits phytosanitaires ou que l'utilisation en est limitée ; il indique limiter l'utilisation de sels de déverglaçage. Il convient que le maître d'ouvrage s'engage explicitement à ne pas utiliser de pesticides et à limiter la pollution en service hivernal, en appliquant les mesures qu'il évoque.

L'Ae recommande de prendre en compte les effets du changement climatique dans le dimensionnement des dispositifs, temporaires et définitifs, d'assainissement et de gestion des eaux pluviales du projet. Elle recommande en outre à la maîtrise d'ouvrage de s'engager à ne pas utiliser de pesticides.

Analyses spécifiques aux infrastructures de transport : le caractère limité des surfaces agricoles affectées (9,5 ha au total) et du nombre d'exploitants concernés a conduit à ne pas engager la réalisation d'un aménagement agricole, forestier et environnemental ; des mesures d'accompagnement sont cependant prévues pour deux exploitations.

Le demi-diffuseur nord s'inscrit dans un secteur en cours d'urbanisation, accueillant des zones d'activités en cours de commercialisation ou d'extension telle que la Zac Axe 7 (cf. figure 6). Le dossier considère que le projet accompagne cette dynamique sans générer d'urbanisation notable supplémentaire. La création du demi-diffuseur nord est toutefois mise en avant sur le site de la communauté de communes (comme dans d'autres documents ou articles), et apparaît comme un atout pour les éventuels opérateurs qui viendraient s'implanter sur le territoire. Certains secteurs ne sont pas encore urbanisables (en référence au plan local d'urbanisme) sans faire *a priori* l'objet de protections particulières alors que le PLU de Saint-Rambert-d'Albon favorise en priorité « *la construction de la ville sur la ville* » ; l'existence de phasages permettant de maîtriser le développement de l'urbanisation déjà rendue possible n'est pas mentionnée explicitement dans l'analyse.

²⁷ « Le réseau est dimensionné pour une période de retour de 10 ans, tout en vérifiant que l'eau n'atteigne pas le bord extérieur de la chaussée circulée pour une période de retour de 30 ans. »

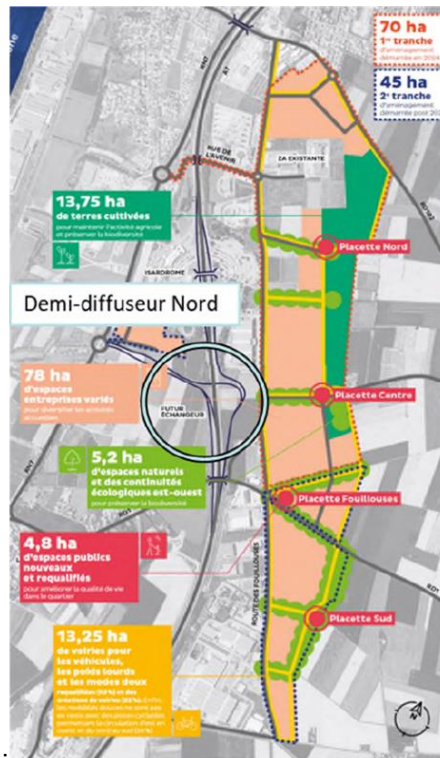


Figure 5 : Zone d'activité Axe 7 présente (en cours de commercialisation et d'extension) aux abords du demi-diffuseur nord (source : dossier)

2.4 Suivi

Les mesures de suivi portent sur la phase de travaux et celle d'exploitation ; elles incluent les mesures compensatoires, la mesure d'accompagnement (transplantation de pieds de Fétuque de Breistroffer), le suivi de la qualité des eaux (en phase travaux et d'exploitation), les plantations des zones paysagées. En revanche, aucun suivi du bruit n'est annoncé. En outre, certains suivis sont prévus sur 30 ans, d'autres 50 ans. Celui des plantations est annoncé pour trois ans et repris ensuite par ASF, sans précisions ni engagement de fréquence, modalités et restitution. Enfin, les protocoles des suivis sont à décrire très précisément, comme ceux des inventaires et mesures de l'état d'initial, en s'assurant qu'ils sont reproductibles et documentés.

L'Ae recommande de décrire et de s'assurer de la reproductibilité de l'ensemble des protocoles de suivi et d'étendre le dispositif de suivi à la mise en œuvre et à l'efficacité de l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation du projet, et à toute la durée du projet.

3 Mises en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU)

Le dossier comporte les trois projets de mise en compatibilité des PLU de Saint-Rambert-d'Albon, Albon et Saint-Barthélémy-de-Vals ainsi que leur évaluation environnementale. Ces projets consistent à rendre possible la réalisation (travaux) du demi-diffuseur nord et du demi-diffuseur sud ainsi que la mesure compensatoire des Blâches.

Pour le PLU de Saint-Rambert-d'Albon, les règlements des zones agricoles (A) et des secteurs d'activités économiques (2AUI) dans lesquelles s'implante le demi-diffuseur nord ne l'autorisent pas explicitement, notamment les déblais, remblais et dépôts de terre. Par contre, le règlement du sous-

secteur Ulf (zone urbaine limitée aux grands commerces) et celui de la zone UT (emprises et équipements de l'autoroute A7 et de la nationale 7) autorisent le projet. Par ailleurs, les emplacements réservés, les espaces boisés classés ne sont pas incompatibles avec le projet, de même que les orientations d'aménagement et de programmation ainsi que le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du territoire de Saint-Rambert-d'Albon.

La mise en compatibilité consiste donc à étendre la zone UT à l'intégralité de la bande soumise à enquête publique (hors actuelle RN7). Les règlements des différents zonages ne sont pas changés mais le règlement graphique est modifié.

Pour le PLU de Saint-Barthélémy-de-Vals, les règlements des zones agricoles (A) et naturelles (N) dans lesquelles s'implante le demi-diffuseur Sud de Porte de DrômArdèche ne l'autorisent pas explicitement. En outre, les occupations et utilisations du sol autorisées en zone agricole (A) le sont sous réserve de ne pas compromettre l'activité agricole ou la qualité paysagère et à condition d'assurer le maintien du caractère naturel, agricole ou forestier de la zone. Le projet de demi-diffuseur Sud impacte des surfaces naturelles, forestières ou agricoles le long de l'autoroute A7 et sur des surfaces selon le projet relativement réduites (5 ha) et ne remet donc pas en cause le caractère de la zone, ce qui serait à mieux étayer.

La mise en compatibilité consiste donc à intégrer une modification textuelle du règlement des zonages incompatibles avec le projet. Le règlement graphique n'est donc pas changé mais le règlement des zones A et N est modifié.

Pour le PLU d'Albon, le règlement de la zone agricole (A) autorise le projet mais pas ceux de la zone à urbaniser correspondant à la tranche n°2 de la ZAC Axe 7 (AUiza) et du secteur Ne de la zone naturelle (N) dans lesquels s'implante le demi-diffuseur Nord de Porte de DrômArdèche et l'une de ses mesures compensatoires écologiques. Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) et les espaces boisés classés (EBC) et les haies protégées au titre de l'article L. 123-1-5 alinéa 7° du code de l'urbanisme ne sont pas compatibles avec le projet puisque celui-ci empiète sur une zone paysagère de l'OAP n°3, un EBC (déjà situé pour partie au droit d'un bassin d'assainissement autoroutier) et impacte quelques arbres de haies.

La mise en compatibilité consiste à supprimer un Espace Boisé Classé (EBC) (car localisé sous les emprises du projet) et ajuster des linéaires de haies protégées au titre du patrimoine paysager au projet (quelques arbres correspondant à quelques mètres linéaires), à modifier les règlements des zones incompatibles avec le projet et à ajuster le règlement graphique de l'OAP n°3.

Ainsi les mises en compatibilité incluent, dans les évolutions nécessaires à la réalisation du projet, celles nécessaires à la réalisation de ses mesures compensatoires (MC1 et MC4 notamment), ce qui est à relever.

Toutefois, la pérennité du caractère compensatoire des secteurs concernés, la garantie que les objectifs attendus de ces mesures compensatoires pourront effectivement être atteints ne sont pas assurées et auraient pu faire l'objet d'une transcription dans le règlement des PLU concernés.

En particulier, la zone des Blâches, est en zonage Ne dont l'article 2 ne permet pas l'ensemble des interventions prévues au titre de la mesure compensatoire. En outre, le règlement admettait les installations et aménagements nécessaires au développement des champs photovoltaïques. Cet article est modifié ; il admet toujours ces installations « *sous réserve qu'elles ne nuisent pas à la*

mise en œuvre ou au maintien des mesures compensatoires du diffuseur autoroutier de Porte de DrômArdèche ». En outre, il admet « *Les ouvrages, constructions, installations, affouillements et exhaussements de sol liés aux mesures compensatoires du diffuseur autoroutier de Porte de DrômArdèche* ».

L'Ae recommande de retranscrire dans le règlement (graphique ou écrit) des PLU des territoires accueillant les mesures compensatoires du projet (MC1 à MC4) les éléments nécessaires à l'atteinte des objectifs assignés à ces mesures et leur pérennité, pendant toute la durée des incidences qu'elles viennent compenser.