

RESUME NON TECHNIQUE

Conformément à l'article R.122-5 II 1° du Code de l'environnement, l'étude d'impact doit être précédée d'un résumé non technique afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude.

Le résumé non technique propose une synthèse de l'étude d'impact, courte et accessible par tous les publics, en respectant la succession des différents chapitres qui la composent.

Le Département de la Drôme propose de réaliser une déviation de la RD 532 pour éviter la traversée du centre-ville de Granges-les-Beaumont.

Conformément à la réglementation, cet aménagement nécessite l'élaboration d'une **étude d'impact**.

Ce dossier doit permettre d'une part d'évaluer les incidences du projet sur l'environnement et, d'autre part, d'indiquer les mesures mises en œuvre pour éviter, réduire, et si nécessaire, compenser les effets négatifs. Il doit permettre de démontrer qu'il n'existe pas d'autre solution alternative de moindre impact et à coût économique raisonnable pour la collectivité, tout en limitant les consommations de terrain.

Cette partie constitue le **résumé non technique** de l'étude d'impact. Il est établi en respectant l'organisation des différentes parties qui la composent.

SOMMAIRE DU RESUME NON TECHNIQUE

RESUME NON TECHNIQUE 1

1. DESCRIPTION GENERALE DU PROJET 5

2. DESCRIPTION DES ASPECTS PERTINENTS DE L'ETAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT 7

3. EVOLUTION PROBABLE DE L'ETAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT AVEC ET SANS PROJET..... 9

4. SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ETUDIEES ET RAISONS DU CHOIX DE LA SOLUTION PROPOSEE 9

5. DESCRIPTION DES FACTEURS DE L'ENVIRONNEMENT SUSCEPTIBLE D'ETRE AFFECTES DE MANIERE NOTABLE PAR LE PROJET 11

6. EVALUATION DES INCIDENCES NOTABLES SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES D'INSERTION 13

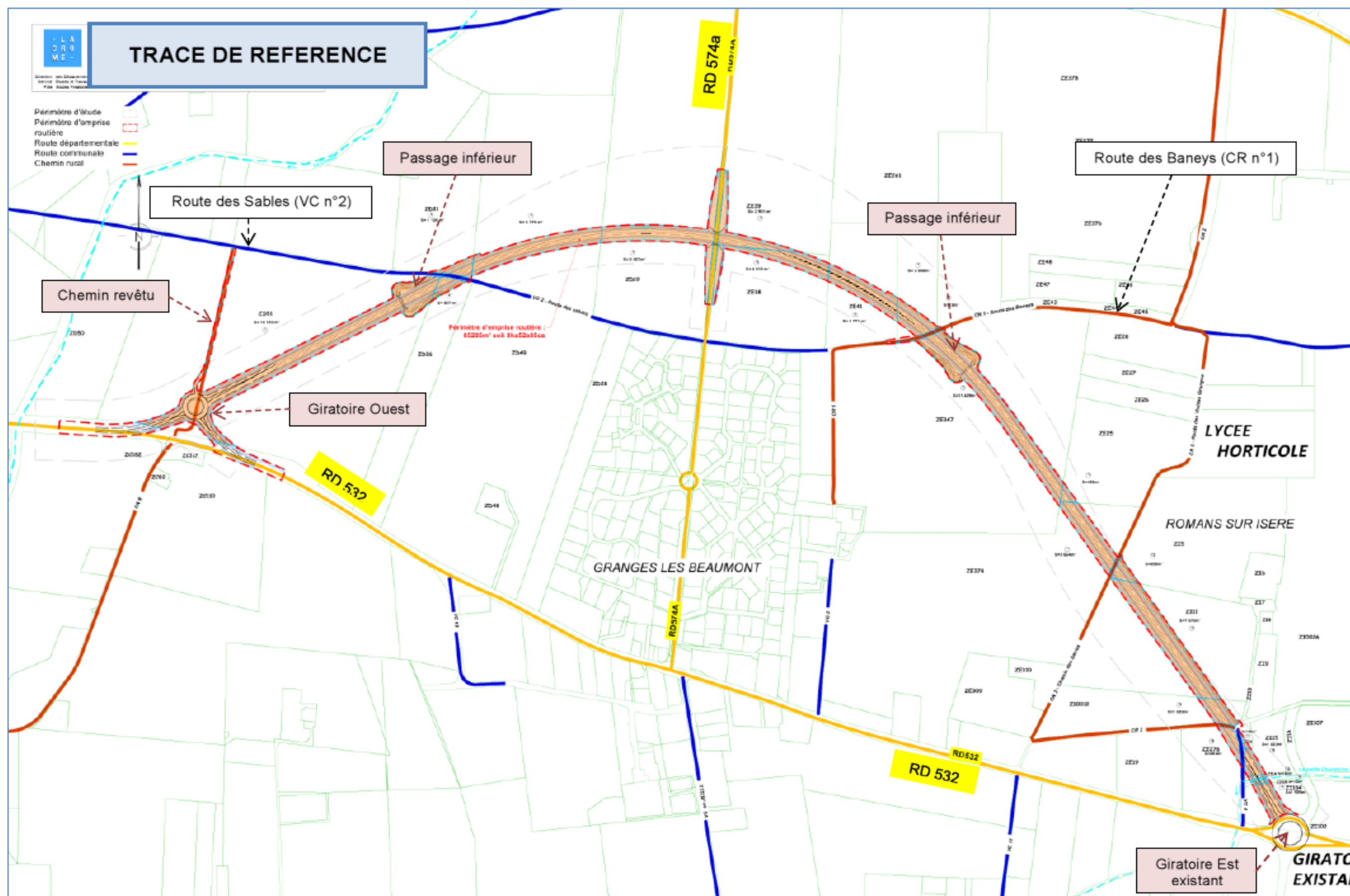
7. EVALUATION DES EFFETS PROPRES AUX INFRASTRUCTURES 15

8. EVALUATION DES INCIDENCES RESULTANT DE LA VULNERABILITE DU PROJET EN CAS DE RISQUES D'ACCIDENTS OU DE CATASTROPHES MAJEURS..... 15

9. SYNTHESE DES MESURES ENVIRONNEMENTALES - MODALITES DE SUIVI – ESTIMATION DES COUTS 16

10. METHODES D'EVALUATION DES INCIDENCES NOTABLES SUR L'ENVIRONNEMENT 19

11. AUTEURS DES ETUDES 19



1. DESCRIPTION GENERALE DU PROJET

Le projet porte sur la création d'une déviation de 2,5 km permettant de dévier la RD 532 dans sa traverse du centre-ville de Granges-les-Beaumont.

■ LES OBJECTIFS

Le projet s'inscrit dans la continuité des différents aménagements routiers réalisés entre Tain-l'Hermitage et Romans-sur-Isère, avec en particulier : la déviation de Chanos-Curson et le Contournement Nord-Ouest de Romans-sur-Isère (CNOR).

En permettant un report du trafic de transit sur la voie nouvelle, les objectifs sont d'améliorer la sécurité et le cadre de vie des riverains de la route actuelle, et d'optimiser les conditions de circulation pour les usagers de la RD 532.

■ LA PRESENTATION GENERALE DU PROJET

La déviation contournera le secteur urbanisé par le Nord, depuis le giratoire d'accès au lycée horticole côté Est (implanté sur la commune de Romans-sur-Isère), recoupera la RD 574a en maintenant un espace tampon de 135 m au minimum avec la frange bâtie du village, puis s'infléchira vers le Sud-Ouest pour se raccorder à la route existante via un carrefour giratoire près du hameau des Seyvons.

La route nouvelle sera constituée de trois voies de 3,50 m de large, générant un créneau alternatif de dépassement de 1 000 m pour chaque sens. Elle sera accompagnée d'une bande multifonction bilatérale et revêtue.

Plusieurs voies latérales de substitution seront créées pour rétablir les dessertes locales interceptées par la déviation et deux passages inférieurs à gabarit réduit seront aménagés sous la déviation.

Un passage supérieur sera aménagé pour permettre le rétablissement sur place de la RD 574a (route de St-Donat-sur-l'Herbasse).

Compte tenu des contraintes hydrauliques et de la présence de deux canalisations de gaz haute pression, la plateforme se situera au plus près du terrain naturel.

Aucun accès privatif direct sur cette déviation ne sera possible.

■ LES CONDITIONS DE REALISATION ET DE FONCTIONNEMENT

Le Département de la Drôme assure la maîtrise d'ouvrage de ce projet.

Le chantier est prévu pour une durée d'environ 18 mois, avec un horizon de mise en service fin 2023 début 2024.



Vue depuis la RD 574a (Condillac) vers le village



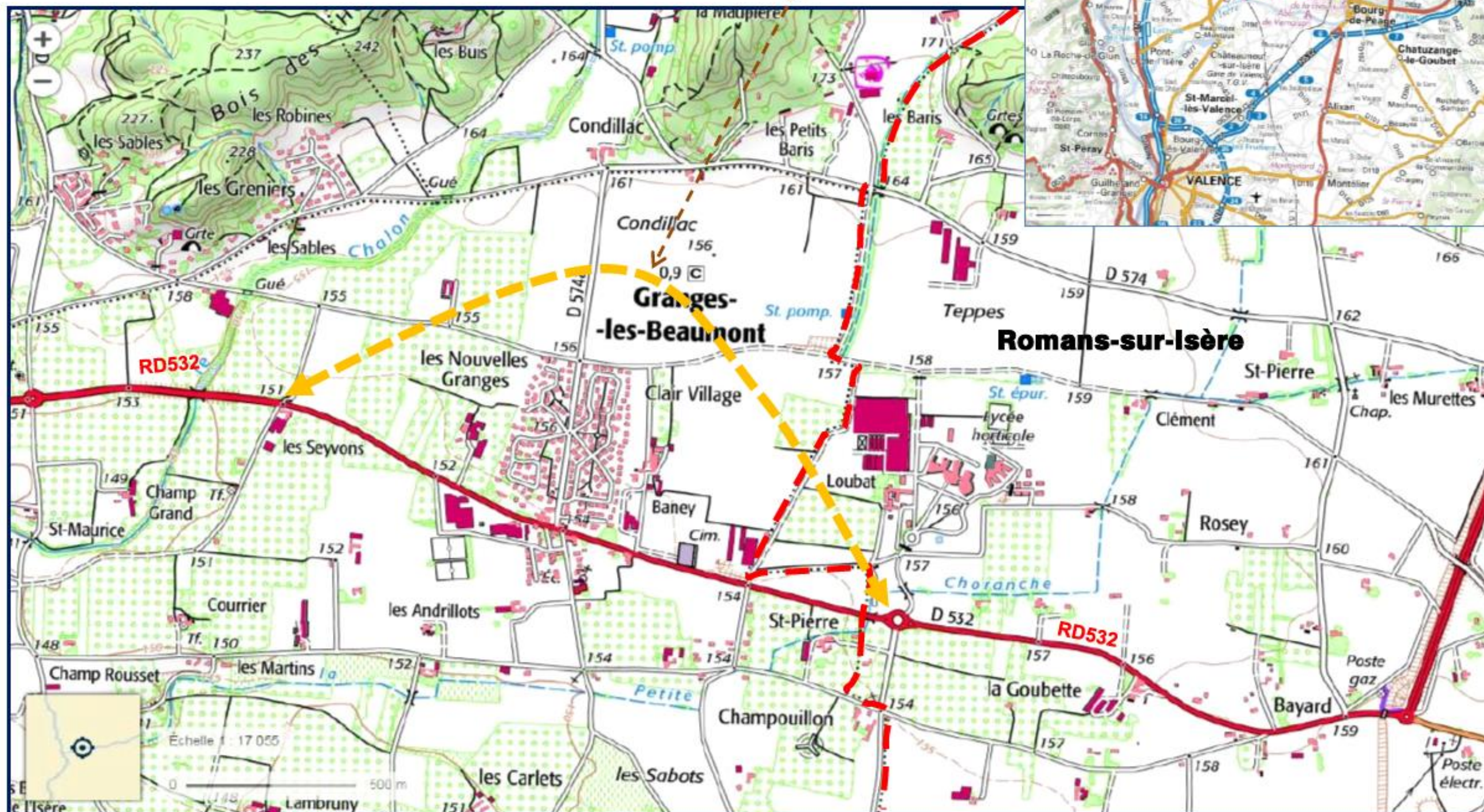
Vue depuis la route des Sables, vers l'Est



Vue depuis la route des Banays, vers l'Est

PLAN DE LOCALISATION

Le projet de déviation



2. DESCRIPTION DES ASPECTS PERTINENTS DE L'ETAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT

■ LE TERRITOIRE DANS SON ENSEMBLE

Le site, en bordure Nord de la plaine de Valence, occupe une terrasse de la plaine alluviale de l'Isère, en rive droite à une altitude moyenne de 160 m NGF. Les collines boisées du pays de l'Herbasse en marque sa limite Nord.

Cet espace relativement plat est dominé par la grande culture céréalière et l'arboriculture (vergers fruitiers). Aucun espace boisé n'est présent.

■ MILIEU PHYSIQUE :

Les enjeux portent essentiellement sur l'hydraulique de surface avec la présence de deux écoulements intermittents qui drainent la plaine dans ce secteur : le Chalon et la Petite Choranche.

Une zone inondable assez large s'étend le long du Chalon, ainsi que sur une grande partie de l'espace agricole situé à l'Ouest et au Nord du centre bourg, et le long de la Petite Choranche.

L'inondabilité de la plaine est liée à une stagnation temporaire des lames d'eau en période de fortes précipitations. Cela génère une contrainte pour la réalisation du projet qui doit ainsi respecter la transparence hydraulique des écoulements de surface et le champ d'inondation.

Aucun document de prévention des risques d'inondation n'est à signaler.

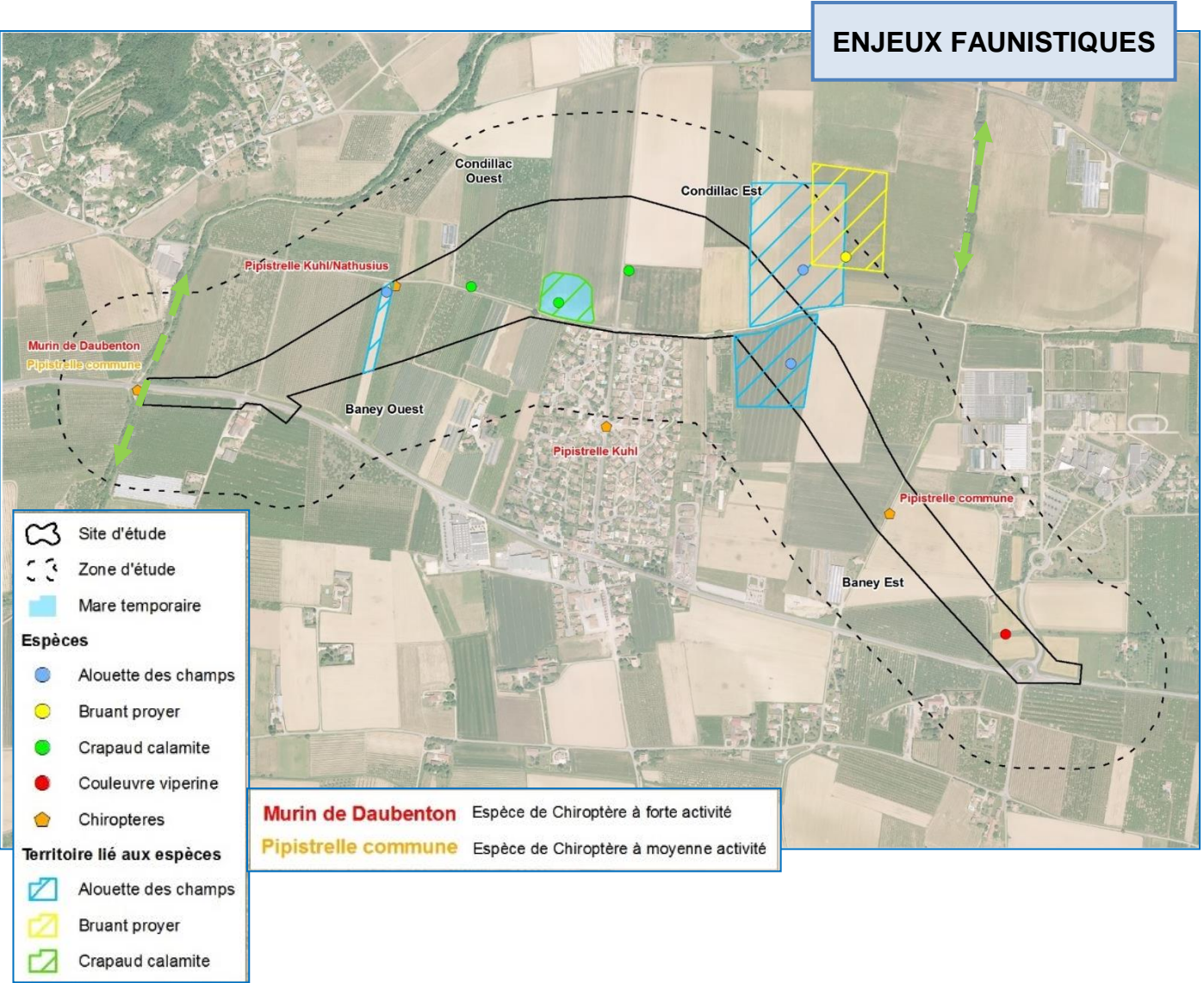
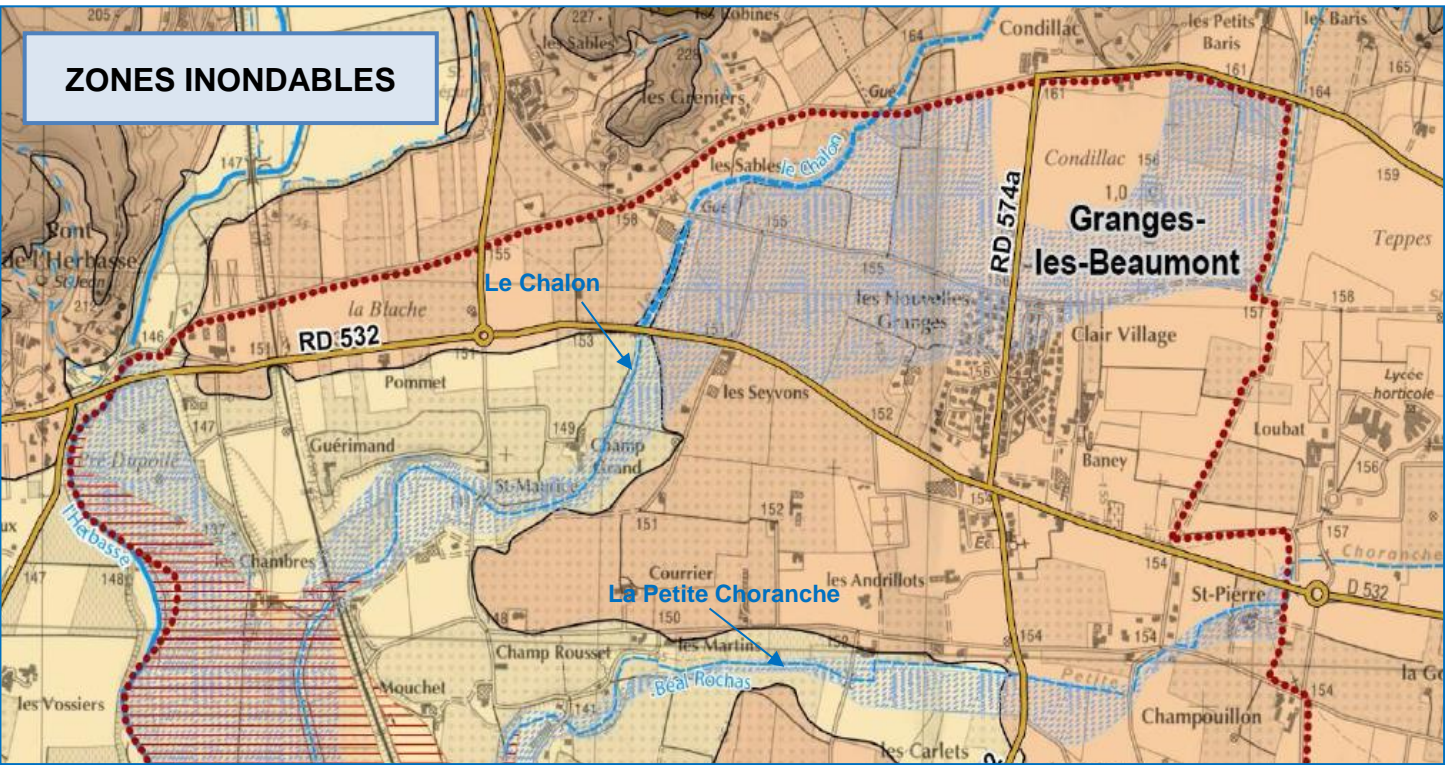
■ MILIEUX NATURELS :

Le site d'implantation du projet n'interfère directement avec aucune zone protégée ou d'inventaire.

Au titre des habitats naturels, les enjeux sont globalement faibles, à l'exception des fossés humides, des friches herbacées et d'une zone de mouillère qui sert pour la reproduction d'espèces protégées d'amphibiens (Crapaud calamite). Aucune espèce végétale patrimoniale et protégée n'a été identifiée, mais plusieurs espèces invasives sont présentes.

La faune présente une assez grande diversité avec des enjeux locaux globalement faibles, sauf pour quelques espèces avec des enjeux de conservation jugés modérés (1 espèce d'oiseau, 9 espèces de chiroptères et 1 espèce d'amphibien). Au total, 34 espèces présentent un enjeu réglementaire (espèces protégées).

En périphérie de la zone d'étude, un enjeu fort vis-à-vis des continuités écologiques est à signaler, du fait de deux corridors d'importance régionale. De même, les corridors de la trame verte locale (Petite Choranche, haies existantes, fossés) ont un intérêt fonctionnel de premier plan pour la biodiversité du site.



■ MILIEU HUMAIN :

Le site d'implantation du projet se caractérise par des parcelles agricoles orientées vers l'arboriculture (vergers de plein champ) et la céréaliculture. De nombreuses serres ponctuent cet espace dont celles du lycée horticole de Romans-sur-Isère.

Le bâti de Granges-les-Beaumont s'est développé de part et d'autre de la RD 532 selon une forme géométrique franche qui tranche avec l'espace agricole.



Organisation du centre-ville avec le bâti de part et d'autre de la RD 532, et le carrefour avec la RD 574a

Côté Nord de la RD 532, un bâti résidentiel groupé s'est progressivement développé de chaque côté de la RD 574a. La route des sables (VC n°2) et la route des Baneys (CR n°1) en marquant sa limite nette d'extension vers le Nord.

Côté Sud de la RD 532, le tissu urbain est davantage diversifié avec le centre bourg ancien (église), les équipements publics (école, maternelle, mairie), les zones d'activités nouvelles et les extensions récentes du bâti d'habitation.

Aucune habitation n'est localisée sur le site d'implantation du projet. Le bâti le plus proche concerne le hameau des Seyvons, en bordure de la RD 532 côté Ouest du village. Par ailleurs, la commune a récemment aménagé un espace de loisirs comprenant un plateau sportif le long de la RD 574a.

Le site d'implantation du projet s'inscrit exclusivement en zone agricole classée A dans les PLU de Granges-les-Beaumont et de Romans-sur-Isère. L'urbanisation future de Granges-les-Beaumont est principalement prévue au Sud de l'actuelle RD 532.

Deux canalisations enterrées de gaz à haute pression traversent selon un axe nord-sud le territoire à l'Ouest du bourg. Ces ouvrages induisent des contraintes fortes, limitant les possibilités d'une intervention sur un éventuel déplacement.

Du point de vue du réseau viaire, plusieurs routes secondaires et chemins recoupent la plaine, formant un maillage quasi orthogonal.

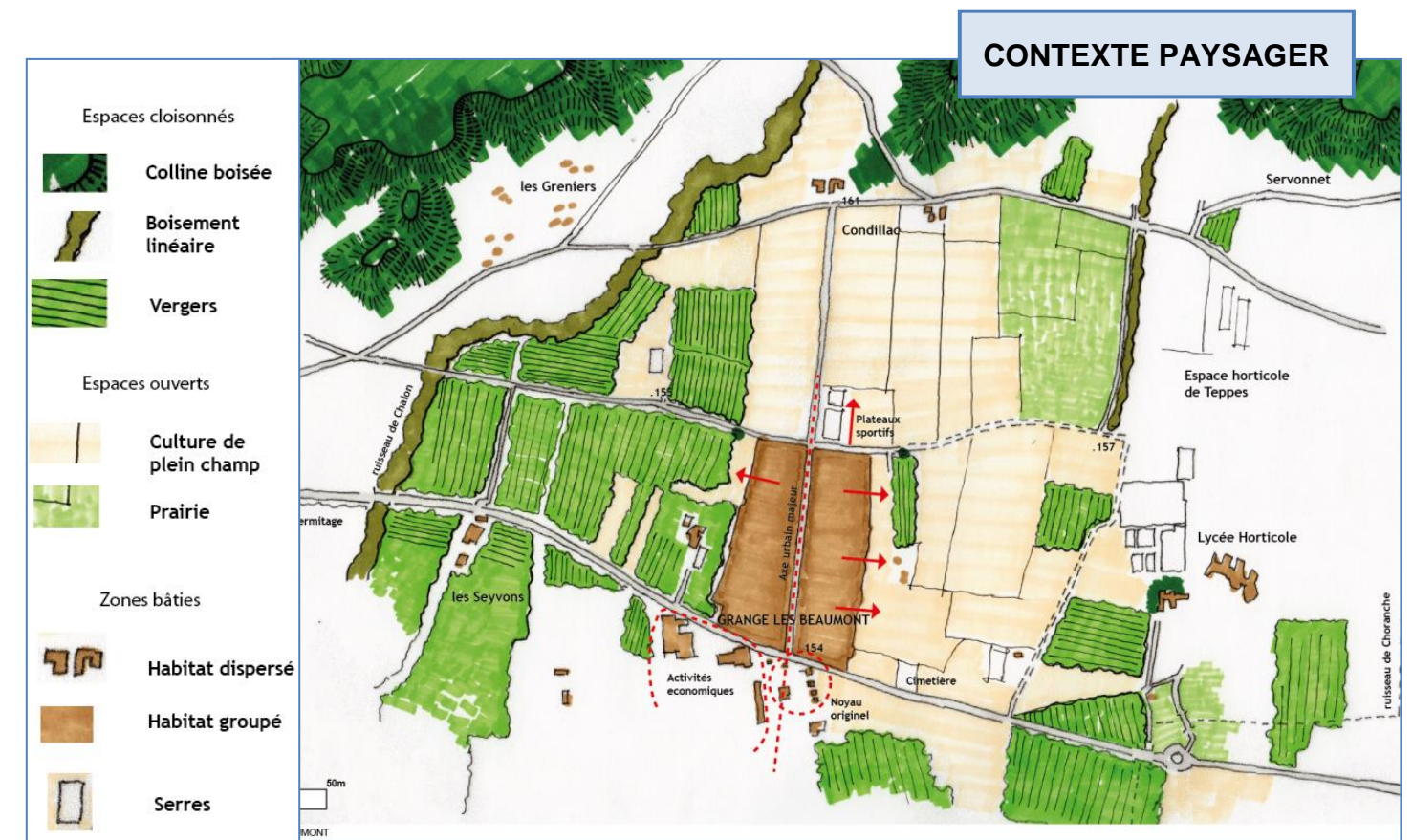
■ PATRIMOINE CULTUREL ET PAYSAGE :

Aucun monument protégé ni périmètre de protection ne sont présents sur le site d'implantation du projet.

Le contexte paysager est celui d'un paysage ouvert de plaine agricole qui présente de fortes relations visuelles avec les contreforts du massif du Vercors.

Les perceptions visuelles sont dégagées côté Est de la plaine, à la faveur d'un espace ouvert de grandes cultures. Côté Ouest, les vues sont davantage cloisonnées du fait des vergers.

Un enjeu fort d'insertion paysagère du projet se distingue vis-à-vis de la préservation du cadre de vie des riverains de la future déviation.



3. EVOLUTION PROBABLE DE L'ETAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT AVEC ET SANS PROJET

■ LES MODALITES DE PRESENTATION

Pour chacun des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, une mise en perspective de l'évolution probable des facteurs environnementaux avec ou sans la réalisation du projet est présentée sous la forme de tableaux de synthèse.

La situation estimée avec projet est appelée « scénario de référence », tandis que la situation sans projet, au fil de l'eau, est dénommée « scénario tendanciel ».

Trois catégories d'évolution sont distinguées selon la représentation suivante :

	Evolution prévisible ou probable indépendante de la réalisation ou non du projet ; la réalisation ou non du projet n'apporte aucune spécificité
	Evolution prévisible ou probable qui ne concerne que le « scénario tendanciel », c'est-à-dire sans projet
	Evolution prévisible ou probable qui ne concerne que le « scénario de référence », c'est-à-dire avec projet

■ LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION SUIVANT LES SCENARI

Les principales différences concernent :

- Le maintien des nuisances (bruit, pollution de l'air) en centre-ville avec le scénario tendanciel
- Une plus grande vulnérabilité de la route nouvelle au risque d'inondation de la plaine,
- Un fractionnement accru des habitats naturels et une coupure potentielle plus forte des corridors locaux de biodiversité, avec la réalisation du projet,
- Une consommation supplémentaire de terres agricoles avec la réalisation du projet.
- Une opportunité plus favorable pour requalifier la traverse du centre-ville et pour réorganiser les déplacements modes doux, avec le scénario de référence.

4. SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ETUDIEES ET RAISONS DU CHOIX DE LA SOLUTION PROPOSEE

■ LES SOLUTIONS ETUDIEES

Différentes solutions de tracé ont été envisagées, à la fois au Sud et au Nord du village. Une solution alternative a même été envisagée sur le principe d'un aménagement sur place en centre-ville (avec création d'une tranchée couverte), mais très vite écartée pour des raisons de coûts et de contraintes rédhibitoires en phase travaux.

L'objectif était de n'écarter a priori aucune solution sans en avoir fait une analyse multicritère (environnementale, technique et financière) et l'avoir préalablement présentée aux élus.

Ainsi, 7 variantes principales de tracé ont été proposées (voir plan page suivante) et ont fait l'objet d'une évaluation multicritère et d'une présentation publique. Deux familles de variantes sont ressorties :

- Des variantes au Sud du village, au nombre de trois,
- Des variantes au Nord du village, au nombre de quatre.

Les **variantes au Sud** du village ont été abandonnées car elles impactaient le bâti diffus présent sur ce secteur et rencontraient de plus fortes contraintes techniques de réalisation (géométrie des tracés, coupures hydrauliques, coupures de voiries, ...) d'où des coûts plus onéreux.

Par ailleurs, elles s'inscrivaient en bordure de l'espace d'urbanisation future de la commune, suscitant des contraintes plus fortes d'insertion (vis-à-vis des nuisances ou du paysage).

Les **variantes au Nord** recoupent un espace essentiellement agricole où le bâti est quasi absent d'où des linéaires nettement plus courts (à l'exception de la solution n°3 qui se raccorde directement sur le CNOR plus à l'Est). Elles s'inscrivent toutefois sur un secteur sujet à des inondations en nappe de faibles importances.

L'enjeu principal pour ces variantes est l'éloignement suffisant par rapport aux limites du lotissement Nord pour rendre acceptable le tracé de la déviation en termes de bruit et de cadre de vie des riverains.

Le choix du parti d'aménagement s'est donc orienté vers une solution au Nord du village. Le tracé de référence qui a été retenu est le résultat d'une optimisation entre deux des variantes au Nord du village (solution n°1 et solution n°2).

Plusieurs délibérations (2008 et 2011) ont été prises par la commune de Granges-les-Beaumont validant le principe d'un tracé de référence passant au Nord du village.

Une prise en compte du périmètre d'étude du projet de déviation dans les PLU a été prise respectivement :

- Le 10 novembre 2015 pour Granges-les-Beaumont,
- Le 10 juin 2016 pour Romans-sur-Isère.

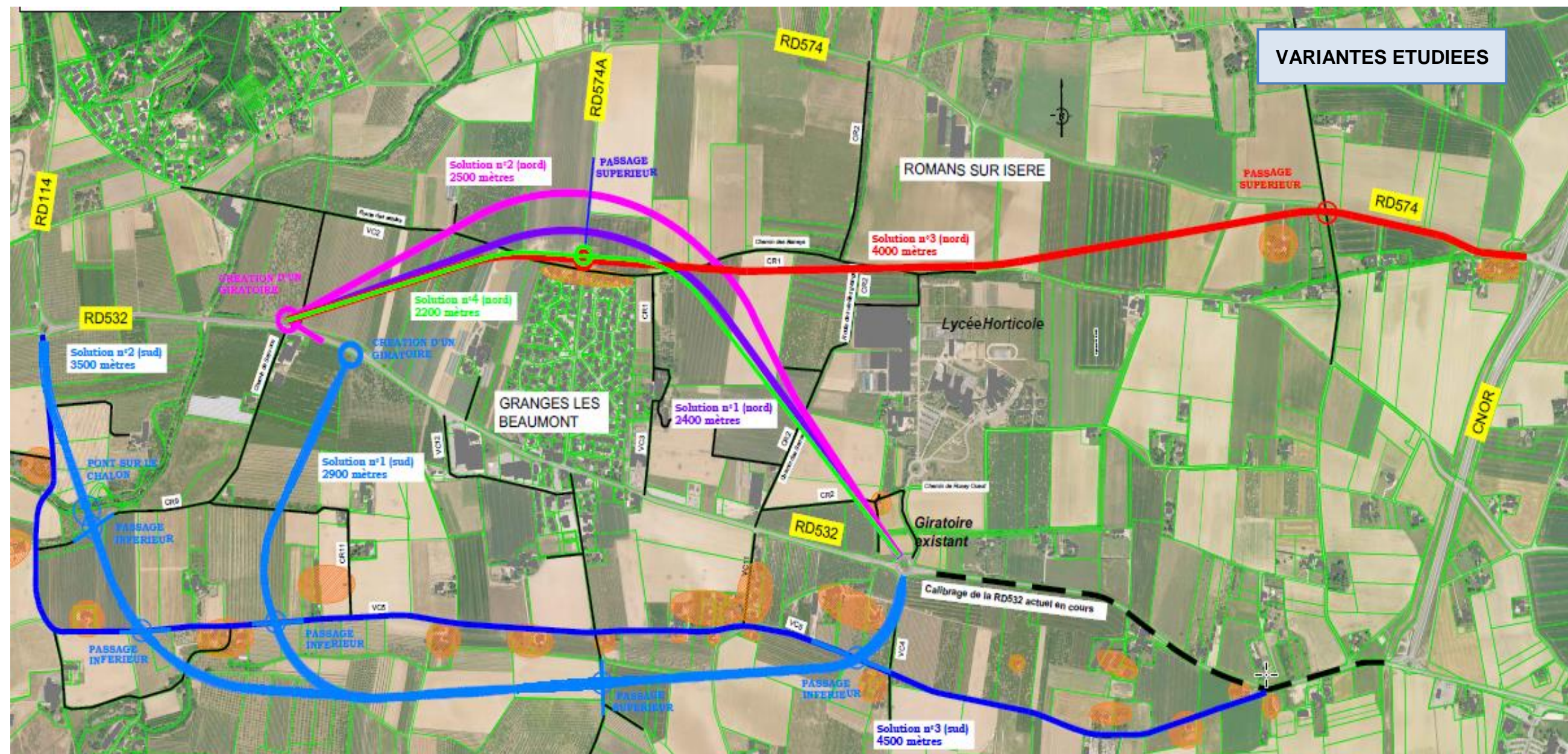
■ LES PRINCIPALES OPTIMISATIONS DU TRACÉ DE REFERENCE

La mise au point progressive du tracé de référence s'est appuyée à la fois sur l'analyse et l'évaluation de plusieurs variantes, et sur différentes phases de concertation et d'échanges.

En complément de nombreuses rencontres avec les élus locaux, une réunion publique a été organisée en novembre 2018 complétée simultanément d'une exposition sur le projet avec possibilité d'échanges avec le Maître d'ouvrage.

A l'issue de ces démarches, les principales optimisations du tracé de référence ont porté sur les points suivants :

- Le maintien d'un espace tampon de 135 m de large entre la déviation et la frange bâtie au Nord du village, non constructible, afin de mieux se préserver des risques de nuisances,
- La recherche de solutions d'insertion paysagère du tracé routier qui minimise sa perception visuelle, surtout depuis la frange bâtie au Nord du village,
- La recherche de solutions adaptées pour faciliter le rétablissement des cheminements interceptés sur la plaine et l'accès aux parcelles, avec notamment la création de deux passages inférieurs reconnectant la route des Sables et la route des Banays, et la création de voies de substitution le long de la déviation ou à ses abords,



La conception et le dimensionnement des ouvrages hydrauliques pour assurer un assainissement satisfaisant de la plateforme routière et réduire les risques d'inondabilité avec la mise en place de noues d'infiltration,

- La recherche de solutions réduisant le plus possible les effets sur les milieux naturels, et la proposition de mesures de compensation au plus près du projet,
- La préservation de l'espace de jeu installé par la commune en 2015 le long de la RD 574a,
- Le maintien en l'état des canalisations de gaz haute pression recoupées par la déviation,
- L'optimisation du profil en long pour préserver au mieux le parcellaire agricole et minimiser les emprises (réduction des délaissés, ...).

5. DESCRIPTION DES FACTEURS DE L'ENVIRONNEMENT SUSCEPTIBLE D'ETRE AFFECTES DE MANIERE NOTABLE PAR LE PROJET

■ LA TYPOLOGIE DES INCIDENCES NOTABLES SUR L'ENVIRONNEMENT

L'une des étapes clés du processus d'évaluation environnementale consiste à déterminer la nature, l'intensité, l'étendue et la durée des incidences sur l'environnement que le projet est susceptible d'engendrer.

Cette démarche constitue un préalable à la mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (séquence ERC) des effets négatifs du projet sur l'environnement.

Selon leurs caractéristiques, ces incidences ou effets recouvrent des situations différentes qu'il convient de préciser. Plusieurs catégories d'effets se distinguent :

- Les effets peuvent être temporaires (phase chantier), ou au contraire permanents (phase exploitation),
- Les effets peuvent être induits directement par le projet, ou au contraire intervenir indirectement, ou par cumul avec les effets d'autres projets,
- Les effets peuvent être négatifs pour l'environnement, ou au contraire positifs.

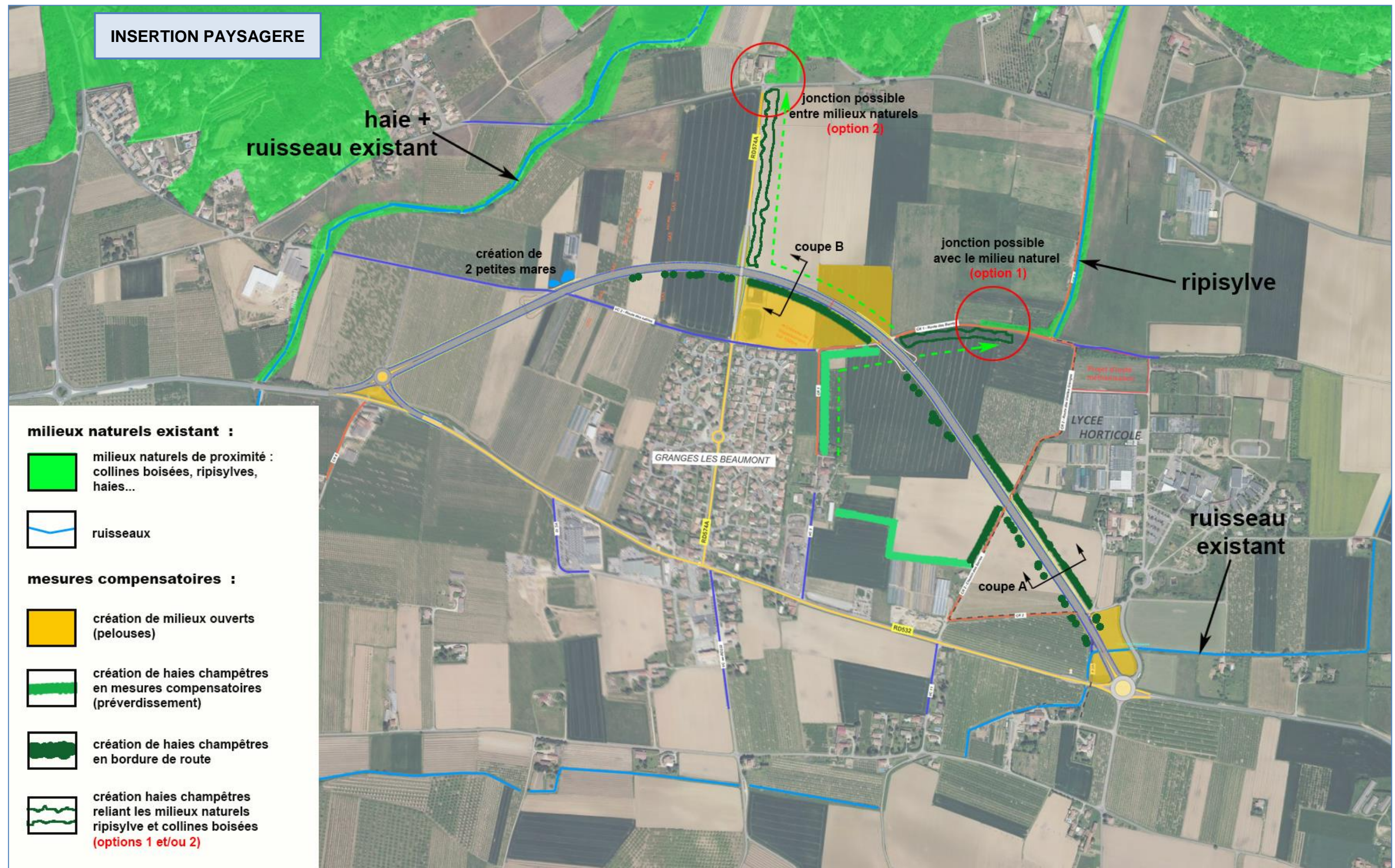
■ L'EVALUATION DES EFFETS NOTABLES POTENTIELS SUR L'ENVIRONNEMENT

Pour chaque facteur de l'environnement, un tableau de synthèse identifie l'incidence potentielle du projet. Il s'agit en quelque sorte d'une pré-évaluation des impacts bruts du projet avant mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation.

Une appréciation de l'importance des effets notables potentiels est proposée selon trois niveaux d'appréciation (forte, moyenne, et faible).

Globalement, les effets potentiels sont relativement faibles. Les effets potentiels les plus forts identifiés concernent :

- Les effets induits sur les exploitations agricoles,
- Les effets sur les perceptions visuelles depuis la frange bâtie Nord,
- Les effets du bruit issu de la déviation.



6. EVALUATION DES INCIDENCES NOTABLES SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES D'INSERTION

■ L'EVALUATION GLOBALE DES IMPACTS

En dehors des effets d'emprises et de coupures du territoire, l'essentiel des incidences va concerner la phase temporaire des travaux.

Ces incidences découlent principalement des travaux préparatoires de libération des emprises et des travaux de réalisation de la plateforme routière.

L'exploitation de la voie nouvelle pourra être également la source d'incidences sur différents facteurs de l'environnement.

Certaines incidences de la phase travaux pourront rester permanentes. Cela concerne essentiellement les effets liés aux risques d'altération de la qualité des eaux en cas d'accident, aux perturbations des cycles biologiques, aux modifications des conditions d'utilisation du parcellaire pour les activités agricoles.

Vis-à-vis du bruit, les simulations ont montré que le projet restait en dessous des seuils réglementaires déclenchant une protection pour le bâti de proximité, au moins jusqu'à un horizon de +20 ans après mise en service.

En termes fonciers, la déviation nécessite l'acquisition d'environ 8,5 ha de terrain pour la réalisation de l'infrastructure (chaussées, rétablissements, assainissement). A cela doit s'ajouter la mise en œuvre de mesures compensatoires sur environ 8 ha, soit en acquisition soit en conventionnement.

L'essentiel des parcelles impactées est actuellement utilisé par l'agriculture.

Compte tenu des incidences sur les espèces et habitats d'espèces protégées, une procédure de demande de dérogation doit être engagée.

■ LES MESURES D'INSERTION PROPOSEES

Les principales mesures environnementales, dites « ERC », sont présentées sous la forme d'un tableau de synthèse au chapitre 9 ci-après.

Pour toutes les thématiques environnementales, la solution proposée retient des mesures d'insertion qui permettent de réduire et de compenser les incidences négatives sur le territoire et ses fonctionnalités.

La persistance d'impacts résiduels significatifs après mise en œuvre des mesures de réduction, pour quelques thématiques (biodiversité, utilisation du territoire, ...), a donné lieu à des mesures compensatoires directement associées à la réalisation de l'infrastructure (assurant une maîtrise foncière).

Au final, les choix techniques apportés répondent aux problématiques posées par l'hydraulique, les milieux naturels, l'agriculture ou le paysage, contribuant à une acceptabilité environnementale globale satisfaisante. La solution proposée s'avère techniquement réaliste (emprises nécessaires maîtrisées, mouvements de matériaux limités, ...) et présente un coût global acceptable au regard du bilan avantage/inconvénient (conforme à ce type de projet).

COUPES DE PRINCIPE



■ LES INCIDENCES ET MESURES PARTICULIERES

> Les incidences et mesures sur la santé :

L'étude d'impact fait le point sur les risques potentiels du projet sur la santé et sur les populations directement concernées.

Il est rappelé qu'une évaluation quantitative a été réalisée pour ce projet (étude de type II du volet « Air et santé » réalisée par le bureau d'études TECHNISM Consultants).

Aucun polluant ne représente un niveau de risque sanitaire significatif. Le projet n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air ambiant, ni au niveau du domaine étudié, ni au niveau des populations de la zone.

Seul, le risque lié à la prolifération de l'ambrosie donne lieu à des recommandations précises de chantier afin de contenir cette espèce opportune à fort pouvoir allergène.

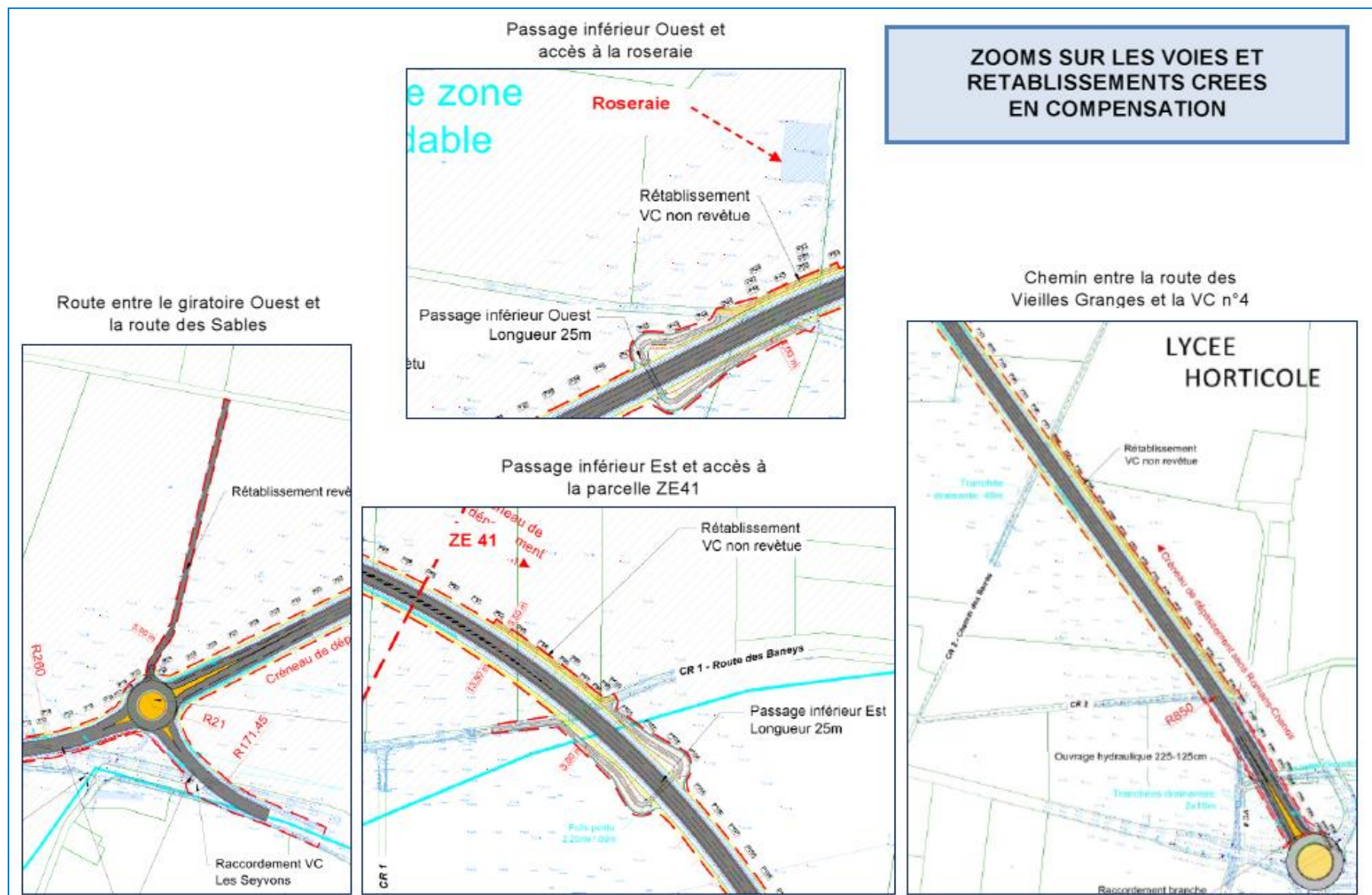
> La vulnérabilité du projet au changement climatique :

Deux types de phénomènes sont susceptibles d'affecter le projet à l'horizon 2050 :

- Les effets induits par le renforcement des fortes températures et des sécheresses estivales,
- Les effets induits par l'augmentation des phénomènes extrêmes (précipitations, vent), pouvant notamment entraîner des risques accrus d'inondation sur la plaine.

Compte tenu des dispositions constructives et des précautions dans le choix des plantations d'accompagnement, l'infrastructure routière apparaît faiblement vulnérable par rapport aux risques induits de canicule et de fortes chaleurs.

L'occurrence et l'ampleur des phénomènes extrêmes sont encore difficiles à évaluer. En conséquence, l'infrastructure routière est partiellement concernée par une vulnérabilité plus forte à ces phénomènes extrêmes.



> Le cumul des incidences avec d'autres projets :

Au titre des projets « connus », quatre projets ont été identifiés :

- Un projet de protection de Clérieux contre les crues de l'Herbasse (bassin versant non concerné),
- Un projet d'exploiter une unité de fabrication de viennoiseries surgelées à Romans-sur-Isère,
- Un projet d'une unité de méthanisation associée à une unité de cogénération sur une parcelle qui jouxte le lycée horticole de Romans-sur-Isère,
- Un projet de prélèvements d'eau pour l'irrigation sur le territoire de la Drôme des Collines.

Pour trois premiers projets identifiés, aucun effet cumulé significatif avec le projet de déviation n'est envisageable.

Pour le dernier projet, le risque d'effets cumulés concerne l'incidence sur les habitats et les espèces de la Petite Choranche pour lesquels les deux projets peuvent susciter un impact, essentiellement lors de la période de travaux de la déviation.

Une attention sera portée sur la période de réalisation des travaux de manière à ne pas aggraver les conditions d'étiage. Le contexte hydromorphologique du cours d'eau sera restitué aussi bien en amont qu'en aval de l'ouvrage.

7. EVALUATION DES EFFETS PROPRES AUX INFRASTRUCTURES

Conformément à l'article R.122-5 III du Code de l'environnement, l'étude d'impact présente dans cette partie :

- L'analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement de l'urbanisation,
- L'analyse de la consommation d'espaces, des enjeux de biodiversité, et des risques d'enjeux des aménagements fonciers, agricoles et forestiers,
- L'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances, et des avantages induits pour la collectivité,
- L'évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter,
- Les hypothèses de trafic utilisées.

8. EVALUATION DES INCIDENCES RESULTANT DE LA VULNERABILITE DU PROJET EN CAS DE RISQUES D'ACCIDENTS OU DE CATASTROPHES MAJEURS

Cette partie de l'étude d'impact présente une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné.

■ L'IDENTIFICATION DES RISQUES

Parmi les risques naturels, ce sont les inondations qui apparaissent comme l'aléa prépondérant pour le territoire concerné par le projet.

Vis-à-vis des risques industriels et technologiques, trois types de phénomènes peuvent potentiellement affecter l'intégrité du projet :

- Les risques d'accidents de transport de matières dangereuses (TMD) par la route,
- Les risques liés aux canalisations enterrées de gaz à haute pression,
- Les risques SEVESO.

■ L'EVALUATION DES INCIDENCES RESULTANT DE LA VULNERABILITE DU PROJET

> Vulnérabilité aux risques d'inondation :

Bien que la vulnérabilité du projet face aux risques d'inondation soit plus importante du fait de la traversée plus longue de la zone inondable, ces différents types de risques sont sans conséquence sur l'intégrité des ouvrages créés.

> Vulnérabilité liée aux risques de transport de TMD :

Le projet n'apparaît pas particulièrement vulnérable sur ce point compte-tenu du trafic correspondant et de la densité des populations riveraines.

Aucune mesure spécifique au projet n'est donc nécessaire. Les dispositions générales définies au niveau national pour les circulations routières seront mises en œuvre le cas échéant.

> Vulnérabilité liée aux canalisations de gaz :

Ces risques sont strictement encadrés par les procédures de mise en œuvre du projet routier, qui feront l'objet d'un suivi spécifique par le gestionnaire de ces réseaux (GRT Gaz).

> Vulnérabilité aux risques industriels :

Aucune incidence potentielle découlant des risques industriels n'est à craindre pour le projet, notamment du fait de son éloignement avec l'installation à risques de Clérieux

9. SYNTHÈSE DES MESURES ENVIRONNEMENTALES - MODALITES DE SUIVI – ESTIMATION DES COÛTS

Le coût du projet est évalué à environ 6,65 Millions d'Euros, tandis que les mesures environnementales sont estimées à environ 500 000 Euros.

L'étude d'impact propose dans cette partie une synthèse des mesures d'évitement, de réduction et de compensation d'impact, en indiquant les modalités de leurs suivis dans le temps et de leur contrôle.

Synthèse des principales mesures environnementales				
Thèmes	Sous-catégories	Types de mesures E : évitement R : réduction C : compensation	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation	Effets attendus
Milieu physique	Sols	E	▪ Balisage stricte des emprises du projet	▪ Maîtrise des consommations d'espace et évitement de l'altération des milieux environnants
		R	▪ Réutilisation sur place de la terre végétale pour les traitements paysagers ▪ Approvisionnement en matériaux par des installations autorisées et situées près du projet	▪ Réduction au strict nécessaire des besoins en matériaux extérieurs
	Qualité de l'air	R	▪ Dispositions de chantier limitant les envols de poussière en période sèche et ventée ▪ Utilisation d'engins de chantier respectant les normes environnementales	▪ Prévenir tout risque d'altération de la qualité de l'air
	Climat	/	Aucune mesure nécessaire	/
Ressources en eau	Ecoulements	R	▪ Mise en place d'un système adapté de gestion des eaux pluviales issues de la plateforme routière (collecte), avant rejet au milieu naturel (infiltration), compatible avec une pluie décennale	▪ Préservation de la qualité des eaux
		C	▪ Mise en place d'ouvrages de rétablissement hydraulique (Petite Choranche)	▪ Maintien des conditions hydrauliques initiales
	Qualité des eaux	R	▪ Dispositions spécifiques de chantier limitant les risques d'altération des eaux (base travaux hors zone inondable, ...)	▪ Préservation de la qualité des eaux
	Utilisation	C	▪ Rétablissement des réseaux d'irrigation	▪ Continuité d'alimentation
Milieus naturels et biodiversité	Habitats	R	▪ Dispositions spécifiques de chantier parmi lesquelles : - Balisage stricte des emprises - Végétalisation des abords de la route avec des espèces adaptées aux conditions écologiques locales ▪ Enherbement immédiat des surfaces remaniées afin de limiter les ruissellements et le développement des plantes indésirables telles que l'ambroisie	▪ Limitation des consommations d'espace et évitement de l'altération des milieux environnants ▪ Limitation des risques d'altération des milieux et de dérangement des espèces

Synthèse des principales mesures environnementales				
Thèmes	Sous-catégories	Types de mesures E : évitement R : réduction C : compensation	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation	Effets attendus
		C	<ul style="list-style-type: none"> Création de haies arbustives (1 400 ml) Création de milieux ouverts herbacés (environ 7 ha) 	<ul style="list-style-type: none"> Compensation de la perte d'habitats
	Faune	R	<ul style="list-style-type: none"> Installation d'une barrière (filet) pour les amphibiens avant le début du chantier Libération des emprises (décapage et déboisement) en dehors des périodes de reproduction (oiseaux notamment et amphibiens) 	<ul style="list-style-type: none"> Préservation des individus d'espèces
		C	<ul style="list-style-type: none"> Création de 3 mares de substitution (enjeux amphibiens notamment) 	<ul style="list-style-type: none"> Compensation de la perte d'habitats
	Fonctionnalités	C	<ul style="list-style-type: none"> Programme de plantations (Cf création de haies arbustives) 	<ul style="list-style-type: none"> Renforcement des fonctionnalités écologiques (trame verte)
Milieu humain	Habitats	R	<ul style="list-style-type: none"> Information des riverains et des usagers sur les modalités de conduite du chantier Cf. mesures sur la qualité de l'air et sur la santé 	<ul style="list-style-type: none"> Limitation des nuisances de chantier
			<ul style="list-style-type: none"> Voir également les aménagements paysagers 	<ul style="list-style-type: none"> Préservation du cadre de vie des riverains
	Activités	R	<ul style="list-style-type: none"> Rétablissement des cheminements et des conditions d'accès aux parcelles recoupées ou perturbées 	<ul style="list-style-type: none"> Préservation des conditions d'exploitation et de desserte des parcelles
		C	<ul style="list-style-type: none"> Mesures d'indemnisation pour les propriétaires et pour les exploitants 	<ul style="list-style-type: none"> Dédommagement des pertes diverses
	Routes et mobilité	E	<ul style="list-style-type: none"> Optimisation du projet pour faciliter les rétablissements de chemins (création de 2 passages inférieurs) 	<ul style="list-style-type: none"> Réduction des allongements de parcours
		C	<ul style="list-style-type: none"> Création de voies latérales de substitution 	<ul style="list-style-type: none"> Réduction des allongements de parcours
Risques – Nuisances - santé	Risques	E	<ul style="list-style-type: none"> Prise en considération des contraintes techniques pour le franchissement des 2 conduites de gaz en lien avec GRT Gaz 	<ul style="list-style-type: none"> Maîtrise des risques
	Bruit	/	Aucune mesure nécessaire (voir mesures de suivi)	/
	Santé	R	<ul style="list-style-type: none"> Enherbement rapide et préventif des talus pour éviter le développement de l'ambroisie 	<ul style="list-style-type: none"> Prévention du risque allergène
		R	<ul style="list-style-type: none"> Dispositions dans la conduite et l'organisation du chantier pour maîtriser le risque de développement d'ambroisie 	<ul style="list-style-type: none"> Prévention du risque allergène
		R	<ul style="list-style-type: none"> Voir mesures pour la qualité de l'air 	<ul style="list-style-type: none"> Prévenir tout risque d'altération de la qualité de l'air
Paysage et patrimoine	Paysage	E	<ul style="list-style-type: none"> Profil technique du tracé routier le plus proche du terrain naturel Traitement le plus discret possible des ouvrages techniques (signalétique, ouvrages hydrauliques, ...) 	<ul style="list-style-type: none"> Réduction des emprises et moindre effet « barrière » visuelle du projet
		R	<ul style="list-style-type: none"> Anticipation le plus possible du régalage de la terre végétale et des plantations Végétalisation des délaissés, dont les anciennes chaussées 	<ul style="list-style-type: none"> Optimisation des résultats pour l'insertion paysagère du projet

Synthèse des principales mesures environnementales				
Thèmes	Sous-catégories	Types de mesures E : évitement R : réduction C : compensation	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation	Effets attendus
		C	▪ Programme de plantations adaptées à chacune des séquences paysagères, avec comme objectif à la fois de masquer la route depuis le bâti de proximité et de faciliter les vues lointaines pour les usagers de la routes	▪ Valorisation paysagère de l'itinéraire adaptée à chacune des séquences traversées ▪ Prise en compte des demandes locales
	Patrimoine	E	▪ Application des mesures d'archéologie préventive (phase chantier)	▪ Préservation du patrimoine

10. METHODES D'EVALUATION DES INCIDENCES NOTABLES SUR L'ENVIRONNEMENT

Comme pour tout projet routier, l'aménagement de la déviation de la RD 532 a fait l'objet d'un processus progressif et continu d'études qui a permis d'intégrer les préoccupations d'environnement et de cadre de vie à chacune des étapes de conception et de validation du projet.

Le choix de la solution proposée a notamment tenu compte des demandes locales (agriculteurs notamment) pour minimiser l'incidence sur la perte de terrain et réduire les risques d'allongement de parcours.

D'un point de vue général, la doctrine « ERC¹ » a constitué le guide directeur pour réfléchir aux conditions d'insertion environnementale du projet. Cette approche repose sur trois principes :

- **L'évitement** le plus possible des secteurs à enjeux forts,
- La recherche d'une **réductibilité** des impacts par la mise en œuvre de mesures adaptées,
- La proposition de **compensation** pour les impacts résiduels non réductibles et significatifs.

Les données recueillies dans le cadre de l'état initial ont été confrontées avec les éléments de définition du projet (emprises nécessaires, terrassement, ...) pour permettre d'en évaluer les impacts.

La méthodologie utilisée est celle de l'analyse par critères multiples. Elle est complétée par la méthode des bilans comparatifs qui permet de faire ressortir les éléments pertinents de différenciation d'incidences ou d'impacts. La pondération de certains critères a fait l'objet d'une validation avec le Maître d'ouvrage.

L'évaluation des impacts du projet repose également sur une analyse par analogie qui s'appuie sur les impacts constatés lors d'aménagements du même type.

La définition des mesures vise en premier lieu à inscrire le projet en conformité avec les textes réglementaires en vigueur, puis, en un second temps, à optimiser l'insertion du projet dans le respect des spécificités humaines et naturelles locales.

Les modalités de suivi des mesures d'insertion proposées permettront de mesurer au plus près l'efficacité réelle des engagements et des dispositifs mis en œuvre, et, si nécessaire, de les adapter.

¹ ERC : Evitement, réduction, compensation

11. AUTEURS DES ETUDES

L'étude d'impact a été réalisée par le cabinet d'études EQUILIBRE-Environnement et Développement Durable, assisté pour les thématiques spécifiques (hydraulique, biodiversité, acoustique, paysage) de bureaux d'études spécialisés.

L'étude technique du projet routier a été réalisée par le Pôle Etudes Préalables, service Etudes et Travaux, de la Direction des Déplacements du Département de la Drôme.