



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité
environnementale sur l'aménagement de la RD 1075 par
le conseil départemental de l'Isère du col du Fau au col
de la Croix-Haute (38)**

Avis n° 2021-ARA-AP-1178

Avis délibéré le 10 août 2021

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 10 août 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement de la RD 1075 par le conseil départemental de l'Isère du col du Fau au col de la Croix-Haute (38).

Ont délibéré : Catherine Argile, Hugues Dollat, Marc Ezerzer, Jeanne Garric, Igor Kisseleff, Yves Majchrzak,

En application du règlement intérieur de la MRAe en date du 13 octobre 2020, 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 l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

En application de la décision du 23 juillet 2021 de la présidente de la MRAe, la présidence des délibérations de la séance a été assurée par Hugues Dollat

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 11 juin 2021, par les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet, pour avis au titre de l'autorité environnementale.

Conformément aux dispositions du II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de deux mois.

Conformément aux dispositions du même code, les services de la préfecture de l'Isère, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, et l'agence régionale de santé ont été consultés. La préfecture de l'Isère a transmis sa contribution en date du 9 juillet 2021.

La Dreal a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis. Sur la base de ces travaux préparatoires, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit. Les agents de la Dreal qui étaient présents à la réunion étaient placés sous l'autorité fonctionnelle de la MRAe au titre de leur fonction d'appui.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale 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. L'avis n'est donc ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

Le présent avis est publié sur le site internet des MRAe. Conformément à l'article R. 123-8 du code de l'environnement, il devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis 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.

Synthèse de l'Avis

La route départementale (RD) 1075 dessert les départements de l'Isère, de la Drôme, des Hautes-Alpes et des Alpes-de-Haute-Provence entre Grenoble et Sisteron. Cette route est à la fois un itinéraire touristique très fréquenté et un itinéraire de liaison pour les véhicules en transit entre les régions Auvergne-Rhône-Alpes (AuRA), Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA). Le niveau de trafic et la géométrie de l'axe (nombreux virages, pertes de profil en long, absence de créneaux de dépassement, carrefours plans non sécurisés) induisent des problèmes de sécurité routière, avec un nombre d'accidents en très forte augmentation (quasi triplement) entre 2009 et 2018. Afin de réduire l'insécurité routière, le Département de l'Isère porte le projet d'améliorer la géométrie des 32 km de la RD 1075 entre le col du Fau et le col de la Croix-Haute.

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire et du projet sont :

- les milieux naturels et la biodiversité, notamment au regard des enjeux de continuité écologique.
- le paysage, dans le contexte du parc naturel régional du Vercors et du plateau du Trièves,
- le cadre de vie des riverains,
- la mobilité intégrant l'urgence environnementale et climatique.

L'étude d'impact fait l'objet d'une analyse de qualité, illustrée de documents graphiques (cartes, croquis et photographies) qui permet une bonne compréhension du projet et des mesures de réduction, de compensation des impacts, y compris d'aménagement paysager, mises en œuvre. Elle comporte toutefois certaines lacunes en ce qui concerne le périmètre du projet, le développement éventuel de l'urbanisation induite, ainsi que les aménagements de covoiturage et la prise en compte des transports collectifs. Il en est de même pour l'analyse des impacts des aménagements projetés (élargissement de la plate-forme) sur la continuité écologique. Pour l'Autorité environnementale, le complément du dossier sur ces thématiques est donc nécessaire.

Le dossier prévoit des mesures d'évitement, de réduction et de compensation établies pour la durée du chantier, et jusqu'à 30 ans après la mise en service de l'infrastructure. Il ne décrit pas en revanche comment les résultats du suivi seront compilés et analysés, à une fréquence adaptée aux enjeux en présence, afin de permettre, si nécessaire, d'ajuster les mesures de compensation.

L'ensemble des recommandations de l'Autorité environnementale est présenté dans l'avis détaillé.

Sommaire

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....	5
1.1. Contexte.....	5
1.2. Présentation du projet.....	6
1.3. Procédures relatives au projet.....	6
1.4. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....	7
2. Analyse de l'étude d'impact.....	7
2.1. Périmètre de l'étude d'impact.....	7
2.2. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution.....	7
2.2.1. Milieux naturels et biodiversité.....	7
2.2.2. Paysage.....	8
2.2.3. Cadre de vie des riverains.....	8
2.2.4. Les transports en commun.....	9
2.3. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement.....	10
2.4. Incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser.....	10
2.4.1. Milieux naturels et biodiversité.....	11
2.4.2. Paysage.....	12
2.4.3. Cadre de vie des riverains.....	12
2.4.4. Transports en commun et modes actifs.....	12
2.4.5. Changement climatique et ressources énergétiques.....	13
2.5. Dispositif de suivi proposé.....	13
2.6. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	13

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte

La RD 1075, d'une longueur d'environ 130 km dessert les départements de l'Isère, de la Drôme, des Hautes-Alpes et des Alpes-de-Haute-Provence entre Grenoble et Sisteron. Cette route est à la fois un itinéraire touristique très fréquenté et un itinéraire de liaison pour les véhicules en transit entre les régions Auvergne-Rhône-Alpes (AuRA) et Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA).

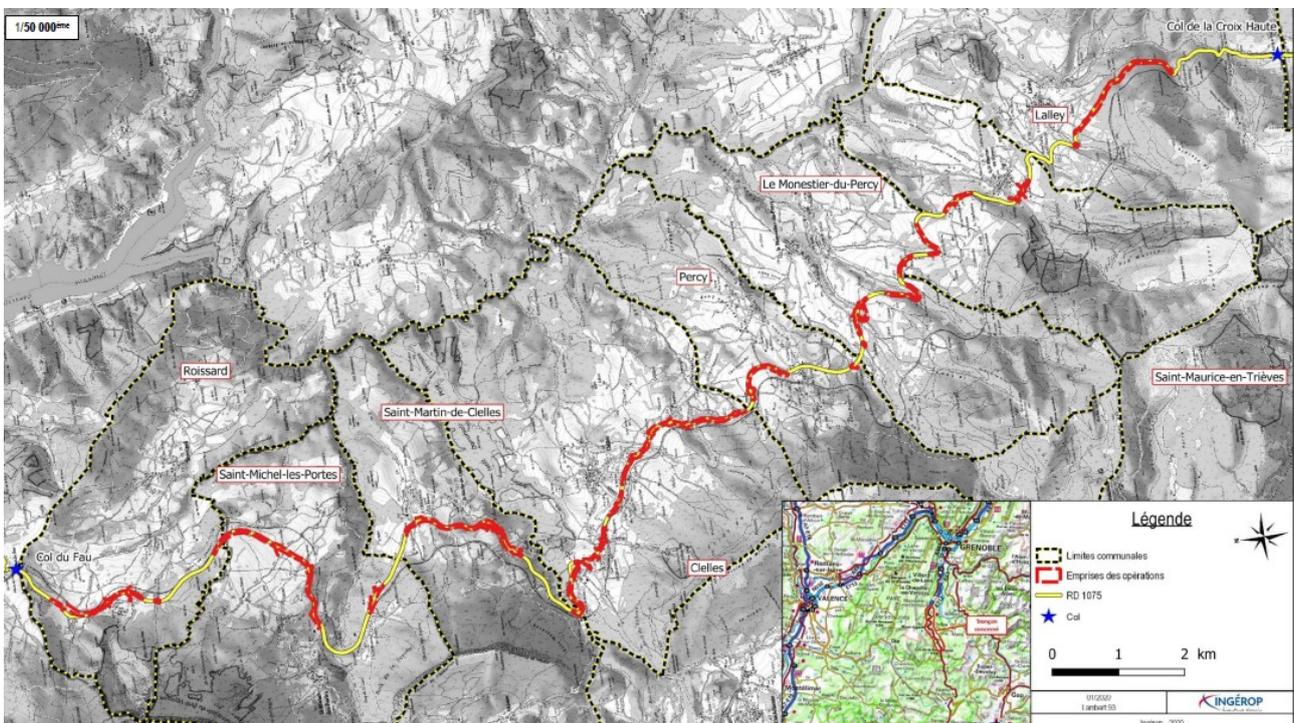


Illustration 1: Plan de situation du projet (Source : Résumé non technique)

Son trafic s'établit en moyenne annuelle (2018) à 7032 véhicules par jour (véh/j) dont 672 poids-lourds (soit 9,6 %)¹, mais peut atteindre 14 000 véh/j en juillet-août .

Ce niveau de trafic et la géométrie de l'axe (nombreux virages, pertes de profil en long², absence de créneaux de dépassement, carrefours plans non sécurisés) induisent des problèmes de sécurité routière, avec un nombre d'accidents en très forte augmentation (quasi triplement) entre 2009 et 2018³.

1 Cf. tableau p.324 de l'étude d'impact. NB : les références, dans le présent avis, à la pagination du dossier sont celles du fichier informatique .pdf.

2 Les pertes de tracé peuvent parfois engendrer une perception erronée du tracé routier de jour comme de nuit. En conséquence, il est nécessaire d'assurer la visibilité d'une longueur de route compatible avec la distance d'accommodation moyenne pour la vitesse pratiquée.

Source : <http://catalogue.setra.fr/documents/Cataloguesetra/0004/Dtrf-0004044/DT4044.pdf>

3 Cf. p. 324 de l'étude d'impact.

Afin de réduire l'insécurité routière, le Département de l'Isère a comme projet d'améliorer la géométrie des 32 km de la RD 1075 entre le col du Fau et le col de la Croix-Haute, sur les huit communes de Roissard, Saint-Michel-les-Portes, Saint-Martin-de-Clelles, Clelles, Le Percy, Le Monestier-du-Percy, Saint-Maurice-en-Trièves et Lalley.

Les premières opérations pourraient avoir lieu dès 2021, puis à raison de trois à quatre chantiers par an, les aménagements se poursuivraient jusqu'en 2030, pour un coût total de plus de 53 millions d'euros⁴.

1.2. Présentation du projet

Le projet d'aménagement de la RD 1075 a pour objectifs :

- de renforcer la sécurité de tous les usagers, y compris les modes de déplacement actifs comme le vélo,
- de proposer un niveau de service adapté aux besoins de déplacement locaux et de transit,
- d'améliorer la liaison interrégionale Grenoble-Gap.

Les travaux prévus sont les suivants⁵ :

- aménagement de 21 carrefours,
- création de dix créneaux de dépassement,
- réalisation de sept ouvrages de franchissement inférieurs, dédiés aux usages agricoles et aux modes doux,
- rectification d'un virage,
- réparation de trois ponts.

L'équilibre des terrassements n'est pas atteint. Le projet nécessitera l'apport de 166 117 m³ de remblai. Le projet concerne une superficie totale de 92 ha, pour un linéaire total de 20 km.

Les services départementaux de l'Isère ont produit un dossier d'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet.

Ce dossier se compose des documents suivants :

- notice explicative du dossier d'enquête publique (Pièce A),
- étude d'impact (Pièce B),
- avis des autorités consultées, dont le bilan de la concertation préalable (Pièce C).

1.3. Procédures relatives au projet

Le projet d'aménagement de la RD 1075 fait l'objet d'une autorisation environnementale. Il est notamment soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau, une autorisation de défrichement et une demande de dérogation au titre des espèces protégées.

L'avis de l'Autorité environnementale porte sur l'étude d'impact relative au projet actuel. Sa réalisation étant prévue sur une longue période, en cas d'évolutions notables du projet, nécessitant l'actualisation de l'étude d'impact, un nouvel avis de l'Autorité environnementale devra être sollicité.

4 Voir p. 103 et suivantes de l'étude d'impact.

5 Détaillés p. 141 à 212 de l'étude d'impact.

1.4. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire et du projet sont :

- les milieux naturels et la biodiversité, notamment au regard des enjeux de continuité écologique.
- le paysage, dans le contexte du parc naturel régional du Vercors et du plateau du Trièves,
- le cadre de vie des riverains,
- la mobilité intégrant l'urgence environnementale et climatique.

2. Analyse de l'étude d'impact

Le dossier joint à la demande d'autorisation comprend les pièces prévues par l'article R. 122-5 du code de l'environnement et traite des thématiques environnementales prévues au code de l'environnement à l'exception d'un élément spécifique aux infrastructures de transport où n'apparaît pas d'analyse étayée relative au développement de l'urbanisation

2.1. Périmètre de l'étude d'impact

L'Autorité environnementale rappelle les termes du III de l'article L.122-1 du code de l'environnement qui 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 »

L'Autorité environnementale recommande que l'approvisionnement en matériaux (extraction-transport) qui fait partie intégrante du projet, soit analysé dans le cadre de l'étude d'impact.

2.2. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution

L'état initial de l'environnement est analysé par thématique environnementale, sur le linéaire découpé en 20 zones d'études. L'étude d'impact comporte un tableau de synthèse par thématiques, et un tableau récapitulatif⁶. Ces tableaux, ainsi que les cartes et schémas relatifs à chacune des thématiques, constituent une présentation claire, synthétique et hiérarchisée des principaux enjeux environnementaux.

2.2.1. Milieux naturels et biodiversité

Les 32 km de route objet du projet traversent trois Znieff de type 1 « Pelouse et boisement thermophiles de Saint-Michel », « Ravins et pelouses de la Croix Haute » et « Prairie du col du Fau » et une Znieff de type 2 « Obiou et Haut Buech ». Le projet est localisé dans un espace identifié par le SRCE⁷ comme « enjeu de maintien de la fonctionnalité écologique en secteur à dominante naturelle ou agricole ».

⁶ P. 305 et 306 de l'étude d'impact.

⁷ Schéma régional de cohérence écologique Rhône-Alpes, approuvé par arrêté préfectoral du 16 juillet 2014. Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) lui a succédé à sa date d'approbation le 10 avril 2020.

Les inventaires et études concernant la biodiversité ont été menés selon une méthodologie qui paraît adaptée (analyse bibliographique, visites de terrain, et détecteurs à ultrasons pour les chiroptères). La zone d'étude correspond à la zone d'influence du projet.

Les principaux enjeux relevés pour chaque groupe d'espèces dans l'état initial concernent l'avi-faune (47 espèces observées, dont sept menacées⁸), les chiroptères (quatre espèces, dont une quasi-menacée⁹), et l'herpétofaune (quatre espèces de reptiles protégées¹⁰).

Selon l'inventaire floristique réalisé, le projet concerne 38 habitats naturels distincts¹¹, dont deux habitats d'intérêt communautaire et deux habitats indicateurs de zones humides. 349 espèces végétales ont été observées sur l'ensemble de la zone d'étude dont 7 espèces protégées à l'échelle régionale, 5 espèces faisant l'objet d'une réglementation départementale (cueillette) et 4 espèces invasives¹².

Les différents groupes d'espèces et d'habitats naturels font l'objet d'une carte de synthèse par secteur et par thématique, dont la précision est suffisante pour une bonne localisation des enjeux à prendre en compte.

2.2.2. Paysage

Le tronçon de la RD 1075 objet du projet se situe en contrebas du versant est du Vercors, à l'aplomb du plateau du Trièves. Cette route délivre des vues panoramiques sur quelques sommets emblématiques du Vercors, dont le Mont Aiguille¹³. Plusieurs monuments historiques sont présents sur le linéaire étudié : le château de Bardonenche à Roissard, l'église de Sainte-Marie à Clelles, la forge de Lalley, et le village de Saint-Michel-les-Portes.

L'étude paysagère¹⁴ présente une analyse des perceptions depuis un véhicule en aller-retour, incluant la covisibilité avec les monuments historiques présents, dans quatre secteurs définis :

- secteur 1 : du col du Fau à Martine,
- secteur 2 : de Martine à Saint-Martin-De-Clelles ,
- secteur 3 : de Clelles à Percy,
- secteur 4 : de Saint-Maurice-en-Trièves à Lalley.

Elle expose de manière argumentée, à l'aide de photographies, le caractère panoramique de cet axe routier et les effets d'ouverture et de fermetures des paysages aux abords du tracé.

2.2.3. Cadre de vie des riverains

La RD 1075 supporte un trafic de 7 032 véh/j en 2018, dont 672 poids-lourds, soit 9,6 % en haute saison touristique (juillet et août), le trafic peut atteindre 14 000 véh/j.

Le secteur à réaménager, sinueux et comportant de nombreux carrefours plans, est dangereux. On y dénombre près de 18 fois plus de décès par km que la moyenne nationale, et près de 12 fois plus que la moyenne départementale¹⁵.

8 Hirondelle rustique, Hirondelle des fenêtres, Bruant jaune, Alouette lulu, Vautour fauve, Chardonneret élégant, Verdier d'Europe.

9 Noctule commune, Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl, Séroline commune

10 Lézard des murailles, Lézard vert, Lézard vivipare, Couleuvre verte et jaune.

11 Liste p. 270 et 271 et 393 de l'étude d'impact.

12 Robinier faux acacia, Ambrosie, Solidage géant et Renouée du Japon.

13 Butte témoin, détachée du plateau du Vercors mais de même origine géologique, qui fut escaladé pour la première fois le 26 juin 1492, sur ordre du roi Charles VIII, par Antoine de Ville et ses hommes. Cet événement est considéré comme l'acte de naissance de l'alpinisme. Voir par exemple https://www.vercors-tv.com/Premiere-ascension-du-Mont-Aiguille_v1199.html

14 P. 351 à 362 de l'étude d'impact.

15 Voir tableau p.324 de l'étude d'impact.

La RD 1075 est classée¹⁶ comme voie bruyante de classe 3 du col du Fau jusqu'au croisement avec la D66 à Lalley puis en classe 4 jusqu'au col de la Croix Haute.

Une étude acoustique (14 mesures de longue durée et cinq mesures de courte durée) a été réalisée du 15 au 18 octobre 2018. Il en ressort que la majorité du secteur d'étude est situé en zone d'ambiance sonore modérée¹⁷. Seules quatre habitations proches de la voie sont en zone d'ambiance sonore non modérée ou point noir bruit. Toutefois, ces mesures ont été effectuées en dehors de la période de plus fort trafic.

En ce qui concerne la qualité de l'air, les mesures réalisées du 3 au 18 octobre 2018 ont montré que les concentrations en NO₂, benzène et PM₁₀ sont proches de celles mesurées dans les stations plus éloignées de la RD 1075 et ne dépassent pas les valeurs limites réglementaires. Ces mesures (4 600 à 6 200 véh/j) ont cependant été effectuées hors des périodes de plus fort trafic.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude acoustique et les mesures de qualité de l'air par des simulations au pic de la saison touristique, lorsque le trafic est deux fois supérieur à celui d'octobre.

2.2.4. Les transports en commun

La liaison Grenoble-Gap est assurée par trois lignes de transports en commun, dont deux utilisent le tracé du projet : le car avec la ligne 4500, le car express avec la ligne LER 31 et le chemin de fer avec la ligne Grenoble ↔ Gap. (Voir illustration 2 ci-dessous)

16 La détermination de la catégorie sonore des voiries est réalisée compte tenu du niveau de bruit calculé selon une méthode réglementaire (annexe à la circulaire du 25 juillet 1996 relative aux méthodes de calcul pour le classement sonore des infrastructures de transport terrestre). Elle comprend 5 classes, de 1, la plus bruyante, à 5.

17 Niveaux de bruit inférieurs à 65 dBA en période diurne et inférieurs à 60 dBA en période nocturne.



Illustration 2: Transports en commun sur le tracé du projet (Source : Étude d'impact).

2.3. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement

En 2003, le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) a approuvé l'achèvement de la liaison autoroutière A 51 Grenoble-Sisteron. Plusieurs projets d'infrastructures routières ont été étudiés :

- l'amélioration des deux routes nationales existantes (RN 75, devenue RD 1075, et RN 85) ;
- la création d'un nouveau barreau autoroutier.

La commission mobilité 21¹⁸ a classé l'autoroute A 51 parmi les projets à réaliser à échéance plus lointaine c'est-à-dire au-delà de 2050 et a recommandé que soient engagés des travaux de modernisation de la RN 85 en incluant, le cas échéant, le périmètre d'aménagement de la RD 1075.

Le projet s'inscrit dans ce cadre.

2.4. Incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser

Les impacts, directs et indirects, du projet en phase chantier sont identifiés et présentés, pour les différentes thématiques environnementales et sanitaires. Le projet visant à sécuriser le tracé sans augmenter sa capacité, le dossier n'étudie pas les impacts de la phase d'exploitation, ce qui est recevable. En revanche, le dossier n'analyse que très succinctement¹⁹ les conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation conformément aux dispositions prévues au III de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

18 Commission composée de parlementaires et d'experts chargée de « trier, hiérarchiser, et mettre en perspective les grandes infrastructures mais aussi de réfléchir aux évolutions des services, en donnant la priorité aux transports du quotidien, à la rénovation des réseaux existants et l'amélioration à court terme du service rendu aux usagers ». Source : <https://www.ecologie.gouv.fr/priorisation-des-nouvelles-infrastructures-transport-commission-mobilite-21>

19 Un paragraphe p. 535 de l'étude d'impact.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse argumentée et approfondie des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation.

2.4.1. Milieux naturels et biodiversité

L'impact du projet sur les milieux naturels est essentiellement lié à la destruction des stations de cinq espèces de flore protégées (Ail rocambole, Cirse de Montpellier, Inule de Suisse, Thésium à feuilles de lin, Sabot de Venus), et de trois habitats naturels (Forêt steppique intra-alpine avec 8,5 ha concernés, les prairies de fauche et les fourrés médio-européens avec respectivement 4,8 ha et 4,2 ha concernés).

L'impact sur la faune se traduit par la perte ou la réduction d'habitats, la dégradation des fonctionnalités écologiques, et le dérangement ou la destruction d'individus en phase travaux et en phase d'exploitation.

Le dossier fait état des différents impacts occasionnés sur l'avifaune, les reptiles, les mammifères terrestres, les chiroptères, ainsi que la flore et les habitats, que le tableau p. 393 et les cartes p. 396 à 401 de l'étude d'impact synthétisent, quantifient et localisent.

Les principales mesures d'évitement consistent en la mise en défens des stations d'espèces floristiques protégées, accompagnées d'une sensibilisation des intervenants du chantier, l'adaptation du calendrier des travaux afin de limiter les dérangements de l'avifaune, la conservation des arbres à cavités et du maximum de linéaire de haies.

Les principales mesures de réduction présentées dans le dossier consistent en le déplacement des stations d'espèces floristiques protégées, la lutte contre les espèces invasives (Solidage, renouée du Japon, Ambrosie), la valorisation écologique des dépendances vertes (ensemencement en plantes sauvages locales), la plantation d'un linéaire de haies favorisant les déplacements de la faune en général et des chiroptères en particulier, la mise en place de réflecteurs visant à réduire les collisions avec la grande faune, la création d'abris artificiels pour les reptiles, et le rétablissement de corridors écologiques (aménagement des ouvrages hydrauliques, création d'ouvrages spécifiques à la petite faune). Toutefois, l'élargissement de la chaussée dans les créneaux de dépassement contribuera à augmenter l'effet-barrière de l'infrastructure, et aura des impacts sur la continuité écologique et la trame verte et bleue que le dossier n'étudie pas précisément.

L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par une analyse approfondie des impacts des aménagements sur la continuité écologique et la localisation des aménagements visant à les réduire.

En ce qui concerne les mesures de compensation, ces dernières portent sur la création d'habitats favorables aux espèces végétales protégées, l'entretien de milieux ouverts (favorables à l'Ail rocambole et l'Alouette lulu), et afin de compenser les 8,6 ha de défrichement la création d'îlots de senescence²⁰. Toutefois, la localisation de ces derniers n'est pas précisée.

²⁰ Peuplement forestier laissé en évolution libre sans intervention culturale et conservé jusqu'à son terme physique (effondrement des arbres). Source : Office national des forêts.

L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par une démonstration argumentée de l'équivalence fonctionnelle de la compensation par les îlots de sénescence et sur la perte d'habitats floristiques et faunistiques induites par le défrichement.

La notice d'incidence Natura 2000, jointe au dossier (pièce B.05) conclut à l'absence d'incidences significatives du projet sur les trois sites (« Tuffières du Vercors », « Hauts plateaux et contreforts du Vercors oriental » et « Hauts plateaux du Vercors ») de par les mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées, ce qui n'appelle pas d'observations de l'Autorité environnementale.

2.4.2. Paysage

L'axe de l'infrastructure restant identique, et seuls quelques secteurs étant impactés notamment sur les communes de Clelles (Champlas) et Roissard (Fanget), l'étude paysagère²¹, illustrée de photographies et de schémas de principe, conclut à un impact résiduel très faible à nul, une fois les mesures de réduction mises en œuvre. Les principales mesures portent sur l'ensemencement des dépendances vertes en plantes locales, la plantation de haies basses libres et taillées, l'implantation d'arbres repères et l'intégration paysagère des bassins de rétention des eaux de plate-forme.

2.4.3. Cadre de vie des riverains

En phase travaux, les impacts seront réduits par un aménagement des horaires et l'implantation des installations fixes en dehors des zones sensibles.

En phase d'exploitation, une simulation acoustique avec et sans projet à l'horizon + 20 ans après la mise en service (2050) a été réalisée. Elle conclut que le projet est conforme à la réglementation, tout en mettant en évidence quatre bâtiments particulièrement exposés. La mesure de réduction proposée consiste en l'isolation acoustique des façades de ces derniers.

En ce qui concerne la qualité de l'air, la modélisation des émissions (basée sur trois scénarios de trafic)²² conclut que la pollution liée au trafic routier avec et sans projet est identique, les aménagements réalisés n'induisant pas de variation de trafic.

2.4.4. Transports en commun et modes actifs

Le projet concerne plusieurs arrêts des réseaux de transports en commun situés sur l'itinéraire. Le dossier affirme que les arrêts seront rétablis sur leur lieu d'implantation ou déplacés à proximité immédiate et sécurisés, sans plus de précisions. Par ailleurs, aucun parking de covoiturage n'est prévu, alors que ce type de mobilité connaît un important essor dans les zones rurales.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une description précise des aménagements relatifs aux arrêts de bus et par une analyse du potentiel de covoiturage et des aménagements induits.

En ce qui concerne les modes actifs, le projet prévoit la création de bandes cyclables et de sept passages sous la RD 1075.

21 P. 461 à 486 de l'étude d'impact.

22 Situation actuelle (2018), situation avec projet à la mise en service (2030), situation 20 ans après la mise en service (2050). Cf. p.450 de l'étude d'impact.

2.4.5. Changement climatique et ressources énergétiques

Le dossier expose²³ que le projet visant à améliorer la sécurité, sans création de nouvelle infrastructure, il contribuera à la réduction d'émissions de gaz à effet de serre, de par la fluidification du trafic prévisible. Les évaluations des consommations énergétiques ainsi que les émissions de gaz à effet de serre sont présentées avec et sans projet et sont réalisées à partir des prévisions de trafic . Elles démontrent l'absence d'impact des aménagements liés au projet sur ces évolutions.²⁴

En revanche, le déboisement de 8,6 ha provoquera le déstockage d'environ 1376 tonnes de carbone. Il serait nécessaire de compléter les éléments qui précèdent par une analyse plus globale des émissions de GES occasionnées par l'ensemble des travaux

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer plus précisément les émissions de GES occasionnés par les travaux prévus et de préciser les mesures prises pour les réduire conformément aux prescriptions du Sraddet.

2.5. Dispositif de suivi proposé

Le dossier prévoit la mise en œuvre d'un dispositif de suivi de l'état de l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation mises en place. Le dossier décrit les différents suivis qui couvrent les différentes thématiques traitées, ainsi que leur périodicité et leur financement.

En ce qui concerne les milieux naturels, une coordination environnementale en phase travaux sera assurée par un écologue, qui s'assurera de la sensibilisation des intervenants et du suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation. Un suivi écologique des espèces protégées en phase d'exploitation est prévu à n+1, n+3, n+5, puis tous les cinq ans jusqu'à n+30, n étant l'année de fin des travaux.

En ce qui concerne les dispositifs d'assainissement, une surveillance bisannuelle ou annuelle est prévue, et un entretien-curage tous les trois à cinq ans.

Le dossier ne précise pas dans quel cadre et à quelle fréquence le maître d'ouvrage analysera l'ensemble des données recueillies et reverra, en cas d'écart par rapport aux résultats attendus, les mesures mises en œuvre, ni comment il en informera le public.

Le dossier ne précise pas non plus si un suivi en matière de développement de l'urbanisation au alentour de l'infrastructure sera mis en place.

L'Autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de décrire le dispositif mis en place pour analyser l'ensemble des données de suivi recueillies et réajuster les mesures d'évitement, de réduction et de compensation si nécessaires.

2.6. Résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique de l'étude d'impact est placé en tête de l'étude d'impact²⁵. Il est clair, complet, facilement lisible et correctement illustré. Il permet une compréhension aisée du projet de la part du public. Il souffre toutefois des mêmes omissions que l'étude d'impact.

L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations du présent avis.

23 P. 487 de l'étude d'impact.

24 P 538 de l'étude d'impact

25 Pièce B.02