

# Département de la DROME

## Commune d'ALIXAN (26300)

### *ENQUÊTE ENVIRONNEMENTALE UNIQUE*

portant sur **L'ENQUÊTE PREALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE**  
sur **L'ENQUÊTE PARCELLAIRE**  
et sur **L'AUTORISATION AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU**  
ayant pour objet

***LE PROJET D'AMÉNAGEMENT de la déviation d'ALIXAN RD 538 – RD 101 EST***

du 15 SEPTEMBRE 2014 au 17 OCTOBRE 2014 inclus



## **CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS**

**François BIDAUT**  
Les Trailles 26110 MIRABEL aux BARONNIES

## **IV. CONCLUSIONS MOTIVEES.**

### **4.1. RAPPEL DES FAITS.**

Le village d’Alixan, qui regroupe 2455 habitants, traversé dans son axe nord-sud par la RD 538, se situe à 12 km à l’est de Valence et à 9 km au sud de Romans. Son territoire abrite une partie du parc technologique et scientifique Rovaltain. L’agriculture est importante avec 2200 ha cultivés, soit 63% du terroir.

Cette voie est classée par le Conseil Général de la Drôme comme itinéraire structurant du département, servant de délestage de Lyon vers Marseille et Montpellier, et également réservée aux transports exceptionnels soit par leurs gabarits, soit pour les matières dangereuses.

Une particularité d’Alixan est d’avoir un trafic local est-ouest venant se télescoper au milieu de l’agglomération avec le trafic prioritaire nord-sud, causant des difficultés d’écoulement en particulier au carrefour RD 538 – RD 101.

Le trafic journalier moyen de la RD 538 est de 6000 véh/jour en 2010 devant atteindre selon les prévisions du Conseil Général 9000 véh/jour, en 2035, dont 490 PL. A noter que ces chiffres sont à majorer de 15 à 20% en période estivale.

C’est à ce trafic important que vient se heurter le flux est-ouest qui, de 1800 véh/j en 2010, doit passer à 2800 en 2035.

Il s’ensuit de grosses difficultés de dégagement des carrefours, une pollution sonore et atmosphérique pour les riverains, et nombre d’incivilités lors des bouchons, comme l’ont souligné de nombreux intervenants à l’enquête.

Ce sont toutes ces raisons qui ont conduit le Conseil Général à étudier une voie de délestage qui résoudrait tous ces problèmes :

- Une déviation de la RD 538 par l’ouest,
- Une branche nord-est pour dégager le trafic transversal.

Les objectifs recherchés sont les suivants :

- Supprimer ce flux vertical étranger à la vie du village, ce qui le sécurisera et rendra la vie des habitants plus agréable,
- Continuer l’aménagement de la RD 538 entre Crest et Romans,
- Améliorer les écoulements hydrauliques en réaménageant les ouvrages en fonction de la crue centennale dans un village particulièrement sensible aux débordements des cours d’eau.

Ce dossier nécessite une enquête environnementale unique regroupant :

- L’enquête sur la déclaration d’utilité publique,
- L’enquête parcellaire,

- L'enquête sur la conformité avec la Loi sur l'Eau.

Elle s'est déroulée du lundi 15 septembre au vendredi 17 octobre 2014, dans le respect des procédures et dans de bonnes conditions d'accueil d'un public très nombreux.

Une réunion publique s'est tenue le 24 septembre, à laquelle ont participé plus de 150 personnes, et au cours de laquelle les responsables du projet ont pu expliquer l'ensemble des opérations et répondre aux questions du public.

Il faut noter une très forte implication des habitants sur un projet qui va transformer profondément le village. Les registres d'enquête ont totalisé 86 interventions et 72 courriers ont été enregistrés. Les quatre permanences ont vu un afflux constant de personnes venant se renseigner, discuter ou intervenir par écrit.

En conclusion :

Le dossier était complet et bien documenté,

L'affichage et l'information de la population ont été faits au-delà de ce que préconisent les textes,

Les permanences se sont tenues aux jours et heures fixés,

Les interventions écrites ont généré 238 questions.

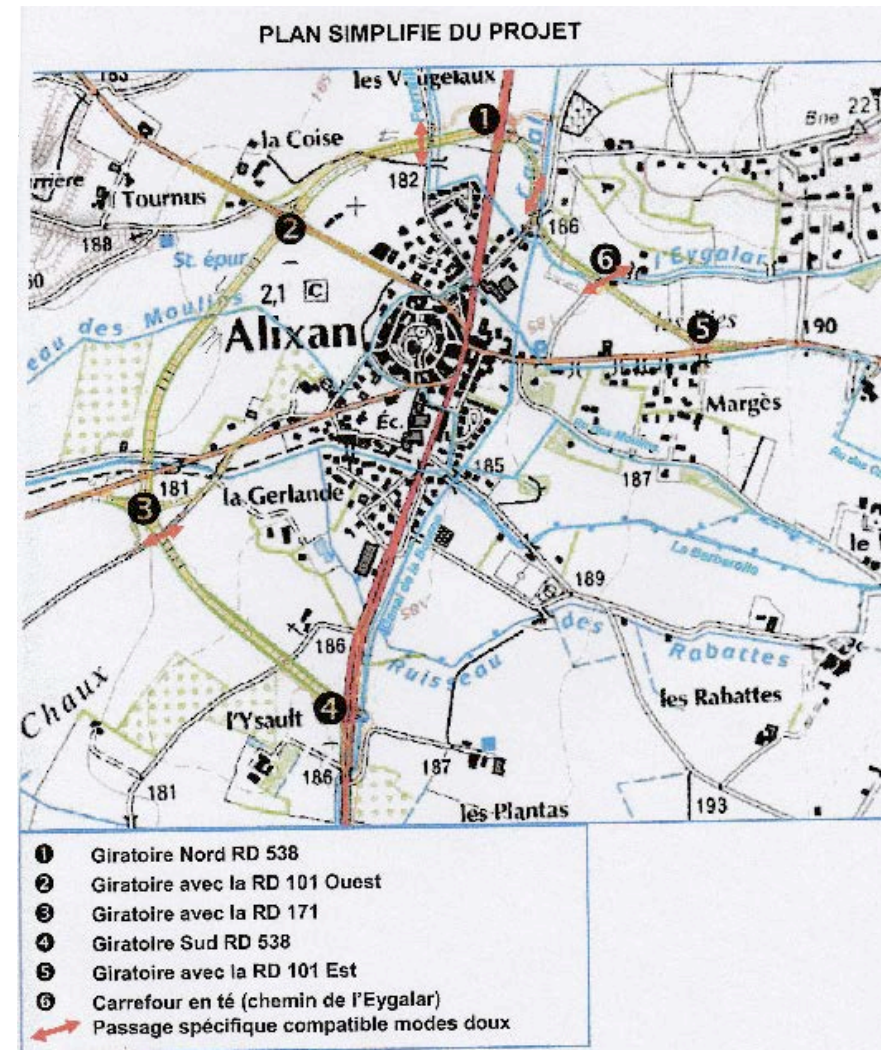
## **4.2. MOTIVATIONS DES CONCLUSIONS**

### **4.2.1. SUR L'ENQUÊTE PORTANT SUR LA DÉCLARATION D'INTÉRÊT PUBLIC (DUP)**

**.2.1.1 : Utilité du projet.** Le nombre des intervenants montre bien que ce projet a fortement mobilisé les habitants d'Alixan.

|                             | <b>Oui au projet</b> | <b>Oui avec modifications</b> | <b>Non au projet</b> | <b>Non à la bretelle NE</b> | <b>Oui Bretelle modifiée</b> | <b>Bretelle en attente</b> | <b>Oui à bretelle seule</b> |
|-----------------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------|-----------------------------|------------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| <b>TOTAL REGISTRES</b>      | <b>52</b>            | <b>17</b>                     | <b>15</b>            | <b>3</b>                    | <b>6</b>                     | <b>2</b>                   | <b>1</b>                    |
| <b>TOTAL LETTRES</b>        | <b>60</b>            | <b>24</b>                     | <b>24</b>            | <b>22</b>                   | <b>8</b>                     | <b>6</b>                   | <b>15</b>                   |
| <b>TOTAL HORS PÉTITIONS</b> | <b>112</b>           | <b>41</b>                     | <b>39</b>            | <b>25</b>                   | <b>14</b>                    | <b>8</b>                   | <b>16</b>                   |
| <b>PÉTITIONS</b>            |                      | <b>10</b>                     | <b>147</b>           |                             |                              |                            |                             |
| <b>TOTAL GÉNÉRAL</b>        | <b>112</b>           | <b>51</b>                     | <b>186</b>           | <b>25</b>                   | <b>14</b>                    | <b>8</b>                   | <b>16</b>                   |

- Hors pétitions, le oui est largement majoritaire. Avec les pétitions, on arrive à une quasi égalité : 186 contre  $(112+51+14) = 177$



Il convient donc d'étudier ce qui motive ces positions opposées.

⇒ **Les tenants du non :**

- l'impact sur le commerce local sera fortement marqué par la disparition du trafic : *c'est un fait indéniable qu'il y aura un impact. Mais, à contrario, la densité de la circulation actuelle ne permet pas de s'arrêter facilement, les places de parking étant toujours occupées. Il conviendrait d'augmenter et de bien indiquer les emplacements de stationnement, avec une signalétique appropriée vantant des attraits touristiques indéniables et les commerces existants qui drainera les usagers. Aujourd'hui, traverser le village est difficile, surtout en été, et n'incite pas à s'arrêter. Par contre, rechercher une solution alternative qui contribue à garder de la vie, donc des commerces dans le village, me paraît essentiel.*

- la réduction des terres agricoles : *problème important, sur lequel la commune veut intervenir avec la création d'une commission foncière et l'aide de la SAFER. Je pense qu'il faut étudier attentivement toute modification qui peut amener une réduction des emprises agricoles.*

- le coût excessif de la déviation : *un investissement paraît toujours trop cher, mais doit être confronté à ce qu'il apporte sur les plans de la pollution, du bruit, de la difficulté à vivre dans le village, de l'augmentation constante du trafic, de son futur développement, etc...*

*Que diraient les signataires si un accident majeur, jamais prévisible par définition, mais toujours porteur de malheur, venait à se produire dans le village, ou, pire, face à l'école ?*

⇒ **Les tenants du oui :**

- le bruit : *l'étude acoustique donne les résultats suivants : de jour toute la traversée est entre 60 et 65 dB avec de nombreux points à 65/70dB. De nuit, ces chiffres tombent à 50/55dB . Or la réglementation impose de ne pas dépasser 60dB de jour et 55dB de nuit. C'est une situation très inconfortable pour les riverains obligés de rester portes et fenêtres fermées, car aucune amélioration ne pourra leur être apportée.*

- l'intensité de la circulation *qui ne va que croître et augmenter l'inconfort des habitants, auquel s'ajoutent les risques d'accident.*

- la proximité de l'école, de la crèche, de la garderie *dont, outre la pollution passive infligée aux enfants, au bruit dans les classes, on ne peut écarter, comme dit plus haut, le risque d'un accident grave.*

- la sécurité des piétons *avec des trottoirs étroits, des véhicules obligés de les emprunter en particulier au carrefour avec la RD101, des parents craignant pour leurs enfants fréquentant l'école.*

- la pollution *avec des émissions de polluants évoluant légèrement moins vite que le trafic, grâce aux améliorations techniques des véhicules, il n'en reste pas moins que les riverains seront soumis au cours des années, à un impact polluant en augmentation.*

- les incivilités *sont nombreuses, comme j'ai pu le vérifier sur des mini-vidéos qui m'ont été remises, et qui sont dues essentiellement aux difficultés de croisement au carrefour avec la RD 101. L'augmentation ne fera qu'aggraver la situation. Une solution doit donc être trouvée.*

-les commerces gênés par la circulation : cette remarque rejoint l'explication donnée plus haut : une amélioration du stationnement allié à une signalétique appropriée devraient aider à une meilleure activité commerciale. **A noter sur ce point que le maintien de la circulation est-ouest, qui est exclusivement locale, devrait jouer en faveur du commerce.**

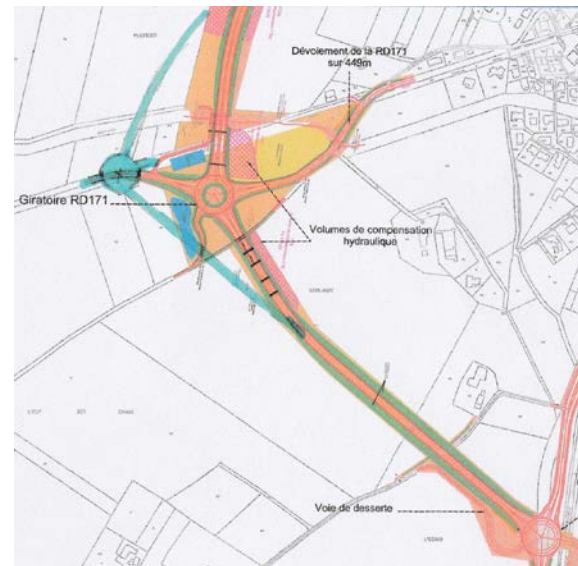
**En conclusion**, il m'apparaît que pour le projet, si les autorités en charge du dossier prennent en compte, face au besoin réel de dévier en grande partie le trafic, les aspirations légitimes de la population, les intérêts des agriculteurs, des commerçants et des riverains, une solution satisfaisante pour tous les habitants doit voir le jour .

#### **4.2.1.2. : tracé de la déviation.**

⇒ **Tracé OUEST** : il est pour l'ensemble, bien accepté. Toutefois, deux remarques s'imposent :

- il serait souhaitable que le tracé suive au plus près les limites des parcelles agricoles, de façon à laisser aux agriculteurs des champs de forme rectangulaire compatibles avec l'utilisation des engins modernes, alors que trop souvent elles sont coupées en biais et rendent leur exploitation future beaucoup plus difficile.

- le giratoire RD538-RD171 gagnerait à être reculé vers l'ouest d'une centaine de mètres, ce qui éviterait la réalisation de la bretelle d'accès, et réduirait les impacts sonore et visuel. Le cours d'eau La Barberolle serait suffisamment éloigné de la route pour que son passage sous la déviation se réalise facilement.



en bleu, le tracé proposé

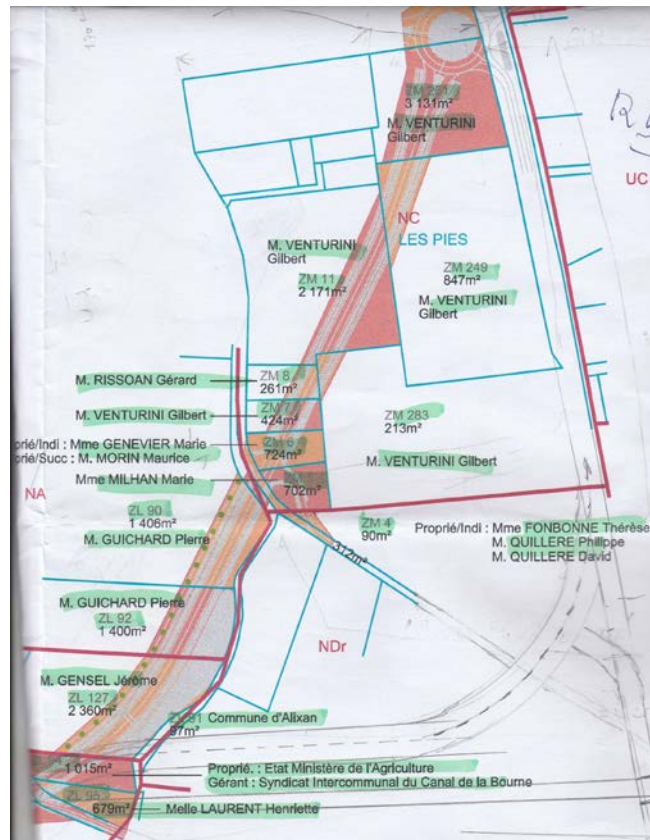


⇒ **Tracé de la bretelle NORD-EST** : a suscité de très nombreuses réactions négatives.

Les reproches essentiels portent sur l'emprise agricole, les impacts sonores et visuels, ainsi que son opportunité. Les intervenants souhaitent qu'un tracé alternatif soit étudié.

Deux solutions sont apparues :

1° : faire passer la déviation le long de la Bourne, sur un terrain en friches dont le propriétaire de la parcelle M 218 est vendeur (ANNEXE 7). Cette solution, qui évite de couper les parcelles en diagonale, épargne plus de 2 ha de terres agricoles, fait gagner environ 250m de voirie, supprime le giratoire EST et le carrefour en té, réduit considérablement les nuisances visuelles et sonores, en maintenant dans son intégralité le chemin de l'Eygalar.



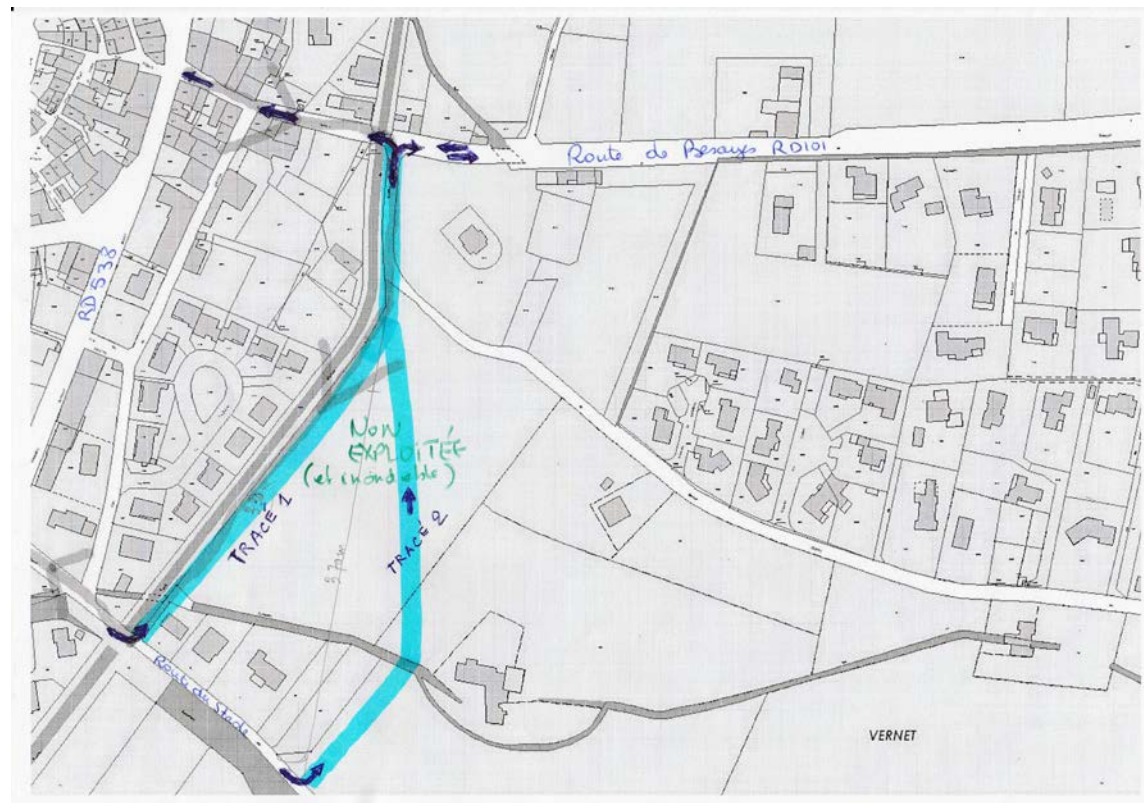
solution n°1 : bretelle nord-est le long de la Bourne (suivant le tracé au crayon)

2° : remplacer cette bretelle nord-est par la création d'une voie à sens unique qui relierait la RD 101 à la route du stade. L'économie porte sur l'ensemble des travaux de la bretelle nord-est, soit environ 1/3 du projet, préserve tous les terrains agricoles concernés, lève toutes les craintes des habitants, supprime l'effet de coupure du village .

Cette voie utilise elle aussi une terre non cultivée, et le tracé n°2 permet de s'éloigner suffisamment des habitations pour que les effets négatifs soient atténués : l'impact sonore par un merlon, et l'impact visuel par une haie cachant la voirie.

Le carrefour RD101-RD538 étant alors à sens unique ne pose plus aucun problème pour les véhicules, et en particulier pour les poids lourds et les engins agricoles.

**Enfin, et cet argument est très important : ce trafic transversal, uniquement local, continuant à transiter par le village permettra aux commerces locaux de moins souffrir d'une perte de passage.**



solution n°2 : sens unique route de Besayes – route du stade



La théorie du bilan ci-dessous montre que, de ces trois solutions :

- le projet présenté est celui qui offre le moins d'avantages,

- les deux autres sont à égalité

**BILAN DE 3 TRACÉS ÉTUDIÉS PORTANT SUR LA BRANCHE EST**

|  | PROJET PRÉSENTÉ |            | VARIANTE DEVIATION |           | VOIE À SENS UNIQUE |           |
|--|-----------------|------------|--------------------|-----------|--------------------|-----------|
|  |                 |            |                    |           |                    |           |
| Accueil de la population               |                 | ---        | +++                |           | ?                  | ?         |
| Préservation terres agricoles          |                 | ---        | +++                |           | +++                |           |
| Utilisation d'une friche               | o               | o          | +++                |           | +++                |           |
| Coupure en 2 du village                |                 | ---        | +++                |           | +++                |           |
| Chemin de l'Eygalar                    |                 | --         | +++                |           | +++                |           |
| Carrefour en té                        |                 | -          | +++                |           | o                  | o         |
| Impact sonore                          |                 | -          |                    | -         |                    | -         |
| Impact visuel                          |                 | --         | ++                 |           | +                  |           |
| Impact remblais                        |                 | -          | +                  |           |                    | -         |
| Giratoire EST                          |                 | --         | ++                 |           | o                  | o         |
| Longueur voirie                        |                 | --         | ++                 |           | +                  |           |
| Passage de la Bourne                   |                 | --         |                    | --        | o                  | o         |
| Protection des arbres                  |                 | -          |                    | -         | +                  |           |
| Coût (achat terres et réalisation)     |                 | -          | +                  |           | ++                 |           |
| Liaison village / quartier de Coussaud |                 | --         |                    | --        | +++                |           |
| Liaison village/quartier de l'Eygalar  |                 | --         | ++                 |           | +++                |           |
| Bouchon carrefour RD101/RD538          | +++             |            | +++                |           | +++                |           |
| Sécurité piétons près du carrefour     | +++             |            | +++                |           | +++                |           |
| <b>TOTAL</b>                           | <b>+6</b>       | <b>-28</b> | <b>+34</b>         | <b>-6</b> | <b>+29</b>         | <b>-2</b> |
| <b>RESULTAT</b>                        | <b>-22</b>      |            | <b>+28</b>         |           | <b>+27</b>         |           |

3 signes + ou - = extrêmement positif ou extrêmement négatif

2 signes + ou - = très positif ou très négatif

1 signe + ou - = positif ou négatif

0 = sans objet ou sans effet

Il est également possible de mesurer les avantages et les inconvénients de chaque solution selon le tableau suivant :

|                              | <b>Projet présenté</b> | <b>Variante déviation</b> | <b>Sens unique tracé n°1</b> | <b>Sens unique tracé n°2</b> |
|------------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Longueur du tracé            | 827m                   | 575m environ              | 350m environ                 | 400m environ                 |
| investissement               | 2 840 000€             | Economie minimum 20%      | Economie minimum 50%         | Economie minimum 50%         |
| Ouvrages d'art               | prévus                 | maintenus                 | supprimés                    | supprimés                    |
| Chemin de l'Eygalar          | modifié                | maintenu                  | maintenu                     | Maintenu                     |
| Incidence remblais           | importante             | réduite                   | Très faible                  | Très faible                  |
| Difficultés carrefour 538    | supprimées             | supprimées                | supprimées                   | Supprimées                   |
| Impact visuel                | Très important         | atténué                   | Très faible                  | Très faible                  |
| Impact sonore                | important              | atténué                   | atténué                      | atténué                      |
| Emprises terres agricoles    | 2 hectares             | néant                     | néant                        | Néant                        |
| Activité des commerces       | Très affectée          | Très affectée             | maintenue                    | Maintenue                    |
| Accès direct au centre bourg | Via le giratoire       | Via le giratoire          | Non modifié                  | Non modifié                  |

#### COMMENTAIRES :

Accueil de la population : rejet très massif des intervenants, moins sur le principe de la déviation que sur son tracé qui pénalise les agriculteurs et frappe les riverains (lotissement le long de la RD101, isolement du quartier de Coussaud, maison de M Nicolas).

Accueil inconnu pour la variante en sens unique, suggérée par un habitant.

Préservation des terres agricoles et utilisation d'une friche : les deux variantes protègent intégralement les terres agricoles au profit de jachères non exploitées

Coupure en deux du village : pour la cohésion du village, il faut au maximum éviter ce partage en 2 ilots qui vont s'ignorer : résultat obtenu avec les deux variantes.

Chemin de l'Eygalar : le chemin de l'Eygalar sera conservé en l'état dans la solution n°2.

Impact visuel : extrêmement fort dans le projet présenté, très atténué dans les variantes

Liaisons routières vers le village : les quartiers Est retrouvent leurs liaisons vers le village dans la solution n°2

Bouchons et sécurité piétons au carrefour RD101 /RD538 : parfaitement bien réglés dans les 3 solutions étudiées.

Le carrefour en té n'a pas de raison d'être : le chemin de l'Eygalar est submergé au maximum 24h en cas de fortes pluies, et ce, quelques jours par an pendant lesquels il est impraticable. Il n'y a donc pas de changement par rapport à la situation actuelle qui, apparemment ne gêne personne. A contrario, le carrefour en té sera accidentogène pour de jeunes cyclistes que rien n'empêchera de traverser cette route à grande circulation.

#### **4.2.1.2. Etude de l'impact du projet.**

L'environnement est particulièrement sensible avec des zones humides, des terres inondables et la présence d'espèces protégées.

Les préconisations retenues, en particulier vis à vis des crues, compte tenu de ce que les parties en remblai vont constituer un obstacle à l'écoulement naturel des eaux me paraissent pertinentes. En effet, tous les ouvrages sont calculés en fonction de la crue centennale. Leur capacité d'évacuation sera augmentée avec la pose d'émissaires tout au long de la voirie. Les zones tampons créées joueront un rôle modérateur .

L'engagement de restaurer 1800 mètres de berges permettra aux espèces animales de retrouver un milieu favorable après les travaux .

Les craintes du Syndicat de la Barberolle (SIAB) ont été prises en compte et un nouveau contrat de gestion sera établi entre le Syndicat et le Conseil Général.

Les eaux de ruissellement de la chaussée étant traitées avant rejet dans le milieu naturel ne devront pas altérer la qualité actuellement connue des cours d'eau. D'autre part, aucune nappe phréatique n'est concernée par le projet.

Par contre, l'activité agricole est atteinte avec 17 hectares de terres expropriées. Même si la SAFER et la commission foncière communale interviennent, il n'y aura pas compensation des terres perdues ni des restes de parcelles expropriées devenues soit trop petites, soit avec des profils incompatibles avec les méthodes agricoles modernes d'exploitation.

Les émissions de gaz à effet de serre vont augmenter sensiblement avec l'allongement du trajet, mais les taux vont d'une part baisser très nettement dans le village, ce qui sera un bien pour les riverains et les écoliers, et d'autre part les gaz émis sur la déviation seront dispersés grâce au vent et à l'absence d'obstacles retenant les particules.

Il en est de même du bruit, supérieur aux normes dans la traversée du village. La réduction de la circulation va améliorer considérablement le confort des riverains. Les habitations touchées par le projet seront protégées pour ne pas dépasser un seuil légal obligatoire, et souvent inférieur à ces normes grâce aux merlons mis en place.

L'impact visuel sera en partie compensé par la création de haies créant des masques.

#### 4.2.2. SUR L'ENQUÊTE PARCELLAIRE

Tous les propriétaires ont été avertis par un courrier recommandé avec AR., et l'enquête parcellaire a motivé 24 observations.

L'impact sur les terres agricoles est fort, et touche de façon sensible les agriculteurs. Certains ont proposé de céder la totalité de la parcelle touchée, arguant qu'ils n'avaient plus la possibilité de travailler le reste du terrain devenu trop petit. Il est à craindre que ni la SAFER ni la commission foncière ne parviennent à compenser ces pertes d'exploitation.

Cette question se pose de façon cruciale sur la branche nord-est. Doit-on éviter de supprimer des bonnes terres, et amputer le revenu agricole si un tracé alternatif permet d'obtenir la même amélioration de la circulation routière ?

Ma réponse est oui, car ce serait dans l'intérêt bien compris :

- du Conseil Général qui réaliserait une opération tenant compte des aspirations des habitants et des agriculteurs, pour un montant d'investissement moins élevé,
- de la commune qui verrait son potentiel agricole en partie préservé,
- des agriculteurs qui seraient moins pénalisés,
- des habitants acceptant plus facilement un projet davantage conforme à leurs aspirations.

#### 4.2.3. SUR LA LOI SUR L'EAU

Cet aspect du dossier, purement administratif, n'a provoqué que peu réactions. Quatre interventions par écrit.

Le territoire est traversé par 3 ruisseaux : l'Eygalar, le Ferrailon et le Moulin, et 1 rivière La Barberolle, qui, alimentés par le Vercors, sont sensibles aux crues

Le projet prévoit en particulier les précautions prises pour respecter l'article R214-6 du Code de l'Environnement.

La nappe phréatique n'est pas touchée, et aucune zone de captage n'est concernée.

L'écoulement des crues est garanti par la réalisation d'ouvrages d'art calculés en fonction de la crue centennale (Q100).

Les eaux de rejet seront traitées sur place pendant la phase des travaux de façon à éviter toute pollution des sols.

Les eaux de ruissellement de la voie seront traitées dans des bassins étanches avant rejet dans le milieu naturel.

La ripisylve touchée pendant la phase travaux sera intégralement restaurée. Un total de 1800 ml de berges est concerné.

Les périodes de reproduction dans les milieux humides seront respectées, les travaux s'effectuant hors zone humide pendant cette phase.

Des corridors écologiques seront réalisés en dehors des berges des cours d'eau pour permettre le passage en survol de la déviation sans risque de collision avec des véhicules ou d'embâcle lors d'une crue.

Le respect de ces mesures essentielles rend le projet conforme aux préconisations du SDAGE.

L'absence de sites NATURA 2000 dans un rayon de 5km fait qu'il n'y a aucun risque d'altération des enjeux de conservation desdits sites.

Le PPRI d'Alixan étant en cours d'élaboration, une étude hydraulique spécifique a été réalisée et validée en 2012. Si l'adoption définitive du PPRI amène des modifications avant la réalisation des travaux, le département s'est engagé à procéder aux aménagements nécessaires.

Ainsi, il apparaît que les préconisations et mesures prises pour la réalisation de ce projet sont compatibles avec les exigences réglementaires.

### **4.3. CONCLUSIONS .**

#### **4.3.1 : SUR L'ENQUÊTE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

Le projet de déviation OUEST de la RD 538 est incontestablement utile, tant pour la fluidité du trafic important relevé sur cette voie, que pour l'amélioration du confort et de la sécurité des habitants d'Alixan.

La question se pose sur la pertinence de la branche Nord-Est. Dès la réception du dossier, et avant de me rendre pour la 1<sup>o</sup> fois à Alixan, ce tracé m'a interpellé, me paraissant mal adapté à l'urbanisme existant, car créant une barrière entre deux parties du village.

L'étude des chiffres du trafic m'a d'abord fait ressortir une évidence : après la réalisation de la branche ouest, le trafic nord-sud intra-muros passant en 2035 de 8790 véh/j. à 900 véh/j. deviendra donc extrêmement fluide.

Le trafic est-ouest devant être de 3110 véh/j. en 2035, son écoulement devrait alors se faire sans difficulté majeure.

Toutefois, n'est pas résolu le problème des poids lourds, l'étroitesse de la rue où se croisent les deux routes continuera à générer des difficultés de passage, accompagné de risques d'accident et d'altercations entre conducteurs .

Le nombre de poids lourds qui empruntent ce croisement est de 95 en 2014, est estimé devoir passer à 140 en 2035.

J'ai contacté le 24 novembre l'entreprise Bonnardel de Besayes qui m'a confirmé que son parc roulant était transféré sur son nouveau site le long de la 4 voies. C'est ainsi que 13 camions et 15 fourgons n'empruntent plus la RD101 ni le carrefour RD358-RD101, soit 56 véh/j dont 26PL/j.

Le trafic PL estimé pour 2035 devrait donc connaître une évolution moins importante que celle qui est indiquée dans le dossier, l'estimation de 114PL/j (140 – 26) étant un objectif minimum.

Etant donné que ce ne sont pas les véhicules légers qui créent ces difficultés, se pose la question de la pertinence de la construction de 823m de route pour 114 camions, alors que des solutions alternatives plus économiques et plus satisfaisantes pour la population sont possibles.

La première suggestion consiste à conserver la branche nord-est en modifiant son tracé, ce qui la raccourcit, ne touche pas l'agriculture, supprime en partie l'effet de coupure avec les lotissements.

La seconde, beaucoup plus économique, se résume à une voie à sens unique reliant la route de Besayes à la route du stade, libérant ainsi le carrefour, ne gelant pas de terres agricoles, conservant les accès des quartiers périphériques vers le centre-bourg, et en laissant le flux local est-ouest passer par le village limitera au maximum l'impact sur les commerces.

Ainsi Alixan conservera une vie de village plus apaisée avec la suppression du trafic de transit nord-sud, et pourra développer son attractivité touristique et commerciale.

**C'est cette dernière solution qui me paraît la plus pertinente pour canaliser le trafic, la plus favorable pour les commerçants, et la mieux adaptée aux aspirations logiques des Alixanais de voir se résorber le point noir du carrefour RD538-RD101.**

#### 4.3.2 : SUR L'ENQUÊTE PARCELLAIRE.

Les emprises prévues sont définies par le tracé et les contraintes hydrauliques. J'ai bien noté que certaines parcelles réservées à la compensation des crues pourraient être mises en culture, aux risques et périls attachés à cet usage pour leur exploitant.

**Les emprises prévues me paraissent conformes aux besoins du tracé tel que présenté dans le projet.**

#### 4.3.3. SUR L'ENQUÊTE SUR L'AUTORISATION « LOI SUR L'EAU ».

Les contraintes liées au projet et relatives à la gestion des eaux pluviales routières, aux ouvrages créés ou modifiés sur les cours d'eau, sur les zones humides et les berges, les remblais, m'apparaissent compatibles avec la loi sur l'eau.



## 5. AVIS.

### Après avoir :

- étudié les pièces du dossier,
- tenu les permanences,
- visité les lieux,
- analysé les observations formulées dans les courriers,
- demandé et obtenu les éclaircissements nécessaires auprès des services en charge du dossier,

### Considérant que :

- les trois enquêtes se sont déroulées dans le respect des procédures,
- le public a été reçu dans de bonnes conditions,

### J'émet les avis suivants :

### 5.1. SUR LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (DUP) : AVIS FAVORABLE.

#### en souhaitant que :

- Le giratoire RD171 soit décalé vers l'ouest

#### sous réserve que :

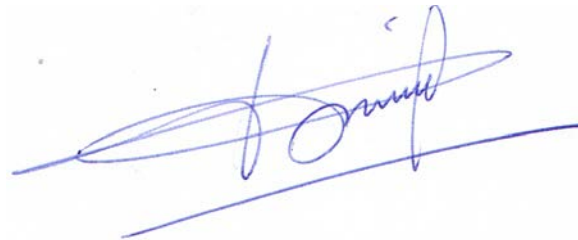
- Les préconisations annotées sur le mémoire en réponse du Pôle Travaux soient mises en œuvre
- Le carrefour en té soit supprimé
- La branche nord-est soit réétudiée en fonction des 3 alternatives proposées

### 5.2 : SUR L'ENQUETE PARCELLAIRE :

## AVIS FAVORABLE

### 5.3. SUR L'AUTORISATION AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU: AVIS FAVORABLE

Fait à Mirabel aux Baronnies, le 27 NOVEMBRE 2014



François BIDAUT, Commissaire Enquêteur

## **VI. ANNEXES ET DIFFUSION**

### **6.1. ANNEXES.**

- ANNEXE 1 : décision n° E 14000 163/38 du 18 juin 2014 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Grenoble.
- ANNEXE 2 : Arrêté n° 2014-206-0010 du 25 juillet 2014 de Monsieur le Préfet de la Drôme.
- ANNEXE 3 : détails des publicités de la mairie d'Alixan
- ANNEXES 4A & 4B : parutions dans Drôme-Hebdo
- ANNEXES 4C & 4D : parutions dans Le Dauphiné Libéré
- ANNEXE 5 : certificat d'affichage
- ANNEXE 6 : nouveau tracé bretelle RD171
- ANNEXE 7 : courrier de Monsieur Moulin
- ANNEXE 8 : demande de prorogation de l'enquête
- ANNEXE 9 : compte-rendu de la réunion du 6.11.14 en mairie d'Alixan
- ANNEXE 10 : mémoire en réponse du Pôle Travaux
- ANNEXE 11 : plan des merlons du giratoire RD101
- ANNEXE 12 : plan des merlons du giratoire RD538
- ANNEXE 13 : estimation des coûts de la branche nord-est
- ANNEXE 14 : courrier à M Nicolas Martin (REVV)
- ANNEXE 15 : courrier à Mme Anne-Marie Vernon (REVVV)
- ANNEXE 16 : compte rendu de la réunion publique du 24 septembre 2014

### **6.2. DIFFUSION.**

- Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Grenoble
- Monsieur le Préfet de la Drôme, en 2 exemplaires, ainsi que les registres d'enquête et les courriers.

