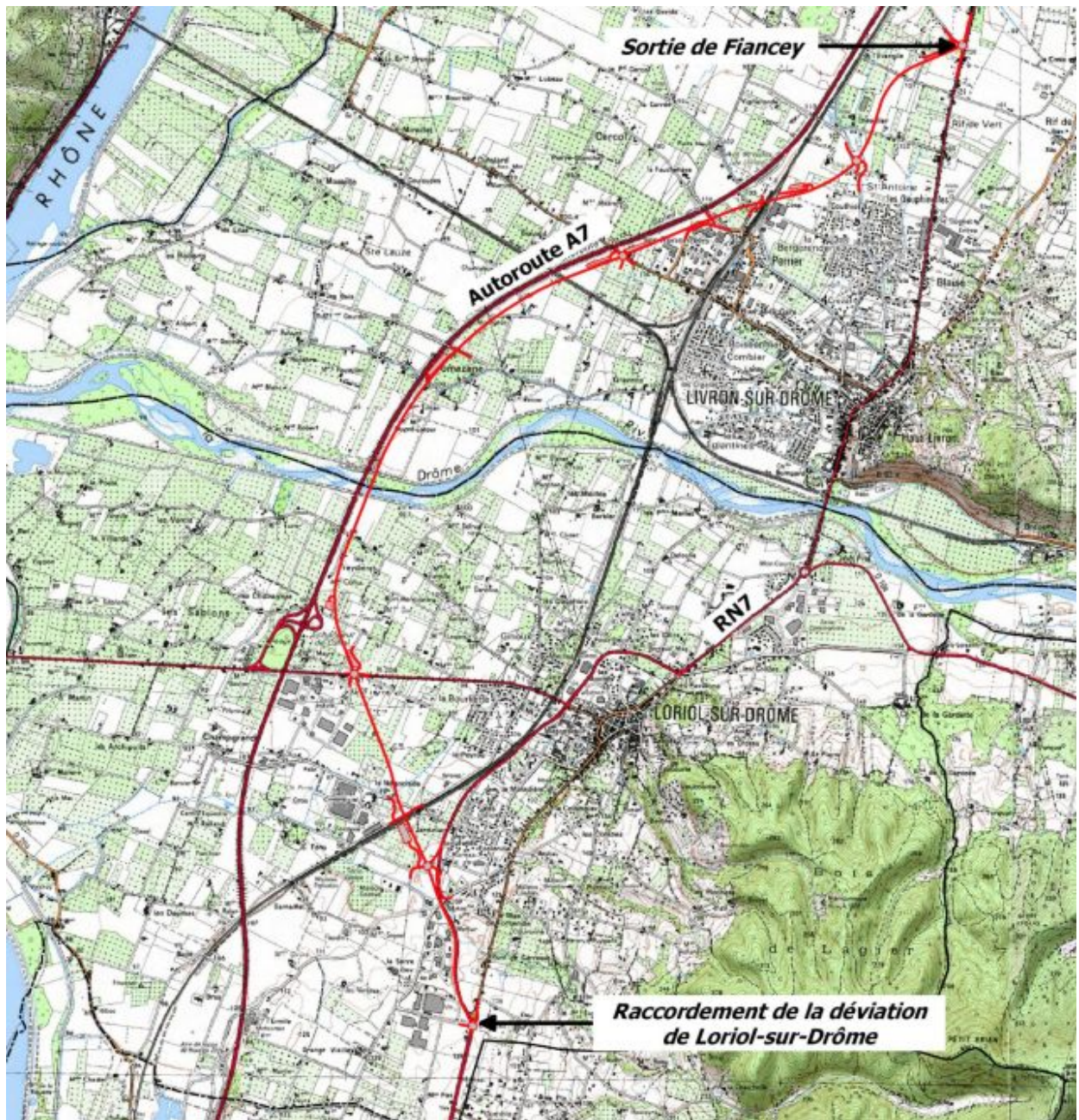


Déviatisation Livron-Loriol



Enquête publique 2019-2020

Commissaire enquêteur B. Hugon

Rapport et conclusions

Projet d'aménagement de la déviation de LIVRON-LORIOLO

Enquête publique Environnementale Unique regroupant

une enquête préalable à déclaration d'utilité publique.

Une enquête Autorisation Environnementale Unique pour les installations.

Ouvrages, Travaux et Activités (AEU-IOTA) comprenant une Autorisation au titre de

la loi sur l'eau, une dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats

protégés

Destinataires: - Monsieur le Président du tribunal administratif de Grenoble.

-Monsieur le Préfet de la Drôme

Sommaire

Sommaire	3
Préambule et Historique:	5
1. Dispositions administratives préalables:	5
2 . Déroulement de l'enquête :	5
3. Composition du dossier d'enquête:	6
3.1 Pièce A: Cette pièce contient toutes les informations juridiques et administratives relatives à l'enquête:	6
3.2 Pièce B: Note explicative	6
3.3 Pièce C: plan de situation	6
3.4 Pièce D: Plan général des travaux et emprises du projet	6
3.5 Pièce E: Etude d'Impact	7
3.5.1 Volet 1 Résumé non technique et description du projet	7
3.5.2 Volet 2 Etat initial	7
3.5.3 Volet 3 Impact et mesures	7
3.5.4 Volet 4 Annexes	7
3.5.5 Addendum Étude de transparence hydraulique complémentaire	7
3.6 Pièce F: Demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et Habitats protégés.	8
3.7 Pièce G: Bilan socio-économique	8
3.8 Pièce H: Raisons Pour lesquels le projet est retenu .	8
3.9 Pièce I: Eléments complémentaires (Bilan de la concertation inter services)	9
3.10 Pièce J: Glossaire et abréviations	9
3.11 Pièce K: Avis de l'Autorité Environnementale et mémoire en réponse (avis du 20 02 2019)	9
3.12 Pièce L: Avis du Conseil National de La Protection de la Nature (avis du 07 2019)	9
3.13.Pièce M: Avis Obligatoires	10
4. Registres d'enquête:	10
4.1 Permanences:	10
5. Les démarches entreprises avant enquête:	11
6. Les démarches en cours d'enquête:	11
7. Les démarches après enquête:	12
8. Contribution du public et Rapport de Synthèse.	12

9. Analyse des contributions du public:	17
10. Points forts du projet	18
Tracé routier:	18
Impact des mesures:	19
11. Points faibles du projet	19
Tracé routier:	19
Terres agricoles:	19
Non rétablissement de voies d'accès:	20
12. Réponses du Maître d'Ouvrage	20
13. Discussion	29
Enquête publique Environnementale Unique	32
Enquête préalable à déclaration d'utilité publique	32
CONCLUSION MOTIVÉE n° 1	32
Constatant	33
Considérant :	34
Enquête publique Environnementale Unique	35
Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (AEU-IOTA) comprenant une Autorisation au titre de la loi sur l'eau, une dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés	35
CONCLUSION MOTIVÉE N° 2	35
Constatant	36
Considérant :	37
Enquête publique Environnementale Unique regroupant	38
une enquête préalable à déclaration d'utilité publique,	38
Une enquête Autorisation Environnementale Unique pour les installations, Ouvrages, Travaux et Activités (AEU-IOTA) comprenant une Autorisation au titre de la loi sur l'eau, une dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés	38
ANNEXES	39

Document A

RAPPORT

Préambule et Historique:

Le projet de déviation routière de la RN7 entre les communes de Livron sur Drôme et de Loriol sur Drôme a été initié dans les années 1990 sur la base d'un tracé 2 x 2 voies. La déclaration d'utilité publique du projet a été prononcée en décembre 2001 puis prorogée en juin 2006. La libération des emprises incluant les acquisitions foncières a été initiée et les travaux pour la création du giratoire RD 104N ont été réalisés. Aujourd'hui après étude des différents scénarii le nouveau projet mis à l'enquête porte sur une route à 2x1 voie avec créneaux de dépassement sur une distance de 9200m, au sens de la nouvelle réglementation, il est soumis à une demande d'autorisation environnementale(IOTA) et à une demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés.

1. Dispositions administratives préalables:

Le 18 10 2019, la décision n° E 19000357/38 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Grenoble a désigné M. Bernard HUGON en qualité de commissaire enquêteur en vue de procéder à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique conjointement à une enquête Autorisation Environnementale concernant le projet de la déviation des communes de Livron-sur-Drôme et Loriol-sur-Drôme.

Le 31 10 2019, l'arrêté n° 2019304-0004 de Monsieur le Préfet de la Drôme a ordonné l'ouverture de l'enquête publique.

Le projet a fait l'objet d'une concertation préalable à l'enquête publique associant le public pendant la durée de l'élaboration du projet dans le cadre de la déclaration d'utilité publique de 2001 dans le cadre du présent dossier, la concertation s'est poursuivie lors des comités techniques (COTECH) et le comité de pilotage regroupant l'ensemble des acteurs(COPIIL). Au sens de la réglementation le projet est ainsi soumis au cas par cas. La décision de l'AE-CGEDD du 21 novembre 2017 conclue au besoin d'une évaluation environnementale.

2 . Déroulement de l'enquête :

Les dispositions réglementaires ont été respectées, conformément aux dispositions des articles L 123-10 et R 123-19 du Code de l'Urbanisme.

Publicité 15 jours avant l'ouverture de l'enquête .

Parution dans les journaux du Dauphiné libéré et du Peuple Libre en dates du 07/11/2019 et le 05/12/2019.

Affichage: Les MO ont fait poser les affiches sur le site le 13 11 2019.

Les constats de ces affichage nous ont été transmis.

Les certificats d'affichage ont été produits par les Mairies de Livron-sur-drôme et de Loriol-sur-Drôme.

3. Composition du dossier d'enquête:

Le dossier comprend treize pièces au format A3 Pour la version papier outre le Guide de lecture et Note de présentation non technique (Un CD est également joint au dossier).

3.1 Pièce A: Cette pièce contient toutes les informations juridiques et administratives relatives à l'enquête:

- Insertion de l'enquête dans la procédure administrative,(concertation préalable, évaluation environnementale, avis de l'autorité environnementale, autorisation). Après enquête: déclaration de projet, obtention de l'arrêté de déclaration d'utilité publique, transfert de propriété et prise de possession.
- Textes régissant l'enquête: Code de l'urbanisme(code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, code rural), Code de l'environnement(ordonnance du 3 août 2016, décret du 11 août 2016, code du patrimoine. Cette enquête relève également de différents textes: évaluation environnementale, à la protection de la nature et du patrimoine, à la ressource en eau, à l'accessibilité des personnes handicapées, au bruit des infrastructures terrestres, à la qualité de l'air et la santé humaine.

3.2 Pièce B: Note explicative

- Localisation des ouvrages et des travaux
- Note explicative
- Caractéristiques principales de l'ouvrage
- Appréciation sommaire des dépenses

3.3 Pièce C: plan de situation

- Ce document situe le projet sur une carte au 1/25000e (scan 25)

3.4 Pièce D: Plan général des travaux et emprises du projet

Ce document définit en plan à l'échelle 1/2000° et en profil en long , le tracé du projet de déviation Selon trois secteurs: le barreau Nord , le barreau centre et le barreau sud.

Le plan des acquisitions foncières y est également présenté sur la base d'un aérophoto plan au 1/2000° comprenant les nouvelles parcelles à acquérir sur la base des trois secteurs définis plus haut.(barreau nord, barreau centre et barreau sud)

3.5 Pièce E: Etude d'Impact

3.5.1 Volet 1 Résumé non technique et description du projet

Ce document de 45 pages dont la dernière version date du 29/07/2019 est rédigé en prenant en compte certaines remarques des services. Il décrit successivement le contexte réglementaire, énonce les raisons du choix du projet, présente ses caractéristiques, analyse les incidences sur l'environnement, les coûts collectifs des pollutions et nuisances, les coûts énergétiques, les méthodes et les difficultés dans l'analyse des impacts.

Il décrit le projet en rappelant les démarches préalables, donne les différentes phases, spécifie les exigences en matière d'utilisation des sols. Il situe le projet dans le scénario de référence et son évolution dans l'environnement. Ce document est assorti de tableaux et figures explicitant la démarche.

3.5.2 Volet 2 Etat initial

Ce document de 163 pages constitue l'état des lieux de l'environnement, il présente le milieu physique le milieu naturel le milieu humain et l'occupation du sol. Il indique les principales contraintes, paysage culturel et archéologique infrastructures de transports et déplacements qualité de l'air, ambiance acoustique. Il établit la synthèse des enjeux et sensibilités identifiées; ce document est assorti de tableaux et figures explicitant la démarche.

3.5.3 Volet 3 Impact et mesures

Rappel la doctrine "Eviter réduire compenser"(ERC) .

Ce document de 290 pages, identifie les incidences du projet sur l'environnement et sur le climat, il estime les dépenses liées à ces mesures, il décrit les solutions de substitutions raisonnables examinées, en comparant les incidences sur l'environnement et la santé humaine. Il analyse les conséquences prévisibles sur l'urbanisation, en relation avec les enjeux écologiques et les risques potentiels (aménagement fonciers, agricoles et forestiers). Il évalue les consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet. Il cite les mesures de protection contre les nuisances, établit les méthodes appropriées et cite les difficultés rencontrées.

Ce document est assorti de tableaux et figures explicitant la démarche et d'une liste des abréviations également d'une identification du pétitionnaire et des auteurs de cette pièce.

3.5.4 Volet 4 Annexes

Ce document de 103 pages, comprend les plans des emprises des acquisitions réalisées et à acquérir: .Une étude des impacts sur les milieux naturels du projet, Une étude de la transparence hydraulique de la déviation sur la crue de référence des cours d'eau. Une caractérisation des sous bassins versants et des ouvrages de rétablissement et des plans d'assainissement localisant ces ouvrages.

3.5.5 Addendum Étude de transparence hydraulique complémentaire

Ce document de 73 pages, ajouté à la demande de la DDT(police de l'eau) s'intéresse la transparence hydraulique vis-à-vis de l'inondabilité des ruisseaux "le Riou" et "le Rif vert".

Une étude hydraulique concerne également la rivière "Drôme" pour le dimensionnement de l'ouvrage de franchissement en considérant les scénarii de brèches en rupture de digues "RG".

Les résultats sont décrits pour chaque barreaux. Ces documents sont assortis de tableaux graphiques et figures explicitant la démarche des études et les choix retenus. Cette étude a permis d'affiner les données pour le dimensionnement des ouvrages en rendant plus précise la transparence hydraulique. Des ouvrages de décharge ont été ajoutés au projet pour assurer la continuité des écoulements débordants en rive droite et en rive gauche de la rivière drôme.

3.6 Pièce F: Demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et Habitats protégés.

Cette pièce de 478 pages traite de la demande de dérogation pour destruction et altération d'habitat, d'espèces protégées, perturbation intentionnelle, capture et déplacement de spécimens.

- Demande de dérogation pour 114 destructions ou altérations d'habitat comprenant oiseaux, mammifères, reptiles, amphibiens, insectes, poissons, mollusques
- Méthode Générale visant le volet milieux naturels
- Présentation du projet et de son environnement
- Résultats des expertises
- Synthèse des enjeux écologistes
- Évaluation des impacts bruts sur les espèces protégées
- Mesures de réduction les impacts, mesures d'accompagnement, mesure de compensation
- Synthèse calendrier des mesures, des bénéfiques de la compensation
- Bilan sur l'état de conservation des espèces
- Conclusion:
 - Les conditions de délivrance de la demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement sont respectées

3.7 Pièce G: Bilan socio-économique

Cette pièce de 14 pages explicite la méthodologie du bilan monétarisé, définit les acteurs, analyse les gains, cite les taxes, pose les riverains dans cette problématique et donne le bilan monétarisé . En cinq points bien précis elle définit les aspects positifs du projet de déviation.

3.8 Pièce H: Raisons Pour lesquels le projet est retenu .

Cette pièces liste les 4 solutions envisagées, elle procède à l'analyse multicritère de celles-ci et donne la solution 4 (tracé en voie nouvelle à 2x1 voie bidirectionnelle avec créneaux de dépassement sur les linéaires réduits) comme étant la plus avantageuse.

3.9 Pièce I: Eléments complémentaires (Bilan de la concertation inter services)

Cette pièce retrace la concertation qui a eu lieu du 03 avril au 04 mai 2018. Elle a concerné 25 services . Le Maître d'Ouvrage a apporté toutes les réponses aux observations formulées sur chaque avis émis.

3.10 Pièce J: Glossaire et abréviations

Cette pièce rassemble dans un seul document l'ensemble des abréviations et sigles que peut comprendre un dossier de projet de déviation, il sera très utile aux lecteurs.

3.11 Pièce K: Avis de l'Autorité Environnementale et mémoire en réponse (avis du 20 02 2019)

Cette pièce de 58 pages donne les différents enjeux environnementaux du projet.

- le bruit pour les riverains de la route et ceux proche de la nouvelle
- la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre
- la capacité d'écoulement des crues de la Drôme et d'expansion des eaux dans la plaine de la vallée du Rhône
- la continuité écologique et celle assurée l'écosystème remarquable de la rivière Drôme et les milieux associés du chevelu dans la plaine
- la nappe alluviale à proximité des captages d' alimentation en eau potable.

Compte tenu de ces enjeux l' A. E . préconise une reprise de l'étude d'impact en prenant en compte ses remarques.

En réponse le MO a modifié directement l'Étude d'Impact, pour visualiser ces modifications un encart est inséré au début de chaque chapitre concerné, les modifications apparaissent en bleu dans le document mis à l'enquête

3.12 Pièce L: Avis du Conseil National de La Protection de la Nature (avis du 07 2019)

Ce document de 24 pages donne des avis sur les inventaires relatifs aux espèces protégées et à leur habitats impactés. Un avis favorable est apporté à cette demande de dérogation sous certaines conditions:

- Engagement ferme sur les douze mesures compensatoires
- Nécessité d'ajouter le gestion des délaissés autoroutiers riches pour la faune
- Préconisation de la contractualisation des mesures compensatoires entre propriétaires.
- Réévaluation du coût des mesures compensatoires, d'accompagnement et de suivi
- Demande de mise en place d'un projet de territoire intégrant la dispersion des espèces et la connectivité des corridors écologiques(ORE).

3.13. Pièce M: Avis Obligatoires

Ce document publie deux avis seulement celui de l'ARS et celui de la CLE.

Avis de l'ARS : avis favorable malgré quelques préconisations

- Vigilance sur les zones d'alimentation en eau potable
- Préservation de la qualité de l'air
- Lutte contre l'ambrosie
- Atténuation des impacts sonores sur les habitations.

Avis de la CLE: avis favorable assorti de quelques remarques

- Espèce patrimoniales (Apron)
- Zones humides et cours d'eau superficiels
- Usages de l'eau potable (profondeur et étanchéité des bassins de rétention)
- Espèces invasives (renouée et ambrosie)
- Entretien de ouvrages hydrauliques

4. Registres d'enquête:

Les registres d'enquête paraphés ont été mis à disposition du public dans les deux mairies concernées pendant la durée de l'enquête du 29/11/2019 au 06/01/2020. Ces registres ont été clos le 06/01/2020 à 17 h 30 par le commissaire enquêteur.

4.1 Permanences:

Lieu de la permanence	Date de la permanence	Horaire de la permanence
Mairie de LIVRON	29/11/2019	9h00 à 12h00
Mairie de LORIOL	05/12/2019	9h00 à 12h00
Mairie de LIVRON	10/12/2019	14h00 à 17h00
Mairie de LORIOL	18/12/2019	9h00 à 12h00
Mairie de LIVRON	06/01/2020	14h00 à 17h00

5. Les démarches entreprises avant enquête:

- Premier contact avec M Desplantes, représentant de la DREAL le 24/10/2019 et demande d'un powerpoint pour information du public,
- Signature des dossiers mis à l'enquête dans les deux communes le 05/11/2019, communication par le service BEP des arrêtés antérieurs (DUP 2001 et Prorogation 2006) et rapport d'enquête de 2001, commissaire enquêteur M. Beriel.
- Vérification du bon fonctionnement du site IDE Drôme,
- Réunion avec les représentants de la DREAL en mairie de Livron en présence du directeur des Services Techniques le 08/11/ 2019 (Compte rendu en annexe n°1),
- Visite de terrain le 20/11/2019 guidé par M Desplantes en présence des Services techniques communaux des deux communes (Compte rendu en annexe n°2) .
- Fourniture par la DREAL d'un plan synoptique supplémentaire (aérophoto plan au 1/5000°) comprenant l'ensemble du projet pour affichage au cours des permanences.
- Diverses communications téléphoniques avec MM. Desplantes, Viry, Chevalier concernant la mise au points de l'enquête et des permanences dans les deux communes.
- Question à M. Desplantes concernant la précision des modèles hydrauliques (Pièce E addendum, Etude de transparence Hydraulique). Les calculs affichent des valeurs de 0.10m à 0.02m pour les hauteurs d'eau calculées dans le champ d'inondation des crues étudiées. Réponse du MO: Dans le cas d'une étude différentielle comme celle qui est présentée, il n'y a pas de difficulté à obtenir ce niveau de précision. Les modèles et outils utilisés permettent de comparer finement l'impact d'une infrastructure sur un exhaussement de ligne d'eau.

6. Les démarches en cours d'enquête:

- Mail au MO après chaque permanence pour le tenir informé de l'évolution globale des contributions du public,
- Reçu du BEP une contribution par internet (M. Duriez), validation de celle-ci et transmission à la mairie de Livron pour insertion dans le registre le 04 12 2019..
- Envoi par mail d'un premier Rapport de Synthèse comprenant les questions au MO le 09 12 2019,(annexe n°3)
- Communication téléphonique avec M. Despert: Découverte et connaissance de l'association Livron-Loriol pour la déviation, prise en compte de l'implication de Mme Michel-Dansac dans l'association ainsi que dans celle des "riverains du Rhône".
- Visite des secteurs impactés par le tracé: parcelle MC01, passage non rétabli du chemin de Chamalioux, aux abords de l'OA7.
- Prise en compte de l'enquête publique de l'extension du parc d'activité économique de Champgrand côté Est, commune de Loriol .
- Communication par mail de la part des communes de Livron et Loriol des avis des conseils municipaux sur la projet de déviation.
- Conversation téléphonique avec M. Chevalier à propos des cours d'eau La Gueule et le Riboulin (dossier ancien de condamnation de l'état sur la déviation de Loriol).
- Conversation téléphonique avec M Garcia DDT à propos de la gestion des graviers de la Drôme.

7. Les démarches après enquête:

Les registres ont été clos à l'heure de fermeture des mairies, soit à 16h30 pour Loriol et à 17h pour Livron le 06 01 2020. Le site de la préfecture a été clos à 24h le 06 01 2020.

Les registres, clos par mes soins ont contenu :

- 15 contributions et 5 courriers dont 3 par internet pour Livron,
- 11 contributions et 1 courrier pour Loriol.

Au total 26 contributions et 6 courriers.

8. Contribution du public et Rapport de Synthèse.

La synthèse des contributions du public est présentée dans un tableau. Nous retrouveront la provenance des avis par ordre chronologique au fur et à mesure que la personne s'est présentée à la permanence. Deux courriers ont été déposés en dehors des permanences et trois courriers sont parvenus par internet, ils ont été agrafés au registre dès leur parution. Un deuxième rapport de synthèse a été remis au M.O. le 14 01 2020 au cours d'une réunion en mairie de Livron (annexe n°4).

Ville	identif.	Nom & Domicile	Consistance de la remarque	Thèmes	Accord/Projet
Livron	Li 1	M.Escobar (Rue Combier,RN7)	Se plaint de la situation actuelle (pollution due au passage des véhicules). Entièrement d'accord pour le projet, à quand les travaux?	Pollution	Oui
Livron	Li 2	M.Fernandes	Au début de l'entretien protestation sur le projet et après explications d'accord sur ce tracé de déviation.	Tracé routier	Oui
Livron	Li 3	Mme Kostoszyk	Les explications lui conviennent, d'accord sur le projet. A quand la réalisation?	Travaux	Oui
Livron	Li 4	M. Despert(verbale ment)	Est satisfait des explications, se pose le problème des ouvrages hydrauliques côté Domazane, ne dépose pas sur le registre mais il reviendra ou écrira.	OH	Oui mais
Livron	Li 5	M. Clary	Les explications lui conviennent, le projet prend bien en compte les données environnementales.	Environnement	Oui
Livron	Li 6	M. Duriez(allée des santolines) via internet	Déclare être d'accord avec le projet dans sa globalité mais indique que seule la construction du barreau central va entraîner un trafic dense dans les rues de Livron donc des dégradations, de la pollution, de l'insécurité.Il se demande pourquoi les autres barreaux ne sont pas financés, il regrette que le projet ait été réduit par rapport au précédent.	Financement	Oui

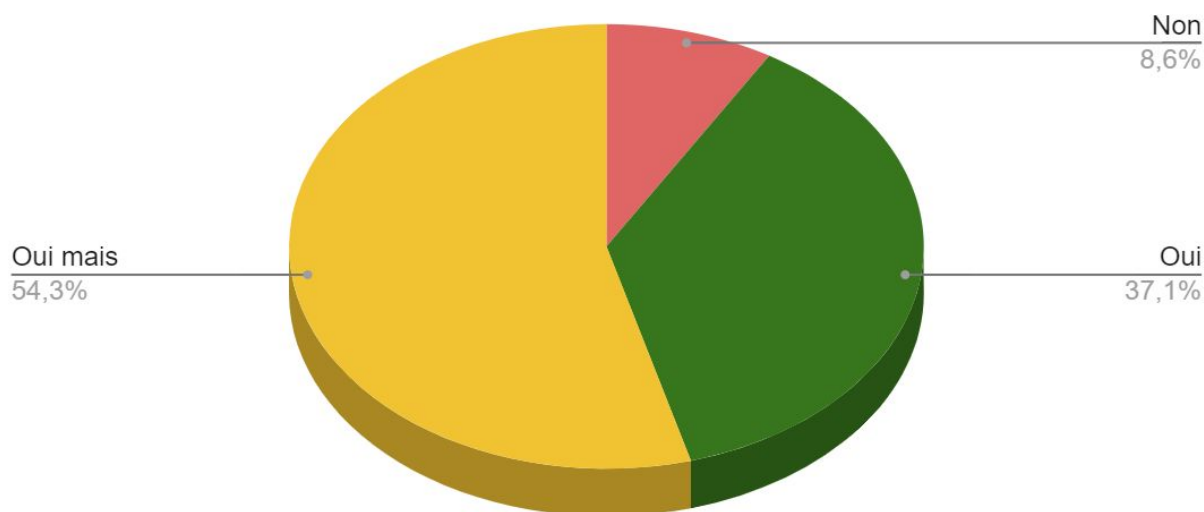
Loriol	Lo 7	M.Peyret	Préconise la mise en place d'un tuyau sous le pont de la Drôme pour passer de l'eau entre les deux communes.	Travaux	Oui
Loriol	Lo 8	M.Bouttier (Agriculteur)	Compose un tableau récapitulatif des financements de l'ouvrage aboutissant à un coût trop élevé pour les Loriolais. Coût par habitant 390€. Dénonce le coût trop élevé pour une demi-déviaton. Félicite le projet du giratoire des "Blaches", Parcelle de 5.8 ha(MC01) dédiée à la culture en herbe, terre de bonne qualité et demande si d'autres parcelles d'une qualité moindre pourraient être trouvées sur la commune.	Financement	Oui mais
Loriol	Lo 9	M.Fauriel(Agriculteur) Président de la SAFER	Identifie la parcelle de 5.8 ha(MC01) comme étant une parcelle plate, irriguée qui pourrait faire l'objet d'une installation d'un jeune agriculteur. Il signale qu'il existe suffisamment de parcelles abandonnées qui pourraient remplacer aisément celle-ci. Il propose de travailler avec la chambre d'agriculture et la SAFER pour organiser ces compensations.	MC01	Oui mais
Loriol	Lo 10	M.Dufour(Gérant de SCI)	N'est pas contre le projet. Il a déposé un permis de construire dans la zone soumise aux nouvelles acquisitions foncières près de l'OA7 (ZY 278 et ZY 281). Il propose de repousser l'implantation de son bâtiment et négocier avec les MO.	Urbanisme	Oui
Loriol	Lo 11	M. Targat	Il est urgent de faire cette déviation. Il soulève le risque d'accident au franchissement du pont (OA7) en raison d'une fausse courbe et de l'Aquaplanning, Il est vigilant à l'augmentation du trafic PL sur l'allée des fruitiers en raison de la zone "Changrand" à l'est. Il propose de rajouter un giratoire au nord de l'ouvrage OA7 pour mieux desservir la zone.	Tracé routier	Oui
Livron	Li 12	M. Bleyton (verbalement)	S'intéresse aux écoulements aux abords du Riou(rétablissement des écoulements OH2 ,OH3)	OH	Oui
Livron	Li 13	Mme Connot	Ne pose pas de question mais souhaite lire les documents, déclare revenir prochainement.		Oui mais
Livron	Li 14	M. Desper, Mme Dansac(verb); Association Livron-Loriol	Regardent plus précisément la mise en place des ouvrages de décharge au droit de "Domazane". Annoncent un courrier prochain. S'interrogent sur le nombre d'ouvrages de décharge côté Loriol par rapport à celui du côté Livron	OH	Oui mais
Livron	Li 15	M.Sahy (Agriculteur)	Relève que le projet ne rétablit pas le chemin de Chamalioux ce qui le gêne pour accéder au silo à l'ouest.Il faudra passer par la RD 86	Tracé routier	Oui mais
Loriol	Lo 16	Association Protégeons	Dépose un courrier relatant la demande d'ouverture de carrière de Guintoli au sud de la commune et	Carrière	Oui mais

		l'Hermite	l'action de l'association qui a abouti à l'annulation de ce projet Elle se dit vigilante et mobilisée pour toute nouvelle demande.		
Loriol	Lo 17	M. Terras (exploitant agricole)	Rappelle que la commune de Loriol comprend beaucoup de vergers qui contribuent à la lutte contre la pollution, en contradiction avec les exigences de l'administration pour le monde agricole. Pendant les travaux attention à la fréquentation et vitesse des usagers.	Travaux	Oui mais
Loriol	Lo 18	M. Chareyre (arboriculteur)	Ne voit pas la nécessité de la déviation, consommatrice de terrains agricoles, qui désertifie le centre du village et qui coûte cher à la population. il s'oppose aux prélèvements de gravier en zone agricole qui dénature l'environnement.	Environnement	Non
Loriol	Lo 19	Mme Fauriel (co gérante EARL) Chareyre Fruits et Bio Fruits	Jeune agricultrice, elle s'inquiète du redémarrage du projet de la déviation:" Elle rappelle la demande d'ouverture de la carrière Guintoli qui a été stoppée par l'intervention de l'Association au lieu dit "l'Hermite" Elle affirme qu'aujourd'hui il y a du gravier en quantité dans la rivière, le prélèvement pourrait éviter les inondations. Attention à la création d'une carrière à proximité de la déviation: impacts forts (sur l'arboriculture, l'eau, la faune et la flore, nuisances sonores, poussières,) Augmentation du trafic sur les routes. Maintien du pont sous voie ferrée pour les tracteurs. Elle souligne la bonne qualité agronomique de la parcelle dédiée à la compensation environnementale (MC01)."	Graviers	Oui
Loriol	Lo 20	M.Bouttier (Agriculteur) (verb)	Se présente à nouveau à la permanence, il consulte les dossiers et prend connaissance du site IDE de la Drôme. Ne dépose pas.		Oui mais
Loriol	Lo 21	M. Durand (Riverain)	Déclare que son habitation se situe en bordure du projet de déviation et à proximité de la zone ITM. Sans avoir consulté les dossiers et plans à disposition, il préconise des mesures contre le bruit, l'eau, demande la plantation d'arbres d'espaces verts. Il dénonce le sacrifice de terrains agricoles. Il accuse la bêtise humaine de bétonner, goudronner, polluer au profit des grosses entreprises.	Travaux	Oui mais
Loriol	Lo 22	M.Plantier	S'étonne que le commissaire enquêteur ne soit pas présent le 18 12 2019 à 14h en mairie . Il cite des points négatifs qui expliquent son opposition au projet. Il déclare qu'il n'y a aucun avantage pour les Loriolais. Sans avoir consulté les dossiers s'interroge sur ce qui est prévu et il part en guerre contre l'occupation de la vallée du Rhône, il propose que l'A7 soit empruntée gratuitement par les camions. Il	opposé	Non

			souhaite un Référendum pour ou contre la déviation. Il se demande quel poids a le rapport du commissaire enquêteur et si les élus peuvent s'y opposer. Il souhaite une réunion publique sur le projet.		
Loriol	Lo 23	Mme Mézieu	S'interroge sur ce qui va être mis en place pour lutter contre le bruit, la pollution et d'autre nuisances? Loriol se veut BIO malgré l'A7 et la zone artisanale de Champgrand qui vont rendre les riverains malades. Le BIO c'est de la bêtise, la santé des riverains passe après l'économie, l'argent.	opposé	Non
Livron	Li 24	M.Despert Association déviation Livron-Loriol, Association Riverains Prentegarde	Dépôt de 2 courriers: Le premier signé de MM Despert et Boyer. La suppression du chemin de Chamialoux qui enclave la zone de Domazane (120 habitations). Doubte sur le calibrage des cadres route de Savinas en cas de brèche sur la digue de Palère. Deuxième courrier signé Despert fait part de l'historique des dégâts sur la digue de Palère et les réparation qu'il a dû réaliser. Aujourd'hui l'AFR n'existe plus, la prévention des inondations relève de l'Intercommunalité. Il s'interroge sur les hypothèses retenues pour la transparence hydraulique, Quels dommages si la Drôme se déviait vers Livron en cas de rupture? Citation en Provençal.	OH	Oui mais
Livron	Li 25	Mme Llamas(Conseillère Municipale) (Via Internet)	Le projet de déviation présente une utilité publique et collective importante.Faut-il réaliser maintenant le barreau central seulement alors que sa fonctionnalité n'est pas avérée et que le financement des autres barreaux n'est pas assuré? Les habitants de Livron et Loriol vont payer pour cette opération qui relève de la compétence de l'Etat et qui n'apportera aucun progrès mais des nuisances supplémentaires. Elle propose que ces travaux soient réalisés que si il y a une certitude que l'ensemble de la déviation se fera.	Financem ent	Oui mais
Livron	Li 26	M.Tejada (Président du lotissement " la clé de sol" (via Internet)	Le projet de déviation passe près de notre lotissement. Il veut être sûr que les nuisances sonores seront contenues par des murs anti bruit Le chemin de Couthiol desservira-t-il encore la Zi de Fiancey? Crainte du passage des PL de GPA.	Bruit	Oui mais
Livron	Li 27	M.Rodriguez	Dual Riou et lotissement. Intervient pour le bruit que va provoquer la déviation. il faut absolument des murs anti bruit.	Bruit	Oui mais
Livron	Li 28	M. Tejada	Il faut éviter le chemin de Couthoil pour le charroi de GPA, cause de nuisance au lotissement "la clé de sol".	Bruit	Oui mais

Livron	Li 29	Mme Connot	Relève que le projet comprend 6 ronds points sur 9 km, énumère les effets négatifs de ce projet (consommation de terres agricoles, distances accrues, consommations pollution, coût pour les ouvrages. Tout ça pour éviter 7 feux tricolores. Inquiétude sur le barreau centre, surplus de circulation sur les routes des deux communes . la déviation définitive doit être réalisée au plus vite.	Tracé routier	Oui mais
Livron	Li 30	M.Boyer	La déviation est un bon projet. Il déclare que les véhicules n'ayant que le seul barreau central à leur disposition vont passer par les petits Robins et par les rue de Livron. La construction du seul barreau central ne se justifie pas.	Tracé routier	Oui mais
Livron	Li 31	M. Nivot	Projet intéressant évitant les centres- villes. Il dénonce la réalisation du barreau central sans garantie de réalisation des barreaux nord et sud. Impact fort des routes inadaptées à recevoir un tel trafic le hameau des petits Robins sera impacté fortement pour ceux qui veulent rejoindre le barrage de Charmes. Puis-je être favorable à un projet global qui n'est pas un!	Tracé routier	Oui mais
Livron	Li 32	M. Colsen	Habite aux Charmilles, côté ouest à 300 m environ du projet. Il demande des murs antibruit . Il se plaint d'entendre les bruits de l'A7. Avec la construction d'un seul barreau central la circulation va se reporter sur la route de la Voulte -Livron alors qu'il est déjà difficile de circuler	Bruit	Oui mais
Livron	Li 33	M. Souillot	La déviation est une priorité absolue en raison des nuisances que subissent les Livronnais . Les instances doivent agir immédiatement. Du retard !..Il est dubitatif sur la réalisation des travaux par méfiance..	Favorable	Oui
Livron	Li 34	M. Terrasse	D'accord avec le projet avec une réalisation rapide.	Favorable	Oui
Livron	Li 35	M. Bleyton	Déjà exproprié précédemment, il demande que la conduite d'irrigation située sur les parcelles ZN 826 et 822 soit rétablie.	Favorable	Oui

Acceptation du projet



9. Analyse des contributions du public:

Plusieurs thèmes se dégagent de la consultation du public. Même si tous les participants n'ont pas déposé sur les registres, ils ont quand même donné verbalement leur avis. Sur l'ensemble des contribution on note les thèmes suivants:

- Tracé routier: Pourquoi trois barreaux, des difficultés de circulation en phase intermédiaire. Le chemin de Chamialoux sera-t-il rétabli? peut on rajouter un giratoire pour desservir la zone de champgrand?
- Financement de l'opération: Si le barreau central est financé il y a une incertitude sur les deux autres barreaux dont on ne connaît pas le détail de l'échéancier. Plusieurs personnes affirment que si la situation intermédiaire perdure, les routes secondaires de Livron et de Loriol seront dégradées et le trafic sera très dense. Le dossier ne donne pas d'information sur le financement futur des deux autres barreaux (Nord et Sud).
- Agriculture: La déviation est consommatrice de terres agricoles. La mesure MC01 qui identifie une parcelle agricole (5.8 ha) de qualité semble inappropriée à son utilisation de prairie de fauche tardive surtout qu'il existe sur la commune de Loriol des friches qui pourraient être mobilisées. Ce sont les agriculteurs de la commune de Loriol qui soutiennent la possibilité d'utilisation d'autres parcelles de moindre qualité pouvant être valorisées avec l'aide de la SAFER.
- Graviers: En dénonçant l'ancien dossier de la carrière Gintoli dont le projet se situait au sud de la commune de Loriol, l'association "Protégeons l'Hermitte" veut donner un signal

fort à toute demande nouvelle d'installation de carrière à proximité du projet. Une carrière consomme de la terre agricole, elle peut être utilisée par la suite en d'autre destination que l'agriculture. Les adhérents à cette association déplorent aussi qu'il y ait tant de graviers déposés dans la rivière Drôme et que rien ne soit fait pour le retirer. De plus ils considèrent que le curage de la rivière profiterait au chantier et aux riverains pour la lutte contre les inondations.

- Bruit: Les habitants proches de l'autoroute entendent les bruits des véhicules, ils craignent que ceux provenant de la déviation ne se rajoutent et leur rendent la vie impossible. Les habitants du lotissement "la clé de sol" se plaignent du charroi permanent, du transport des véhicules de GPA et demandent que cela cesse dans le nouveau projet.
- Opposition: Certains déclarent leur opposition au projet en invoquant l'inutilité de la déviation ou proposent l'utilisation de l'autoroute gratuitement pour les camions. D'autres dénoncent le BIO et opposent la pollution de la commune rendant les riverains malades à la construction de la déviation.
- Favorables: Beaucoup de personnes se disent favorables au projet qui va reporter le trafic en dehors de la traversée des deux communes et les nuisances qu'il génère; très bon point pour les habitants. D'autres sont dubitatifs sur l'efficacité des services de l'Etat et regrettent que les communes et l'ensemble des collectivités soient obligés de financer ce projet.

Le public ne s'est pas intéressé à l'aspect environnemental du projet et n'a pas posé de question sur les espèces vivant sur le secteur ni sur leur habitat.

Nous avons posé des questions relatives aux points de cette analyse au Maître d'Ouvrage dans le cadre des deux rapports de Synthèse dont le dernier a été transmis et communiqué lors de la rencontre en mairie de Livron le 14 01 2020 (documents en annexes).

10. Points forts du projet

Tracé routier:

La solution 4 retenue après analyse multicritères des diverses solutions est une voie nouvelle dans l'emprise déjà prévue lors du projet présenté précédemment à l'enquête publique. Il s'agit d'une 2x1 voies avec créneaux de dépassement présentant les avantages suivants:

- amélioration du cadre de vie des riverains,
- amélioration des dessertes et des temps de parcours,
- amélioration de la qualité de l'air
- réduction des nuisances sonores
- développement des zones d'activités

Impact des mesures:

- préservation de la ressource en eau et protection des captages en place,
- mise hors d'eau de la plateforme assiette de la déviation,

- recueil et traitement des eaux de surface par la construction de bassins de réception et vidange périodique de ceux-ci.
- transparence hydraulique au passage des crues du réseau hydraulique existant (Drôme ,Riou, Lauze, Gueule). Cette mesure a conduit à la mise en place d'ouvrages de décharge sous la déviation (RD et RG) pour ne pas augmenter les niveaux d'eau dans des secteurs déjà sensibles à l'inondation. Rétablissements hydrauliques du réseau existant.
- protection des espèces présentes sur le parcours et mise en place des habitats de remplacement, amélioration des corridors végétaux.
- acquisition d'espaces pour réaliser l'ensemble du projet (Giratoires) et pour une meilleure compensation surfacique des terrains occupés par l'ouvrage.

11. Points faibles du projet

Tracé routier:

Du point de vue du public le point faible demeure le découpage du projet en trois barreaux induisant une forte disparité dans les possibilités de circulation entre les deux villes. L'inquiétude reste forte sur le financement des travaux des deux barreaux Nord et Sud compte tenu du fait les deux municipalités ont déjà participé au financement du barreau central.

Terres agricoles:

Consommation de terres agricoles: L'acquisition nécessaire de 24 parcelles supplémentaires agricoles pour la réalisation du projet donne l'occasion aux agriculteurs de relever cette anomalie.

Parcelle dédiée pour la mesure de compensation MC01 de grande taille (Loriol, ZY 50, 289, et 292), appartenant au Maître d'ouvrage:

Non rétablissement de voies d'accès:

Le projet ne prévoit pas le rétablissement de la voie communale n°6b dite "chemin de Chamalioux, commune de Livron. Cette suppression provoque chez les utilisateurs une nuisance par l'obligation d'un détours par le giratoire RD 86.

12. Réponses du Maître d'Ouvrage

Extrait de texte du mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage en date du 28 01 2020 (sans les plans).
Document complet joint en annexe n°5.

Concernant Livron :

Un habitant déclare être d'accord avec le projet dans sa globalité mais indique que seule la construction du barreau central va entraîner un trafic dense dans les rues de Livron donc des dégradations, de la pollution, de l'insécurité. Il se demande pourquoi les autres barreaux ne sont pas financés, il regrette que le projet ait été réduit par rapport au précédent.

-Que proposez-vous pour l'entretien des chaussées dégradées par le trafic accru pendant les travaux et avant la mise en place des autres barreaux ?

Réponse du MOA :

Les accès de chantier se feront à partir des axes principaux (RN7 Nord, RD86, RD104N et RN7

Sud), avec l'objectif de réduire les circulations d'engins de chantier sur les voiries locales.

Dans le cas spécifique des travaux du barreau central, le phasage des travaux a été pensé afin de limiter au maximum l'impact sur les voiries locales :

Pour le tronçon giratoire RD86 à OA5 : accès par la RD86, après création du giratoire.

Pour le tronçon OA5 à giratoire RD104 : accès par le giratoire de la RD104N existant.

Pour l'OA5 : accès par le giratoire RD104N existant ou par la VC1 de ventis, après création d'une piste de chantier pour la réalisation de la culée sud et accès par la piste depuis le giratoire RD86 pour la culée nord.

Concernant la phase d'exploitation du barreau central avant la création des barreaux Nord et Sud, les études de trafics n'indiquent pas d'augmentation du nombre de véhicules circulant dans Livron durant cette période.

Au contraire, bien que ne captant pas autant de trafic qu'avec la déviation complète, il est possible d'estimer le report de trafic sur la déviation en phase temporaire :

- trafic de transit : environ 700 véhicules par jour dont 8 % de poids lourds ;*
- trafic d'échange : environ 870 véhicules par jour dont 7 % de poids lourds ;*
- trafic interne : environ 450 véhicules par jour dont 7 % de poids lourds (ces 450 véhicules représentent 80 % du trafic interne qui se reportera sur la déviation complètement réalisée, une grande majorité du trafic interne,*

se déplaçant de Livron à Loriol sera donc bien intéressé par le tronçon central de la déviation).

Globalement, le trafic total reporté sur le barreau central durant la phase transitoire atteindra environ 2000 véhicules par jours (10 000 véhicules par jours sont attendus sur la déviation complète), dont 7 % de poids lourds. Ces 2000 véhicules qui emprunteront le barreau central sont autant de véhicules qui ne circuleront pas dans la traversée de Livron. Cette phase temporaire, bien que non optimale, représente malgré tout une vraie plus-value par rapport à la pollution et la sécurité des habitants de Livron. Cependant, il est probable que la mise en service du seul barreau central entraîne une augmentation du trafic sur la RD86, de part et d'autre du nouveau giratoire entraînant temporairement des nuisances aux riverains de cet axe. Malgré la vigilance apportée pour limiter le trafic des engins en phase travaux et la baisse du nombre de véhicules empruntant les axes existants (particulièrement la RN7) après la mise en service du barreau central, il est plus que probable que l'état des chaussées locales (RD86 et voies communales) se sera dégradée.

Durant toute la durée des travaux, chaque gestionnaire de voirie restera responsable de leur bon entretien et du maintien des bonnes conditions de circulations. Pour prévenir des dégradations liées à l'augmentation du nombre de poids lourds sur certains axes, des restrictions de circulations notamment sur les voies communales pourraient être mises en œuvre.

Le maître d'ouvrage a ainsi provisionné, dans le cadre de l'opération de déviation, une enveloppe qui sera mobilisée pour remettre en état la RN7 avant son déclassement au profit du conseil départemental de la Drôme.

-Pouvez-vous mieux détailler le financement de l'opération en incluant les diverses participations ?

Réponse du MOA :

Dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020, le financement des études et acquisitions foncières de l'ensemble de projet ainsi que les travaux du barreau central est réparti comme suit :

Partenaires	CPER 2015-2020
Etat (67%)	45,00 M€
Région (7%)	5,00 M€
Conseil Départemental 26 (16%)	11,16 M€
CC Val de Drôme (5%)	3,72 M€
Commune de Livron	3,72 M€
Commune de Loriol	

Montant Total

68,6 M€

Le montant total des travaux étant estimé à 119,1 M€, il reste donc aujourd'hui 50,5 M€ à financer pour la réalisation des travaux des barreaux Nord et Sud.

Le volet mobilité du CPER 2015-2020 a été prolongé de 2 ans pour se terminer en 2022. Le prochain CPER ne comprendra pas de volet spécifique aux infrastructures. Le sujet de la mobilité multimodale sera traité dans le cadre d'une contractualisation spécifique qui prendra effet à compter du 1er janvier 2023. Le financement de la réalisation des barreaux Nord et Sud sera défini dans le cadre de l'élaboration de cette prochaine contractualisation.

-Les conduites d'irrigation sur la propriété de M. Bleyton seront-elles rétablies ?

Réponse du MOA :

Comme pour l'ensemble des réseaux impactés par les travaux de déviation, les réseaux d'irrigation seront déviés et rétablis. Lorsqu'un réseau exploité par un concessionnaire est situé sur le domaine privé, le maître d'ouvrage finance les études et les travaux de dévoiement afin de les sortir de l'emprise du projet de déviation.

- Les LBA et GBA contiendront-ils les bruits aux abords du giratoire VC 37 (Lotissement « la clé de sol »)?

Réponse du MOA :

Dans le cadre des études acoustiques réalisés pour le projet de déviation, les mesures réalisées à 2m en avant des façades des bâtiments (conformément à la réglementation) indiquent que le lotissement « La clé de sol », avant la réalisation du projet se situe en zone d'ambiance modéré.

La définition du critère d'ambiance sonore modérée est donnée dans l'article 2 de l'arrêté du 5 mai 1995:

« Une zone est dite d'ambiance sonore modérée si le niveau de bruit ambiant existant avant la construction de la voie nouvelle, à deux mètres en avant des façades des bâtiments, est tel que L_{Aeq} (6 heures-22 heures) est inférieur à 65 dB(A) et L_{Aeq} (22 heures-6 heures) est inférieur à 60 dB(A). »

Dans la réglementation française, ce sont les périodes 6h-22h et 22h-6h qui ont été adoptées

comme référence pour le calcul des niveaux sonores L_{Aeq} .
Les indicateurs se nomment alors L_{Aeq} (6h-22h) et L_{Aeq} (22h-6h). Ils correspondent à la moyenne de l'énergie cumulée sur les périodes diurne (6h-22h) et nocturne (22h-6h) pour l'ensemble des bruits observés.

Extrait étude acoustique octobre 2012 - état initial

La modélisation acoustique représentant les niveaux sonores au niveau des habitations les plus proches du projet de déviation indique les résultats suivants :

Extrait étude acoustique octobre 2012 - état Pro avec protections

On constate qu'aucune des habitations situées à proximité du projet ne dépasse, après mise en service de la déviation, les seuils correspondant à une ambiance modérée.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage s'est engagée à réaliser des études acoustiques après la réalisation des travaux de déviation. Dans le cas où des mesures indiqueraient que les résultats ne sont pas conformes aux attentes et ne respectent pas la réglementation, des mesures de protections de façades des habitations concernées seront mise en œuvre.

-Le chemin de Chamialoux ne sera-t-il pas rétabli malgré les nombreuses demandes des riverains ?

Réponse du MOA :

Le maître d'ouvrage confirme que le chemin de Chamialoux ne sera pas rétablis. Ce

rétablissement ne pourrait se faire que par la création d'un nouvel ouvrage d'art. L'allongement modéré du temps de parcours que cela implique ne justifie pas le surcoût que représenterait un nouvel ouvrage.

Le franchissement de l'autoroute A7 sera possible au nord à proximité du futur giratoire avec la RD86 et au sud via le nouvel ouvrage d'art n°4.

-Dans la plaine de « Domazane » j'ai noté que 20 ouvrages de décharge seraient construits pour évacuer un débit de 42 m³/s (débits provenant de la rupture de la digue de « Palère » dont le scénario a été établi sur la base de la transparence hydraulique).

-Maintenez-vous ces dispositions bien que l'ancien président de l'AFR (M. Despert) mette en doute cette hypothèse de calcul ?

Réponse du MOA :

Concernant la mise en œuvre des ouvrages de transparence hydraulique du projet, les études

commandées par le maître d'ouvrage auprès du bureau d'études Ingerop et réalisées par un

ingénieur hydraulicien ont suivi la méthodologie suivante :

- Définition des points de rupture potentiel des digues ;
- caractérisation des conditions d'écoulement en crue de la Drôme en cas de rupture de la digue ;

- Définition des dispositions à mettre en œuvre pour limiter l'impact de la nouvelle infrastructure sur ces écoulements ;

Pour ce qui est de la rive droite, le scénario retenu, en accord avec les services instructeurs

(service Police de l'Eau de la Direction Départementale des Territoires de la Drôme) , est celui d'une rupture de la digue de Palère.

Les hypothèses concernant la géométrie et la cinétique d'ouverture des brèches sont les suivantes :

- Rupture « rapide », début de formation au pic de crue, élargissement de la brèche de 10m toutes

les 7,5 min (durée totale de formation de la brèche:1h15min), largeur de la brèche de 100m,

abaissement de la crête de la digue par érosion jusqu'à la côte du terrain naturel à l'arrière de cet ouvrage.

Les résultats de la modélisation hydraulique, intégrant ces hypothèses, indiquent bien qu'au pic de la crue centennale, le débit maximal est de 42m³/s.

Les éléments graphiques ci-dessous indiquent les mécanismes d'écoulement, les hauteurs d'eau maximales ainsi que les niveaux d'eau en cas de crue centennale avec rupture de digue en rive droite.

L'analyse de ces écoulements a conduit à proposer la mise en œuvre de 20 ouvrages de

décharges hydrauliques dans la plaine de Domazane afin de limiter l'impact de la présence de la déviation sur les écoulements.

Les éléments graphiques ci-dessous indiquent les mécanismes d'écoulement, les hauteurs d'eau maximales ainsi que les niveaux d'eau en cas de crue centennale avec rupture de digue en rive droite avec la mise en place des ouvrages de transparence.

Ainsi, l'analyse du scénario de rupture de digue en rive droite, au cours d'une crue centennale, montre que le projet entraîne un exhaussement modéré de la ligne d'eau en amont du remblai projeté, variant essentiellement sous le seuil de + 0,10 m en zone agricole.

Le maître d'ouvrage maintient donc ces dispositions concernant la transparence hydraulique du projet.

Concernant Loriol :

La grande parcelle de 5.8 ha, située le long du tracé, identifiée comme mesure de compensation et dédiée à la prairie dans le projet fait l'objet

de remarques vis-à-vis de deux agriculteurs dont un est président de la SAFER. Ils affirment que cette parcelle est parfaite pour l'installation d'un jeune agriculteur (propice aux labours et irriguée). Ils considèrent que d'autres zones en friche sur la commune pourraient remplacer celle-ci aisément et ils proposent de se rapprocher de la chambre d'agriculture et de la SAFER pour réaliser ces modifications.

Je vous demande donc ce que le MO pense de cette proposition, si elle est acceptable et réalisable à terme ?

Réponse du MOA :

Le maître d'ouvrage tient tout d'abord à rappeler que la mise en place de mesures de

compensations n'est pas optionnelle. Ces mesures qui visent à limiter l'impact de la nouvelle infrastructure sur le milieu naturel font partie intégrantes du projet de déviation. Ainsi, soit le maître d'ouvrage est capable de proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

jugées pertinentes par une autorité indépendante soit le projet n'est pas autorisé.

Le choix d'utiliser cette parcelle pour mettre en œuvre la mesure compensatoire n°1 a été validé

en COPIL avec les cofinanceurs et résulte des constats suivant :

- Cette parcelle est déjà la propriété du maître d'ouvrage et son utilisation permettra d'éviter de nouveaux prélèvements de terres, voire de nouvelles expropriations ;
- Elle est située à proximité immédiate du projet ;
- Le maître d'ouvrage n'a jusqu'alors pas trouvé de parcelle de surface équivalente

disponible à proximité du projet de déviation.

Sous réserve de l'accord de l'ensemble des membres du comité de pilotage, le maître d'ouvrage n'est cependant pas opposé à étudier la possibilité de trouver une autre parcelle permettant d'atteindre les objectifs de la mesure compensatoire n°1.

Dans ce cas, il faudra s'assurer de la cohérence entre la nouvelle proposition d'implantation de la mesure compensatoire n°1 et le dossier de demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés qui a reçu un avis favorable de la part de Conseil National pour la Protection de la Nature (CNPN) le 15 juillet 2019.

Si cette démarche devait être retenue par les membres du comité de pilotage, elle serait

susceptible d'aboutir après la signature de l'arrêté d'autorisation environnementale unique.

-Le gérant de la SCI Dufour déclare avoir déposé un permis de construire sur une parcelle lui appartenant et faisant l'objet d'une acquisition dans le cadre du projet (ZY281). Après discussion il pourrait convenir d'un

déplacement éventuel de son bâtiment hors acquisition mais par négociations.

Que pense le MO de cette proposition, les étendues des acquisitions sont-elles figées ?

Réponse du MOA :

Le périmètre des acquisitions foncières présenté dans le dossier d'enquête publique est fixé et représente la surface minimale nécessaire pour la bonne réalisation du projet.

Le maître d'ouvrage est bien entendu disposé à négocier avec le gérant de la SCI Dufour pour aboutir à un accord satisfaisant l'ensemble des parties.

-Un habitant de Loriol signale les dangers que va provoquer la déviation aux abords de l'ouvrage OA7 (augmentation du trafic, vitesse, risque d'accident), il propose le rajout d'un giratoire au droit de la future zone de « Champgrand ».

Cette proposition est-elle plausible ?

La future zone était-elle connue lors de l'étude du projet ? Sera-t-elle desservie à terme par une future bretelle d'accès ?

Réponse du MOA :

L'augmentation du trafic lié à l'extension de la ZAC Champgrand est indépendant du projet de déviation. La rue Hector Berlioz sera rétablie par l'intermédiaire d'un passage supérieur, parallèle à la voie ferrée. Comparativement à la situation actuelle, la nouvelle infrastructure n'est pas de nature à engendrer une augmentation des vitesses (les flux de véhicules empruntant la déviation sont distincts de ceux de la rue Hector Berlioz).

Lors de l'établissement du programme de l'opération, l'extension de la ZAC Champgrand était

envisagée sans que le projet d'installation d'une base logistique Intermarché soit connue. De ce fait, le programme ne prévoit pas la réalisation d'un giratoire qu'il serait par ailleurs difficile d'implanter du fait de la présence de voie ferrée.

Le maître de l'ouvrage de l'opération de déviation n'a pas prévu à terme de desservir la future zone par une bretelle dédiée. Par ailleurs, les emprises foncières disponibles entre l'extension de la ZAC Champrand et le projet de déviation ne sont pas suffisantes pour envisager la création d'une bretelle de desserte spécifique de la zone.

-En rive gauche, j'ai compté 128 ouvrages cadre construits pour la transparence hydraulique

(III.2.3. vue en plan générale et profil en long III.2.3.2 Barreau Centre) capable d'évacuer un débit débordant de 220 m³/s provenant de la rupture de digue. Le document E 3 Impact des mesures donne à la page 80 les informations suivantes : « En ce qui concerne les ouvrages de décharge en rive gauche de la Drôme, il est proposé de réduire à 30 (au lieu de 57) le nombre d'ouvrages situés entre l'OA7 et L'OA8 (OH 25 G1) et de réduire à 12

(au lieu de 15, soit 24 ouvrages au lieu de 30) le nombre d'ouvrages de OH 28.G1 et OH 28 .G3) ».

-Pouvez-vous clarifier ce point et expliquer la discordance entre la vue en plan et le

document « l'Impact des mesures » ?

Réponse du MOA :

La plan général et profil en long du barreau central comporte effectivement 128 ouvrages de

décharge construits pour la transparence hydraulique. Le détail de la répartition de ces ouvrages est bien conforme avec les éléments détaillés dans l'étude d'impact.

L'étude d'impact détaille les modifications apportées suite à l'optimisation de la solution de transparence hydraulique. Ainsi, le plan indique bien la présence de 30 ouvrages (contre 57 avant optimisation) entre l'OA7 et l'OA8 et de 12 ouvrages (contre 15 avant optimisation) au niveau des OH 28.G1 et 28.G2.

Il n'apparaît pas y avoir de discordance entre le plan et l'étude d'impact.

-S'agissant du différend entre la commune de Loriol et l'Etat à propos des écoulements de la «Gueule » et aussi la prise en compte des écoulements du « Riboulin », le projet rétablit les écoulements et les ouvrages construits sont en concordance avec la loi sur l'eau. Cependant certains habitants de « La Jardinière » déclarent être inondés souvent et craignent de l'être encore après travaux :

-Pouvez-vous définir ce qui relève du projet de déviation et des travaux connexes de ceux

relevant de la collectivité qui ne peuvent pas être résolus par les travaux de la déviation.

Réponse du MOA :

Le tracé de la déviation rejoint et reprend, dans son tronçon le plus au sud, l'actuelle RN7 où des désordres hydrauliques sont fréquemment observés. L'actuelle RN7 intercepte en effet les eaux provenant de plusieurs bassins versants situés au sud de Loriol.

Trois secteurs situés sur l'actuelle RN7 semblent concentrer la majorité des désordres observés par la commune :

- Jardinière, où une buse (DN800) rétablit le Riboulin ;
- Marnas, où un bassin de rétention ne dispose pas d'exutoire gravitaire, les eaux sont évacuées par infiltration ;

- Blâches, où une buse (DN1000) rétablit la Gueule.

Régulièrement interrogé par la commune de Loriol concernant le traitement apporté à ces

désordres dans le cadre du projet de déviation, le maître d'ouvrage a tenu la position suivante :

- Le projet de déviation respectera la réglementation en matière de transparence

hydraulique et n'aggravera pas la situation du secteur ;

- Le maître d'ouvrage s'engage, dans le cadre du projet de déviation, à réaliser les études et mettre en œuvre les travaux nécessaires au rétablissement de la transparence hydraulique de la RN7 actuelle.

- La commune réalisera si nécessaire, les bassins de rétention des eaux provenant des ruissellements des bassins versant.

Cette position a été validée lors du comité de pilotage du 16 mai 2018.

Conformément aux engagements pris, le maître d'ouvrage a fait réaliser une étude afin de

déterminer les travaux à mettre en œuvre pour rétablir la transparence hydraulique de l'actuelle RN7. Ces travaux seront réalisés lors de la réalisation des travaux du barreau sud de la déviation. Cette étude conclut par ailleurs à la nécessité de créer 2 bassins de rétention (non pris en charge dans le cadre de l'opération) pour capter les eaux provenant des bassins versants naturels (hors chaussée). L'étude ainsi que ces conclusions ont été transmises à la commune de Loriol.

-Un certain nombre de personnes habitant à proximité de la rivière Drôme et la connaissant depuis toujours s'interrogent sur le niveau des graviers déposés dans son lit mineur qui risque d'aggraver le passage des crues et causer des débordements. Elles proposent logiquement un curage de la rivière dont les matériaux serviraient au chantier de la déviation qui est déficitaire en matériaux.

-Quels arguments pouvez-vous opposer à cette démarche de bon sens du public ?

Réponse du MOA :

Le maître d'ouvrage du projet de déviation n'est pas compétent pour juger de

la nécessité ou non de curer la rivière Drôme.

Cependant, comme il est indiqué dans le dossier d'étude d'impact, le maître d'ouvrage attache une grande importance à ce que les matériaux qui seront mis en œuvre soient majoritairement des matériaux issus du recyclage.

Ainsi, dans le cadre d'un précédent curage de la rivière Drôme, le maître d'ouvrage a déjà acquis 47 000 m³ de matériaux aujourd'hui stockés sur des emprises appartenant à l'État à proximité du chantier. De la même façon, des échanges réguliers ont lieu avec la CNR qui va mener d'importantes opérations de dragage du Rhône pour étudier la faisabilité d'acquérir en vue d'une utilisation sur le chantier, les matériaux ne pouvant être remis au milieu naturel.

Le maître d'ouvrage confirme la volonté affichée dans le dossier d'étude d'impact de ne pas

recourir à l'ouverture de carrière pour alimenter le chantier en matériaux.

Remarques générales :

De l'avis général il ressort que ce projet ne peut pas être traité par morceau, seul l'ensemble de la déviation intéresse les riverains car ils craignent de subir d'énormes nuisances en cas de phases transitoires trop longues.

- Quelles assurances pouvez-vous donner pour que ce projet se réalise dans un délai raisonnable?

Réponse du MOA : *La présente enquête publique (pour obtention de la DUP et de l'autorisation environnementale unique) porte bien sur l'intégralité du projet de déviation, et non sur son seul barreau central. De la même façon, le financement inscrit au CPER 2015-2020 va permettre de réaliser les acquisitions foncières complémentaires sur l'ensemble des barreaux. Ces démarches témoignent de la volonté du maître d'ouvrage de réaliser le projet dans son ensemble.*

Sous réserve de l'annualité des exercices budgétaires, les premiers travaux sur le barreau central pourraient démarrer à l'automne 2020 par la réalisation du giratoire RD86, puis se poursuivre début 2021. Ces travaux du barreau central doivent s'étendre sur une durée de 3 à 4 ans environ, et pourraient donc se terminer en 2024 ou début 2025. Des études complémentaires sont actuellement en cours pour diminuer les temps de pré-chargement nécessaire à la création des ouvrages d'art.

A ce stade, seule la réalisation du barreau central est inscrite dans le cadre du CPER actuel (dont le volet mobilité est prolongé jusqu'en 2022). Le financement des barreaux nord et sud sera défini dans le cadre de l'élaboration du prochain outil de contractualisation qui succédera au CPER actuel. La signature des marchés de travaux des barreaux nord et sud serait ainsi possible à compter de 2023, les travaux de chaque barreau devant ensuite durer environ 2 à 3 ans, dans un calendrier compatible avec le chantier du barreau central.

13. Discussion

Le projet de déviation de Livron-Loriol mis à l'enquête pour la deuxième fois en vingt ans constitue une véritable "tracasserie" pour le public qui ne voit pas arriver les travaux effectifs. Ce sentiment a été ressenti dans les divers contacts et à travers les contributions. En effet comment peut-on faire attendre les habitants des deux communes suspendus à des promesses du mieux vivre, de moins de pollution, du bruit éloigné et du trafic redevenu normal ?... La profession d'agriculteur (arboriculteur) souffre aussi de la consommation des terres agricoles se transformant en zones urbanisées et desservies désormais par les routes, toujours plus nombreuses et trafiquées!

Et il y a l'environnement que nous devons prendre en compte à travers l'application de la réglementation toujours plus précise, plus restrictive.

Tous ces points ont été relevés au cours de cette enquête dans les témoignages pertinents des habitants, pas toujours exprimés par écrit.

Le Maître d'Ouvrage a répondu à nos questions en formulant des avis circonstanciés et argumentés, apportant les preuves tangibles de l'équilibre du projet dans son mémoire en réponse du 28 01 2020..

En écartant volontairement les opposants au projet pour des raisons qui leurs sont personnelles et hors sujet, je retiendrai, dans la mesure du bon sens, les points suivants qui contribuent à faire avancer le projet:

- La construction du seul barreau central dont le coût s'élève à 68,6 M€ n'a pas de sens si les travaux des deux autres barreaux ne sont pas engagés immédiatement après. On ne conçoit pas un projet de cette envergure amputé de la deuxième partie de celui-ci (50,5 M€) même si on nous dit que les financements ne sont pas assurés aujourd'hui !!! La situation que supporterait les habitants serait encore pire que celle d'aujourd'hui; d'autres personnes se trouvant sur les nouveaux parcours seront alors pénalisées par un trafic accru sur les routes communales empruntées. Ce trafic pourrait aussi créer une nouvelle insécurité pour les habitants. La dégradation des chaussées n'étant pas apte à supporter un tel trafic serait accélérée provoquant des surcoûts aux collectivités. Le maître d'ouvrage nous confirme que le financement des 2° et 3° barreaux sera défini dans le cadre d'une nouvelle contractualisation spécifique à compter du 01 01 2023 et que désormais une enveloppe est dorénavant et déjà prévue pour restaurer la RN7 avant son transfert au département.
- La mesure MC01 concernant la grande parcelle située en bordure de la déviation sur la commune de Loriol, appartenant à la DREAL et faisant l'objet d'une réserve dédiée aux oiseaux migrateurs appelle les réflexions suivantes: Cette parcelle a fait l'objet d'un achat amiable dans le cadre de la précédente enquête, sa situation se prête bien à l'utilisation qui a été définie dans le projet (terres basse, humide en bordure du Riboulin). Sa superficie et l'entretien qui est préconisé correspondent bien aux besoins de pose des oiseaux migrateurs. Mais elle est convoitée par les agriculteurs au motif que celle-ci pourrait correspondre au lieu propice à l'installation d'un jeune agriculteur. Pour l'instant le maître d'ouvrage n'a pas été saisi de demande de rachat ni de proposition de location de cette parcelle. De plus cette parcelle a été validée par le COPIL comme mesure compensatoire. Elle a reçu également un avis favorable du CNPN le 15 juillet 2019. Elle fait donc partie intégrale du projet.
- S'agissant des cours d'eau de la Gueule et du Riboulin qui ont fait l'objet de différends avec la commune de Loriol, nous pouvons rappeler la position du maître d'ouvrage. Le projet de déviation franchit les deux cours d'eau, la dimension des ouvrages doit être conforme à la réglementation loi sur l'eau. Ces dispositions ont été prises en compte largement dans le dossier mis à l'enquête (pièce F MC10 p397). Nous pouvons alors considérer que le projet de déviation n'a pas d'incidence environnementale sur le comportement des cours d'eau en amont comme en aval. Néanmoins des études ont été réalisées, elles concluent à la réalisation de 2 bassins de rétention non compris dans le cadre de l'opération. La commune de Loriol pourra organiser la mise hors d'eau des habitations concernées par la mise en oeuvre de ces ouvrages.
- Le principe de transparence hydraulique au passage de la rivière Drôme a été bien étudié et les ouvrages de décharge sont bien dimensionnés, la disparité du nombre d'ouvrage en rive droite et en rive gauche se justifie par les débits débordants provenant des scénarios de ruptures de digues en amont.
- En terme de traitement et rétention des eaux provenant des écoulements superficiels, les 7 bassins de rétention prévus drainent 63.06 Ha, leur écrêtement constitue un volume de 3810 m3. A noter l'étanchéité de ces ouvrages qui ne doivent pas communiquer avec la nappe affleurant et très

sensible. Ces dispositions sont un réel progrès technique contre la pollution de l'eau générée par le trafic routier.

- Les rétablissements hydrauliques au nombre de 36 ouvrages prennent bien en compte les écoulements superficiels des cours d'eau et fossés existants.
- Les différentes mesures explicitant la doctrine "ERC" sont bien déclinées et correspondent à la réduction des impacts sur les espèces et leur habitat examinés dans l'Étude d'Impact . Le coût de ces mesures s'élève à plus de 11M€. Ce volet n'a pas eu de succès pour le public qui n'a pas porté d'intérêt à toutes les dispositions envisagées, financées et dont l'entretien est assuré pour de nombreuses années.
- Le non rétablissement du chemin de Chamalioux, identifié comme un des points faibles du projet impacte une partie des habitants du quartier de "Domazane". Ces usagers redoutent la possibilité de rejoindre le giratoire de la RD 86 pour franchir la déviation. Le maître d'ouvrage considère que le temps supplémentaire et les dérangements causés par cette modification n'est pas en rapport avec le coût supplémentaire d'un ouvrage sur cette voie communale. Les usages futurs démontreront que cette économie se justifie.
- Le curage de la rivière Drôme: Si certains habitants ont déclaré qu'il suffisait de curer le lit mineur de la rivière pour obtenir des matériaux pouvant être mis en oeuvre directement sur le chantier, ils ont oublié que cette rivière fait partie du domaine public fluvial, géré par le DDT avec des règles très strictes. En effet le raisonnement ne peut pas être si simple, la rivière est à fond mobile elle modifie son lit après chaque crues. Seul un entretien du lit mineur pourrait être envisagé et autorisé par le préfet sans pour autant utiliser les matériaux extraits pour le chantier. Les conditions d'écoulement amont, aval font qu'il est compliqué de se prononcer sur un équilibre des fonds qui pourrait aboutir à un non débordement des crues pour la crue de référence. Cependant le Maître d'Ouvrage nous spécifie que les matériaux qui seront mis en oeuvre sur l'ensemble du chantier seront issus en majorité du recyclage et il confirme la volonté de ne pas recourir à une ouverture de carrière.

Les points qui ont été discutés ici me paraissent essentiels pour cette enquête publique. Ils n'appellent pas de recommandations spécifiques et précises. Le dossier présenté au public a certainement bénéficié de l'expérience de plusieurs experts dans tous les domaines concernés et aussi du temps écoulé depuis l'avant projet, si bien qu'il me semble difficile de rajouter des recommandations. De plus la réglementation, devenant de plus en plus restrictive, oblige le maître d'ouvrage à se conformer à ses exigences techniques et financières.

Je vais donc vous présenter mes deux conclusions motivées, l'une préalable à la déclaration d'utilité publique, l'autre concernant une autorisation au titre de la loi sur l'eau et une dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés.

Le Commissaire enquêteur
le 03 02 2020



Document B1**Enquête publique Environnementale Unique****Enquête préalable à déclaration d'utilité
publique****CONCLUSION MOTIVÉE n° 1**

Le projet de déviation routière de la RN7 entre les communes de Livron sur Drôme et de Loriol sur Drôme a été initié dans les années 1990 sur la base d'un tracé 2 x 2 voies. La déclaration d'utilité publique du projet a été prononcée en décembre 2001 (Arrêté n° 01-6040 du 13 12 2001) puis prorogée en juin 2006 (Arrêté n°06-3094 du 29 06 2006). La libération des emprises incluant les acquisitions foncières a été initiée et les travaux pour la création du giratoire RD 104N ont été réalisés. Aujourd'hui après étude des différents scénarii le nouveau projet mis à l'enquête porte sur une route à 2x1 voie avec créneaux de dépassement sur une distance de 9200m, au sens de la nouvelle réglementation, il est soumis à une demande d'autorisation environnementale (IOTA) et à une demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés. Les objectifs de l'opération sont: l'allègement du trafic de transit, l'amélioration de la fluidité, le rabattement du trafic vers les pôles d'emploi des deux villes, l'accompagnement du développement des zones d'activités, l'amélioration de la sécurité et de la qualité de vie des habitants.

Au delà des acquisitions précédentes l'emprise du projet a nécessité la réservation par le Maître d'ouvrage de 24 nouvelles parcelles, essentiellement localisées aux giratoires.

La déclaration d'utilité publique concerne donc l'ensemble du projet comprenant les nouvelles dispositions routières et environnementales.

Cette enquête a été conduite conformément à l'Arrêté préfectoral n°2019304-0004 du 31 10 2019.

Au cours de son déroulement du 29 11 2019 au 06 01 2020, il n'y a pas eu d'incident, le public a été régulièrement informé du projet lors des 5 permanences tenues dans les deux communes de Livron et Loriol.

Les registres ont contenu :

- 15 contributions et 5 courriers dont 3 par internet pour Livron,
- 11 contributions et 1 courrier pour Loriol.

Au total 26 contributions et 6 courriers.

La plupart des contributeurs s'accordent à dire que ce projet devrait être déjà réalisé tant il procurerait plus de tranquillité aux habitants des deux communes et il éloignerait les nuisances liés à la circulation, rendant la vie dans les deux villes plus aisée. L'utilité publique de ce projet se justifie par la nécessité d'alléger la traversée de Livron et Loriol en termes de trafic en assurant un meilleur cadre de vie et la sécurité des personnes.

En conclusion de cette enquête, en l'état actuel du dossier et compte tenu des échanges avec les représentants du Maître d'Ouvrage en cours d'enquête et lors des réunions des (24 10 19, 08 11 2019, 20 11 2019, et 14 01 2020) après l'analyse des avis du public assortie de mes réflexions personnelles, j'exprime mon avis ci-joint :

- Après avoir conduit l'enquête publique conformément à l'arrêté préfectoral 2019304-0004 du 31 10 2019,
- Après avoir étudié le dossier volumineux mis à l'enquête,
- Après avoir communiqué avec le maître d'ouvrage et procédé à la visite des lieux,
- Après avoir assuré 5 permanences en mairie de Livron et Loriol,
- Après avoir déposé en main propre le Procès-verbal de synthèse au représentant du maître d'ouvrage, en mairie de Livron le 14 01 2020 et après avoir pris connaissance de ses réponses exprimées en date du 28 01 2020.

Constatant

- Que le projet de déviation est visé par la catégorie 6° du tableau de l'annexe 1 de l'article R122-2 du code de l'environnement. Il est également soumis à une évaluation environnementale (cas par cas).
- Que le projet est compatible avec les Plans , Schémas, Programmes et Documents de Planification .(SDAGE, PLU des communes de Livron et Loriol).
- Que le dossier a fait l'objet de concertations avec les collectivités locales et avec les partenaires institutionnels locaux.
- Que la solution retenue (tracé à deux voies bidirectionnelles avec créneau de dépassement sur les linéaires réduits) est la moins coûteuse, qu'elle permet le développement d'activités et qu'elle apporte un confort à l'utilisateur tout en améliorant les impacts sur l'environnement .
- Que ce projet nécessite néanmoins l'acquisition de 24 nouvelles parcelles soit 18 128 m2

- Que ce projet rétabli tous les écoulements hydrauliques et construit un nouveau pont sur la Drôme et qu'il réalise la transparence hydraulique par la construction d'ouvrages de décharge sous la nouvelle voie.
- Que le public a bien été informé du projet par affichage en mairie, sur les panneaux lumineux de la commune, sur le site internet de la préfecture , par les publications dans la presse locale.

Considérant :

- Que le public a pu s'exprimer sur le registre d'enquête, par internet et par courrier.
- Que le dossier comprend toutes les pièces nécessaires à la bonne compréhension du projet permettant au public d'apprécier la teneur des opérations projetées, de connaître par des mesures précises les conditions attendues de ces travaux.
- Que les impacts des travaux sur le milieu naturel identifiés par la méthode "ERC" ont été bien traités et que les mesures mises en place sont suffisantes.
- Que le projet sera traité dans son ensemble pour que toutes les mesures soient effectives.

Le dossier mis à l'enquête a bénéficié de l'expérience de plusieurs experts dans tous les domaines concernés et aussi il a mûri pendant le temps écoulé depuis son début de projet, si bien que je ne trouve pas de recommandation nouvelle à ajouter. De plus la nouvelle réglementation oblige le maître d'ouvrage à se conformer à ses exigences techniques et financières .

J'émet un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet de déviation routière des communes de Livron-sur-Drôme et Loriol-sur-Drôme.

Le Commissaire enquêteur
le 03 02 2020



Document B2

Enquête publique Environnementale Unique
Installations, Ouvrages, Travaux et Activités
(AEU-IOTA) comprenant une Autorisation au
titre de la loi sur l'eau, une dérogation à
l'interdiction d'atteinte aux espèces et
habitats protégés

CONCLUSION MOTIVÉE N° 2

Le projet de déviation routière de la RN7 entre les communes de Livron- sur - Drôme et de Loriol- sur Drôme a été initié dans les années 1990 sur la base d'un tracé 2 x 2 voies. La déclaration d'utilité publique du projet a été prononcée en décembre 2001(Arrêté n° 01-6040 du 13 12 2001) puis prorogée en juin 2006 (Arrêté n°06-3094 du 29 06 2006). La libération des emprises incluant les acquisitions foncières a été initiée et les travaux pour la création du giratoire RD 104N ont été réalisés. Aujourd'hui après étude des différents scénarii le nouveau projet mis à l'enquête porte sur une route à 2x1 voie avec créneaux de dépassement sur une distance de 9200m, au sens de la nouvelle réglementation, il est soumis à une demande d'autorisation environnementale (IOTA) et à une demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés.

Au delà des acquisitions précédentes l'emprise du projet à nécessité la réservation par le Maître d'ouvrage de 24 nouvelles parcelles, essentiellement localisées aux futurs giratoires.

La demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés concerne donc l'ensemble du projet comprenant les nouvelles dispositions routières et environnementales.

Cette enquête a été conduite conformément à l'Arrêté préfectoral n°2019304-0004 du 31 10 2019.

Au cours de son déroulement du 29 11 2019 au 06 01 2020, il n'y a pas eu d'incident, le public a été régulièrement informé du projet lors des 5 permanences tenues dans les deux communes de Livron et Loriol.

Les registres ont contenu :

- 15 contributions et 5 courriers dont 3 par internet pour Livron,
- 11 contributions et 1 courrier pour Loriol.

Au total 26 contributions et 6 courriers, peu de personne se sont intéressé à la protection de l'environnement, tant au sujet des espèces vivantes sur ce site qu'à leur habitat . Cependant je note que les études les concernant sont de bonne qualité et que le projet à bien pris en compte la préservation du milieu naturel. Les mesures selon la doctrine "ERC" ont été bien étudiées, adaptées au contexte local; les habitats bien recensés, dénombrés et les nouveaux habitats sont bien positionnés sur les sites amendés, quelquefois reconditionnés.

La plupart des contributeurs s'accordent à dire que ce projet devrait être déjà réalisé tant il procurerait plus de tranquillité aux habitants des deux communes et il éloignerait les nuisances liés à la circulation, rendant la vie dans les deux villes plus aisée.

En conclusion de cette enquête, en l'état actuel du dossier et compte tenu des échanges avec les représentants du Maître d'Ouvrage en cours d'enquête et lors des réunions des (24 10 19, 08 11 2019, 20 11 2019, et 14 01 2020) après l'analyse des avis du public assortie de mes réflexions personnelles, j'exprime mon avis ci-joint :

- Après avoir conduit l'enquête publique conformément à l'arrêté préfectoral 2019304-0004 du 31 10 2019,
- Après avoir étudié le dossier volumineux mis à l'enquête,
- Après avoir communiqué avec le maître d'ouvrage et procédé à la visite des lieux,
- Après avoir assuré 5 permanences en mairie de Livron et Loriol,
- Après avoir déposé en main propre le Procès-verbal de synthèse au représentant du maître d'ouvrage, en mairie de Livron le 14 01 2020 et après avoir pris connaissance de ses réponses exprimées en date du 28 01 2020.

Constatant

- Que le projet de déviation est visé par la catégorie 6° du tableau de l'annexe 1 de l'article R122-2 du code de l'environnement.
- Que ce projet est soumis à une évaluation environnementale au cas par cas (IOTA).
- Que le projet est compatible avec les Plans , Schémas, Programmes et Documents de Planification .(SDAGE, PLU des communes de Livron et Loriol).
- Que le projet est concerné par deux ZNIEFF et un ZICO.
- Que le dossier a fait l'objet de concertations avec les collectivités locales et avec les partenaires institutionnels locaux.
- Que la solution retenue (tracé à deux voies bidirectionnelles avec créneau de dépassement sur les linéaires réduits) est la moins coûteuse, qu'elle permet le développement d'activités et qu'elle apporte un confort à l'utilisateur tout en améliorant les impacts sur l'environnement .

- Que ce projet nécessite néanmoins l'acquisition de 24 nouvelles parcelles soit 18 128 m²
- Que ce projet rétablit tous les écoulements hydrauliques et construit un nouveau pont sur la Drôme et qu'il réalise la transparence hydraulique par la construction d'ouvrages de décharge sous la nouvelle voie.
- Que le projet prévoit la réception et le traitement des effluents de voiries dans les 7 ouvrages de rétention.
- Que l'étude d'impact du projet prend bien en compte le volet environnemental incluant le milieu naturel, les espèces et leur habitat,
- Que les mesures mises en place en phase provisoire et définitive sont appropriées et qu'elles contribuent à préserver le milieu naturel,
- Que le public a bien été informé du projet par affichage en mairie sur les panneaux lumineux de la commune, sur le site internet de la préfecture et par les publications dans la presse locale.

Considérant :

- Que le public a pu s'exprimer sur le registre d'enquête, par internet et par courrier.
- Que le dossier comprend toutes les pièces nécessaires à la bonne compréhension du projet permettant au public d'apprécier la teneur des opérations projetées, de connaître par des mesures précises les conditions attendues de ces travaux.
- Que les impacts des travaux sur le milieu naturel identifiés par la méthode "ERC" ont été bien traités et que les mesures mises en place sont suffisantes.
- Que le projet sera traité dans son ensemble pour que toutes les mesures soient effectives.

Le dossier mis à l'enquête a bénéficié de l'expérience de plusieurs experts dans tous les domaines concernés et aussi il a mûri pendant le temps écoulé depuis son début de projet, si bien que je ne trouve pas de recommandation nouvelle à ajouter. De plus la nouvelle réglementation oblige le maître d'ouvrage à se conformer à ses exigences environnementales et financières .

J'émet un avis favorable à cette enquête environnementale unique comprenant une autorisation au titre de la loi sur l'eau et une dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés.

Le Commissaire enquêteur
le 03 02 2020



Document C

Enquête publique Environnementale Unique
regroupant

une enquête préalable à déclaration d'utilité
publique,

Une enquête Autorisation Environnementale
Unique pour les installations, Ouvrages,
Travaux et Activités (AEU-IOTA) comprenant
une Autorisation au titre de la loi sur l'eau,
une dérogation à l'interdiction d'atteinte aux
espèces et habitats protégés

ANNEXES

1. Compte rendu de réunion du 08 11 2019
2. Compte rendu de visite du 20 11 2019
3. Rapport de synthèse n°1
4. Rapport de Synthèse n°2
5. Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage du 28 01 2020