



HUGLO LEPAGE

a v o c a t s

42, rue de Lisbonne
75008 Paris

Tél : +33 (0)1 42 90 98 01

69, rue Saint-Ferréol
13006 Marseille

Tél : +33 (0)4 84 89 47 99

6, quai Kléber
67000 Strasbourg

Tél : +33 (0)3 67 10 32 18

M. le Président de la commission d'enquête
Vinci Autoroutes – Echangeur de Porte de
DromArdèche

Mairie de Saint Rambert d'Albon

3, place de Bonrepos

26140 Saint Rambert d'Albon

FRANCE

Par mail : enquete-publique5502@registre-dematerialise.fr

Paris, le 04 octobre 2024

N/Réf. : ASSOCIATION ASSEZ - ECHANGEUR DROMARDECHE - 23022073
CL/BJ

Monsieur le Président,

Agissant au nom et pour le compte de ma cliente, l'Association ASSEZ, je viens par la présente déposer des observations dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de création des deux demi-diffuseurs à Saint-Rambert-d'Albon et Saint-Barthélémy-de-Vals.

Il convient d'ores et déjà d'indiquer qu'il est très difficilement compréhensible que le projet soit actuellement soumis à l'enquête publique alors qu'il est manifeste que le dossier est aujourd'hui incomplet.

En effet : il est constant que le projet va largement impacter le territoire de Portes de Dromardeche, Arche Agglo et Romans Valence Agglo en induisant une augmentation de 75 % du trafic routier sur la RD 112 et 37 % sur la RD 53, sans préjudice de l'augmentation de trafic sur la RD 1, impliquant de manière consubstantielle un réaménagement global de ces infrastructures routières sans préjudice, bien entendu, de l'ensemble des impacts et nuisances engendrées par ces transformations.

L'examen de l'ensemble des pièces du dossier soumis à enquête publique démontre que le coût de cette situation n'a nullement été pris en considération, que ce soit au stade de l'analyse de l'utilité publique du projet ou encore des conséquences en terme d'atteinte à l'environnement et à la santé publique.

www.huglo-lepage.com
contact@huglo-lepage.com

HUGLO LEPAGE SAS
Société d'avocats au Barreau de Paris
Toque P1
RCS Paris n°834 173 775



Il suit de là que le présent dossier soumis à enquête publique est éminemment insincère et que le projet ne saurait être déclaré d'utilité publique dès lors qu'il occulte totalement l'impact environnemental, social, économique ainsi qu'en termes de santé publique du bouleversement des infrastructures du réseau secondaire.

En premier lieu, il est constant qu'au regard de l'état lacunaire du dossier d'enquête publique qui ne porte pas sur la globalité du projet, l'avis ne peut qu'être défavorable dans l'attente du dépôt d'un dossier complet et sincère (I).

En second lieu, sans préjudice des graves insuffisances de l'étude d'impact, il s'avère que le projet est dépourvu d'utilité publique (II) et que ses justifications ne permettent pas de déroger à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées (III).

Table des matières

I.	Sur l'insuffisance du dossier soumis à étude d'impact.....	3
I.1	– La méconnaissance de l'article L.122-1 du code de l'environnement et l'absence de prise en compte des incidences globales du projet sur l'environnement.	7
I.2	– L'insuffisante description des solutions alternatives satisfaisantes.....	9
I.3	– L'insuffisante évaluation du coût du projet.....	11
I.4	– Les impacts sur le milieu naturels et insuffisance des mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser)	12
I.5	– L'insuffisante prise en compte du bruit et des mesures de réduction à la source	13
II.	Sur l'absence d'utilité publique	18
II.1	– Rappel des principes relatifs à la reconnaissance d'utilité publique d'une opération d'expropriation.....	18
II.2	– Sur l'absence d'évaluation du coût et de l'impact du projet.....	19
II.3	– Les effets sur le climat et la qualité de l'air	19
II.4	– L'impact sur les milieux naturels.....	21
III.	Sur l'absence de justification quant à l'obtention d'une dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées.....	26
III.1	– Rappel des principes relatifs à l'obtention d'une dérogation quant à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées.....	26
III.2	– Sur l'absence de solution alternative satisfaisante.....	28
III.3	– Sur l'absence de conservation des espèces	30
III.4	– Sur l'absence de raison impérieuse d'intérêt public majeur.....	31

I. Sur l'insuffisance du dossier soumis à étude d'impact

Aux termes du III de l'article L.122-1 du code de l'environnement :

« (...) Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. »

Le projet de demi-diffuseurs est soumis à évaluation environnementale en vertu de l'article R. 122-2 du Code de l'environnement et la rubrique 6 de son annexe.

L'évaluation environnementale doit permettre, selon l'article R. 122-5 du Code de l'environnement, de décrire et d'apprécier de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet notamment sur les facteurs suivants :

1° La population et la santé humaine

2° La biodiversité, en accordant une attention particulière aux espèces et aux habitats protégés au titre de la directive 92/43/CEE du 21 mai 1992 et de la directive 2009/147/CE du 30 novembre 2009

3° Les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat

4° Les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage

Le pétitionnaire doit dans ce but présenter une étude d'impact comprenant les différents éléments exigés par l'article R. 122-5 du Code de l'environnement lequel dispose que :

« I. Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

III – En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire :

1° Un résumé non technique des informations prévues ci-dessous. Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant ;

2° Une description du projet, y compris en particulier :

– une description de la localisation du projet ;

– une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition nécessaires, et des exigences en matière d'utilisation des terres lors des phases de construction et de fonctionnement ;

- une description des principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet, relatives au procédé de fabrication, à la demande et l'utilisation d'énergie, la nature et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisés ;
- une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement.

Pour les installations relevant du titre Ier du livre V du présent code et les installations nucléaires de base mentionnées à l'article L. 593-1, cette description pourra être complétée dans le dossier de demande d'autorisation en application des articles R. 181-13 et suivants et de l'article 8 du décret n° 2007-1557 du 2 novembre 2007 modifié relatif aux installations nucléaires de base et au contrôle, en matière de sûreté nucléaire, du transport de substances radioactives ;

3° Une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, dénommée "scénario de référence", et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ;

4° Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage ;

5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres :

a) De la construction et de l'existence du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition ;

b) De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ;

c) De l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets ;

d) Des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement ;

e) Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique ;

- ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le maître d'ouvrage ;

f) Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ;

g) Des technologies et des substances utilisées.

La description des éventuelles incidences notables sur les facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 porte sur les effets directs et, le cas échéant, sur les effets indirects secondaires, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet ;

6° Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence ;

7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ;

8° Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour :

– éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;

– compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.

La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments mentionnés au 5° ;

9° Le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées ;

10° Une description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement ;

11° Les noms, qualités et qualifications du ou des experts qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation ;

12° Lorsque certains des éléments requis ci-dessus figurent dans l'étude de maîtrise des risques pour les installations nucléaires de base ou dans l'étude des dangers pour les installations classées pour la protection de l'environnement, il en est fait état dans l'étude d'impact.

III. – Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre :

– une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;

– une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;

– une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ;
– une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;
– une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.

Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52. »

La jurisprudence considère de son côté de manière constante que « *les inexactitudes, omissions ou insuffisances d'une étude d'impact ne sont susceptibles de vicier la procédure et donc d'entraîner l'illégalité de la décision prise au vu de cette étude que si elles ont pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou si elles ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative.* » (CAA Marseille, 20 octobre 2005, *Société Durance Granulats*, n°03MA011914 ; CE 14 octobre 2011, *Société Ocréal*, n°323257).

En l'espèce, l'étude d'impact souffre de nombreuses insuffisances et omissions de nature à vicier la procédure d'information du public quant aux impacts réels du projet sur les différentes valeurs protégées par les textes.

Ces insuffisances et omissions portent sur les différentes exigences de l'étude d'impact et l'on étudiera successivement :

- I.2 - L'insuffisante description des solutions alternatives satisfaisantes ;
- I.3 - L'insuffisante évaluation du coût du projet ;
- I.4 - L'insuffisante prise en compte des impacts sur le milieu naturels et l'insuffisance des mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser) ;
- I.5 - L'insuffisante prise en compte du bruit et des mesures de réduction à la source ;

Toutefois, avant d'étudier en détail l'ensemble de ces points, on reviendra sur le vice consubstantiel du dossier d'enquête publique qui méconnaît de manière flagrante les dispositions de l'article L.122-1 du code de l'environnement dès lors que le porteur de projet se refuse à étudier l'ensemble des incidences du projet dans sa globalité (I.1).

Il suit de là que l'enquête qui est présentée au public est nécessairement tronquée.

I.1 – La méconnaissance de l'article L.122-1 du code de l'environnement et l'absence de prise en compte des incidences globales du projet sur l'environnement.

Sur la nécessaire prise en compte de la globalité des effets d'un projet nonobstant l'existence de plusieurs maîtres d'ouvrages et de phasage de projet, la jurisprudence administrative a pu considérer que le projet de construction d'une halle et d'un parc de stationnement relevant de deux rubriques de la nomenclature et constitué de plusieurs travaux fractionnés dans le temps avec une multiplicité de maîtres d'ouvrage, doit, en application du III de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, être appréhendé dans son ensemble, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. En outre, dès lors que la réalisation de ce projet est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations, ses incidences sur l'environnement doivent, en application de l'article L.122-1-1, III, du même code, être appréciées lors de la délivrance de la première autorisation, en l'espèce, celle, préalable, de l'abattage des arbres présents sur le terrain d'assiette (CAA Nantes, 18 janv. 2022, n° 19NT04955).

En l'espèce, il ressort très clairement des documents que la mise en œuvre du projet, induisant une explosion du trafic sur le réseau secondaire implique le redimensionnement de celui-ci, s'agissant en particulier la RD112, de la RD53 et de la RD 1 ainsi que cela avait été clairement évoqué lors de la concertation publique (Vol I, p.162).

Il ne s'agit pas de projets distincts mais bel et bien d'un réaménagement induit par la création des deux demi-diffuseurs.

Dans son avis délibéré du 7 mars 2024, l'autorité environnementale a bien entendu relevé cette grave lacune :

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

Cette incomplétude n'a d'ailleurs pas permis à l'autorité environnementale de mener correctement sa mission d'évaluation des effets du projet, ce alors même que les projets de recalibrage de ces réseaux sont aujourd'hui soumis à évaluation environnementale (décisions

de la MRAE des 4 et 8 mars 2021 pour la RD 112 et RD 53 ; décision du 28 juillet 2021 s'agissant de la déviation du village de Bren).

Il ne s'agit pas du seul projet dont l'impact aurait dû être étudié dans le cadre de la présente étude soumise à enquête publique.

Dans ses deux décisions du 11 décembre 2023, la MRAE soulignait dans ses avis relatifs à la mise en comptabilité des PLU d'Albon, de Saint-Rambert-d'Albon et Saint-Barthélémy :

« **Considérant** que certaines incidences du projet (en particulier l'urbanisation induite) se cumulent à celles liées aux projets suivants :

- le présent demi-diffuseur nord qui s'implante également sur la commune voisine d'Albon et demi-diffuseur sud sur la commune de Saint-Barthélémy-de-Vals (ces deux projets faisant l'objet de la présente demande de DUP) ;
- complément du demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud sur l'autoroute A7 qui s'implante sur la commune de Reventin-Vaugris (38) ;
- extension du parc d'activités Axe 7 sur la commune limitrophe d'Albon ;
- recalibrage des RD 112 et RD 53 ;

et que ces effets cumulés ne sont pas étudiés ; » (p.3, nous soulignons)

Force est de constater que l'impact de la création du demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud n'a pas davantage été pris en compte ni davantage l'extension du parc d'activités Axe 7 ou encore la zone d'activité Inspira.

Ces graves lacunes se déclinent en profondeur sur l'ensemble des sujets traités dans le dossier d'étude d'impact, rendant celui-ci totalement obsolète et ne permettant pas de considérer que les sujets qu'il traite le soient dans leur complétude.

Pourtant, il résulte du dossier d'enquête publique que le maître d'ouvrage est bien conscient de ce que, à tout le moins, « *des interactions existent entre ces différents projets* » (Etude d'impact environnemental, p. 775).

Force est de constater que le pétitionnaire n'en tire aucune conséquence et se contente de relever dans son mémoire en réponse à l'autorité environnementale et dans le dossier d'enquête publique que dès lors qu'il n'assure pas la maîtrise d'ouvrage des différents projets en cause, il n'a pas à en tenir compte dans l'étude d'impact.

Un tel raisonnement est assurément erroné en droit au regard de la rédaction de l'article L.122-1 du code de l'environnement qui prévoit que l'ensemble des incidences d'un même projet doivent être prises en considération nonobstant le phasage des travaux ou la circonstance que plusieurs maîtres d'ouvrage interviennent.

On ajoutera, en outre, que Vinci Autoroutes assure la maîtrise d'ouvrage du demi-diffuseur de Reventin-Vaugris dont les travaux sont en cours. Ces éléments auraient dû être pris en compte dans l'étude d'impact. Force est de constater que le porteur de projet ne l'a pas fait.

En outre, ainsi que le relève le CNPN dans son avis du 12 mai 2024, le dossier ne contient « *Aucune évaluation des impacts cumulés du projet ne figure au dossier. Cette omission est d'autant plus regrettable qu'en contexte urbain les opérations d'aménagement sont nombreuses et régulières. En outre, il s'agit d'une omission réglementaire en matière d'évaluation environnementale (Art. R 122-5 du code de l'environnement).* » (p.3).

Nous trouvons donc dans une situation où le projet est parfaitement précipité alors que le porteur de projet est parfaitement au fait de l'ensemble des conséquences du projet litigieux et de son incidence sur d'autres projets – dont les études environnementales sont en cours - dont les effets se cumulent avec le projet aujourd'hui soumis à enquête publique, ce qui n'est pas contesté par le maître d'ouvrage.

Il importe au maître d'ouvrage de reprendre l'ensemble du dossier afin de prendre en compte les différents impacts induits sur le territoire et les effets cumulés induits par le projet.

On relèvera, enfin, que l'avis favorable du CNPN du 12 mai 2024 est conditionné par la prise en compte des effets cumulés du projet, absents du dossier.

En l'état, il faut donc considérer cet avis comme étant défavorable.

I.2 – L'insuffisante description des solutions alternatives satisfaisantes

On rappellera tout d'abord que l'interdiction de destruction d'espèces protégées telle que résulte l'article L.411-1 du code de l'environnement oblige les porteurs de projets à choisir de retenir la solution alternative de moindre impact au regard de l'atteinte à l'environnement.

D'ores et déjà, on peut regretter au sein de l'analyse un premier biais qui est celui d'une constante augmentation du trafic sur le réseau secondaire sans jamais caractériser les éléments permettant de conclure à une telle augmentation de trafic justifiant la création des deux demi-diffuseurs.

Or, à la lecture du dossier d'enquête publique, force est de constater que le projet litigieux est pour l'essentiel à l'origine de l'augmentation de trafic sur le réseau secondaire.

Cette analyse est parfaitement corroborée par l'analyse multicritères démontrant que toute solution de création d'échangeur aboutit à une situation défavorable (orange) sur les trois scénarios (p. 356).

Il en résulte que le projet ne trouve sa justification qu'au regard des effets qu'il engendre lui-même : il suit de là que l'analyse des solutions alternatives est manifestement biaisée *ab initio*.

L'analyse multicritères (vol. 2, p. 352) est quant à elle la reprise fidèle de la concertation organisée en 2019.

On ne peut tout d'abord que regretter qu'aucune solution combinée des modes de transports alternatifs (transports en commun + ferroviaire + modes doux) n'ait été analysée. Cette analyse est reprise par l'autorité environnementale dans son avis : « *Le recours aux modes ferroviaires ou fluviaux, aux transports en commun routiers (bus), aux modes actifs est écarté en invoquant l'insuffisance de la réponse qu'ils peuvent chacun apporter, sans envisager ni de les combiner, ni de faire évoluer l'offre existante, en mettant en avant uniquement leurs limites et pas les opportunités qu'ils représentent* » (p.8).

Pourtant, d'une part, l'orientation n°7 du Scot Rives du Rhône promeut précisément l'intermodalité, d'autre part, le plan climat air énergie territorial (PCAET) approuvé en mai 2022 conclut à l'importance de réduire l'impact du transport routier sur les émissions de gaz à effet de serre, relevant la forte proportion de trajets domicile-travail effectués en voiture (86%), ainsi que les 24,48 % de transport transit (selon diagnostic PCAET, p.62). Ces émissions de GES (p. 107 du diagnostic PCAET) ont augmenté de 6 % entre 2010 et 2016 et pourtant en 2030, la communauté de communes imaginait une baisse de 11 % des émissions de GES en tablant sur des révolutions techniques (-60 % de consommations de carburant, -40 % en gonflant mieux les pneus ou en pratiquant l'écoconduite selon tableau de la p. 107 du diagnostic).

Il ne ressort nullement du projet que celui-ci contribue au PCAET.

Qui plus est, l'analyse des modes de transports alternatifs est très partielle au regard des disponibilités actuelles, à savoir l'autopartage et le covoiturage.

En outre, force est de constater que cette analyse multicritère est dépourvue de toute méthodologie permettant de comprendre les critères d'évaluation des trois variantes proposées.

Partant, il n'existe aucun critère objectif permettant de pondérer les différents niveaux d'impacts.

Plus grave, ainsi que le relève le conseil national de protection de la nature « *l'analyse complémentaire réalisée au stade avant-projet provisoire (AVP), fournie page 20, celle-ci, plus documentée quant aux critères environnementaux pris en compte (zonages environnementaux, captages d'eau potable, habitats impactés), fait apparaître la variante 2 (Scénario nord diffuseur complet avec la RD132) comme étant la moins impactante. Partant de ce résultat, la sélection par le porteur du projet d'une variante différente n'est pas*

conforme à son obligation de retenir la solution alternative de moindre impact (Art.L411-1 du code de l'environnement) » (p.1-2).

Il faut ajouter à cela que compte tenu de l'incertitude liée au modèle utilisé (environ 5%) le scénario échangeur nord complet n'a aucun effet sur le réseau secondaire de la Drôme des Collines entre Saint-Vallier, Saint-Barthémy-de-Vals, Bren, Saint-Donat et Romans (D112, D53), ni entre Romans et Tain (D532). Toutefois, il a le même effet positif que les autres scénarios en diminuant le trafic sur la RN7 entre Saint-Vallier et Tain (dont pour la traversée des deux villes) ainsi qu'il peut être constaté en consultant le tableau de l'étude EGIS (p. 65) :

TJMA 2036		RD112	RD53	RD532	RN7	RN7	RD51
		St-Barth. à St-Donat	St-Donat à Romans	Romans à Tain	St-Vallier à Tain	Albon à St-Vallier	Châteauneuf de Galaure
<i>Référence</i>		4.170	6.780	15.130	11.540	16.630	2.950
Scénario 1	1 diffuseur nord	4.050	6.600	15.270	10.440	17.010	2.950
Scénario 2	1 diffuseur sud	7.070	9.240	12.430	10.570	15.770	3.370
Scénario 3	2 demi-diffuseurs	7.150	9.270	12.440	10.200	14.830	3.080

Ces contradictions manifestes n'ont pas été relevées dans le dossier d'étude d'impact qui persiste à considérer que la variante n°3 est moins impactante.

Il s'agit donc, à nouveau, d'un biais manifeste au regard de l'analyse multicritères.

A nouveau, le dossier d'étude d'impact est entaché de graves lacunes impliquant qu'il soit totalement repris.

I.3 – L'insuffisante évaluation du coût du projet

Il ressort du dossier d'enquête publique que le coût du projet est actuellement de 32,1 millions d'euros (p. 49, étude d'impact environnementale).

Le coût des mesures environnementales est évalué en à 6 M € (étude d'impact environnementale, p. 25).

A nouveau, cette somme ne prend pas en considération l'ensemble des travaux induits par le projet litigieux, à savoir

- la recalibrage du réseau secondaire ;
- le coût de l'expropriation induite par cette opération ;
- le coût des mesures de compensation environnementale nécessaire ;

Il suit de là qu'il n'existe aujourd'hui aucune estimation du coût réel du projet.

I.4 – Les impacts sur le milieu naturels et insuffisance des mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser)

Ainsi qu'il a été rappelé *supra*, la loi RBNP prévoit l'application de la séquence ERC aux projets soumis à évaluation environnementale. Celle-ci obéit à des conditions bien spécifiques.

Un jugement du TA de Clermont-Ferrand a été rendu le 30 octobre 2012 (n°1200404). Le juge a considéré que le renvoi à des études ultérieures portant sur un élément substantiel du projet a privé le public d'information et de la possibilité de présenter ses observations. Il prononce l'annulation de l'arrêté rendu à la suite d'une procédure irrégulière.

Dans un autre jugement du 11 février 2014 Tribunal administratif de Châlons-en-Champagne du 11 février 2014, n° 1101772, *Association France nature environnement c/ Préfet des Ardennes*, le juge considère que le fait de prévoir le principe d'une compensation des fonctionnalités écologiques des zones touchées, mais sans proposer de mesures concrètes, en renvoyant leur détermination à une étude ultérieure est de nature à empêcher le public de présenter ses observations sur un élément substantiel du projet et à rendre l'enquête publique invalide.

Encore faut-il que l'état initial ne soit pas faussé.

Cet état initial est bien évidemment faussé dès lors que la zone d'analyse de l'impact du projet n'est pas correctement définie ainsi qu'il a été d'ores et déjà longuement dit.

Ainsi, un nombre considérable de sites, d'espèces protégées de faune comme de flore impactées par le recalibrage du réseau secondaire ne sont pas pris en compte dans la présente étude de sorte que le bilan environnemental en sort totalement faussé.

Cette situation démontre une méconnaissance majeure de la séquence ERC.

Aux termes de l'article L.163-1 du code de l'environnement :

« Les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité visent un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité. Elles doivent se traduire par une obligation de résultats et être effectives pendant toute la durée des atteintes. Elles ne peuvent pas se substituer aux mesures d'évitement et de réduction. Si les atteintes liées au projet ne peuvent être ni évitées, ni réduites, ni compensées de façon satisfaisante, celui-ci n'est pas autorisé en l'état »

Force est de constater que le maître d'ouvrage s'il identifie des sites de compensation ne précise nullement l'état dans lequel ceux-ci se trouvent ni s'ils ne sont pas déjà objet de mesures de compensation.

Il est donc matériellement impossible d'exercer un suivi des mesures de compensation, contrairement aux prévisions de l'article R. 122-13 du code de l'environnement précité.

Le maître d'ouvrage n'apporte en outre aucune garantie au regard de l'absence de perte nette sur les périodes de 15, 20 ou 30 ans.

La concrétisation des mesures compensatoires apparaît ici très aléatoire, voire inexistante.

Cela signifie en effet que toutes les mesures de compensations en termes d'hectares de zones à compenser ont été soumises à enquête publique sans que la faisabilité sur le site désigné n'ait été étudiée au préalable. Cette pratique constitue un traitement totalement insuffisant au vu des perspectives de destruction de milieux naturels du projet.

Il faut ajouter à cela l'absence totale de précision sur le processus de compensation et son déroulement. L'étude d'impact se borne à répondre à des exigences précises et détaillées par la règlementation en n'exposant que la taille des surfaces à compenser en fonction des ratios applicables.

A nouveau, il apparaît que l'étude d'impact est nécessairement faussée.

I.5. – L'insuffisante prise en compte du bruit et des mesures de réduction à la source

Aux termes de l'article L.571-9 du code de l'environnement :

« I.- La conception, l'étude et la réalisation des aménagements et des infrastructures de transports terrestres prennent en compte les nuisances sonores que la réalisation ou l'utilisation de ces aménagements et infrastructures provoquent à leurs abords.

II.- Des décrets en Conseil d'Etat précisent les prescriptions applicables :

1° Aux infrastructures nouvelles ;

2° Aux modifications ou transformations significatives d'infrastructures existantes ;

3° Aux transports guidés et, en particulier, aux infrastructures destinées à accueillir les trains à grande vitesse ;

4° Aux chantiers.

III.- Le dossier de demande d'autorisation des travaux relatifs à ces aménagements et infrastructures, soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre 1er du présent code, comporte les mesures envisagées pour supprimer ou réduire les conséquences dommageables des nuisances sonores »

L'article L.571-10 du même code prévoit :

« Dans chaque département, le préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Sur la base de ce

classement, il détermine, après consultation des communes, les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire.

Les secteurs ainsi déterminés et les prescriptions relatives aux caractéristiques acoustiques qui s'y appliquent sont reportés dans les plans d'occupation des sols des communes concernées.

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article, et notamment les conditions de l'information des constructeurs et du classement des infrastructures en fonction du bruit ».

Aux termes de l'article R.571-44 du code de l'environnement :

« La conception, l'étude et la réalisation d'une infrastructure de transports terrestres nouvelle ainsi que la modification ou la transformation significative d'une infrastructure de transports terrestres existante sont accompagnées de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances sonores excessives.

Le maître d'ouvrage de travaux de construction, de modification ou de transformation significative d'une infrastructure est tenu, sous réserve des situations prévues à l'article R. 571-51, de prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores affectant les populations voisines de cette infrastructure soient limitées, dans les conditions fixées par la présente sous-section, à des niveaux compatibles avec le mode d'occupation ou d'utilisation normal des bâtiments riverains ou des espaces traversés »

L'article R.571-45 du même code dispose :

« Est considérée comme significative, au sens de l'article R. 571-44, la modification ou la transformation d'une infrastructure existante, résultant d'une intervention ou de travaux successifs autres que ceux mentionnés à l'article R. 571-46, et telle que la contribution sonore qui en résulterait à terme, pour au moins une des périodes représentatives de la gêne des riverains mentionnées à l'article R. 571-47, serait supérieure de plus de 2 dB (A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou cette transformation »

Aux termes des dispositions de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures :

« Article 2 :

Les niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure nouvelle, mentionnés à l'article 4 du décret relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres, sont fixés aux valeurs suivantes : (...)

USAGE ET NATURE DES LOCAUX : Logements en zone d'ambiance sonore préexistante modérée

Laeq (6 h – 22 h) (1) : 60 dB (A)

Laeq (22 h – 6 h) (1) : 55 dB (A)

USAGE ET NATURE DES LOCAUX : Autres logements

Laeq (6 h – 22 h) (1) : 65 dB (A)

Laeq (22 h – 6 h) (1) : 60 dB (A)

USAGE ET NATURE DES LOCAUX : Locaux à usage de bureaux en zone d'ambiance sonore préexistante modérée

Laeq (6 h – 22 h) (1) : 65 dB (A)

Une zone est 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 Laeq (6 h-22 h) est inférieur à 65 dB(A) et Laeq (22 h-6 h) est inférieur à 60 dB(A).

Dans le cas où une zone respecte le critère d'ambiance sonore modérée seulement pour la période nocturne, c'est le niveau sonore maximal de 55 dB(A) qui s'applique pour cette période »

« Article 3 :

Lors d'une modification ou transformation significative d'une infrastructure existante au sens des articles 2 et 3 du décret susvisé relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres, le niveau sonore résultant devra respecter les prescriptions suivantes :

- si la contribution sonore de l'infrastructure avant travaux est inférieure aux valeurs prévues à l'article 2 du présent arrêté, elle ne pourra excéder ces valeurs après travaux ;

- dans le cas contraire, la contribution sonore, après travaux, ne doit pas dépasser la valeur existant avant travaux, sans pouvoir excéder 65 dB(A) en période diurne et 60 dB(A) en période nocturne »

L'autorité environnementale au sein d'une note sur la prise en compte du bruit dans les projets d'infrastructures de transport routier et ferroviaire du 8 juillet 2015¹ a synthétisé l'état du droit de la manière suivante :

« En tout état de cause, il convient de rappeler les règles applicables. Pour ce qui concerne le bruit des infrastructures routières, de jour :

- quand l'infrastructure existante produit une contribution « avant travaux » supérieure à 65 dB(A), la limite applicable à l'infrastructure après travaux est réduite à 65 dB(A), que l'ambiance initiale soit modérée ou non. De fait, il s'agit d'une infrastructure qui n'aurait pu être autorisée si elle avait été construite ex nihilo après l'entrée en vigueur de la réglementation, sauf à démontrer l'impossibilité de traiter le bruit à la source et à procéder à des isolations de façade ;*

¹ http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150708_-_Note_sur_le_bruit_des_infrastructures_-_delibere_cle234991.pdf

- quand l'infrastructure existante produit une contribution « avant travaux » inférieure à 65 dB(A), deux cas peuvent se produire :
 - o ou bien l'ambiance « avant travaux » est modérée (c'est-à-dire que le bruit total « avant travaux » est lui aussi inférieur à 65 dB(A)) : alors la limite fixée à la contribution de l'infrastructure est égale à la valeur antérieure, ou à 60 dB(A) si cette valeur antérieure est inférieure ;
 - o ou bien l'ambiance « avant travaux » n'est pas modérée, par exemple du fait d'une autre infrastructure présente à proximité, ou encore parce que la condition applicable de nuit n'est pas remplie : la limite fixée à la contribution de l'infrastructure après travaux est de 65 dB(A) » (p.13)

Le tableau en page 14 de ladite note établit la synthèse suivante :

	Ambiance « avant travaux »	Contribution « avant travaux » (dB)	Contribution finale (dB)
Jour	Modérée (< 65 dB)	Ci < 60	Cf < 60
		60 < Ci < 65	Cf < Ci
	Non modérée, ou modérée de nuit uniquement (>65 dB)	Quel que soit Ci	Cf < 65
Nuit	Modérée, ou modérée de nuit uniquement (< 60 dB)	Ci < 55	Cf < 55
		55 < Ci	Cf < Ci
	Non modérée (>60 dB)	Quel que soit Ci	Cf < 60

Tableau 1 : Récapitulatif des différents cas possibles (en journée, pour des habitations), pour les routes et LGV. Pour les infrastructures ferroviaires, hors LGV, les seuils auxquels sont comparées les contributions initiale (Ci) et finale (Cf) doivent être augmentés de 3 dB. Le qualificatif « avant travaux », qui s'applique à l'ambiance ainsi qu'à la contribution de référence, soulève la difficulté d'interprétation exposée au § 1.2.3.

Aux termes de l'article R. 571-48 du code de l'environnement :

« Le respect des niveaux sonores maximaux autorisés est obtenu par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats. Toutefois, si cette action à la source ne permet pas d'atteindre les objectifs de la réglementation dans des conditions satisfaisantes d'insertion dans l'environnement ou à des coûts de travaux raisonnables, tout ou partie des obligations est assuré par un traitement sur le bâti qui tient compte de l'usage effectif des pièces exposées au bruit »

Il convient au préalable de souligner qu'il découle de ces dispositions une obligation de moyens incombant au maître d'ouvrage (l'analyse de l'ambiance sonore initiale) mais également une obligation résultats (contrôle des mesures de l'environnement sonore a posteriori).

Le maître d'ouvrage méconnaît la réglementation en vigueur dès lors qu'il doit raisonner bâti par bâti et non en tronçons homogènes ainsi qu'il vient d'être rappelé *supra* et qu'il a été dit par l'autorité environnementale (avis, p.14).

On observera qu'à aucun moment, l'étude d'impact n'indique l'ensemble des solutions envisagées afin de permettre au maître d'ouvrage de réaliser son obligation de résultat.

Il n'a absolument pas justifié ce choix alors qu'un traitement à la source de type enrobé antibruit ou des mesures de réduction de vitesse n'ont strictement pas été ni étudiées ni même évoquées.

Il en résulte que le projet litigieux méconnaît les dispositions du code de l'environnement relatives à la réduction de la pollution sonore.

Si aucune disposition légale n'impose que le maître d'ouvrage utilise un revêtement antibruit, celui-ci doit toutefois faire la démonstration :

- Qu'il a utilisé tous les dispositifs de protections à la source possible (la réduction à la source étant le moyen le plus efficace de lutte contre le bruit) ;
- Que les dispositifs économiquement raisonnables pouvant être utilisés ont effectivement été employés.

Bien qu'efficace pour atténuer le bruit dans l'environnement d'une manière globale et significative sur l'ensemble de l'infrastructure, les requérants rappellent, en cohérence avec le texte et l'esprit de la loi, que les revêtements antibruit en tant que dispositif de traitement des nuisances sonores à la source doivent impérativement être couplés à d'autres modes de protection ciblés (murs et merlons antibruit par exemple) permettant d'atteindre les seuils réglementaires.

Si le maître d'ouvrage choisit un autre moyen de réduction de la nuisance sonore, c'est à lui d'apporter la preuve de l'efficacité de ce dernier pour atteindre les objectifs globaux de réduction, mais également de faire la démonstration du caractère non raisonnable de l'emploi de ce dispositif.

Selon ce principe, le maître d'ouvrage doit démontrer qu'il a mis en œuvre tous les moyens à disposition pour :

1. Éviter de générer une pollution sonore supplémentaire ;
2. Réduire la pollution résiduelle inévitable en amont ;
3. Compenser le préjudice causé par la pollution sonore impossible à réduire.

Tel n'est pas le cas en l'espèce, de sorte que le maître d'ouvrage est dans l'incapacité de démontrer qu'il a bien respecté cette séquence.

Enfin, il convient d'indiquer qu'il ressort de l'étude d'impact aucune mesure de suivi pour le bruit.

Il suit de là, à nouveau, que l'étude d'impact doit être considérée comme étant particulièrement viciée à cet égard.

II. Sur l'absence d'utilité publique

Après avoir rappelé les principes relatifs à la reconnaissance d'utilité publique d'une opération d'expropriation (II.1) on indiquera que le présent projet n'est tout d'abord pas d'intérêt général dès lors qu'il n'est pas possible d'évaluer ni son coût ni son impact (II.2). Le projet présente également de graves conséquences du point de vue des effets sur le climat et la qualité de l'air (II.3) ainsi que sur l'environnement (II.4).

II. 1 – Rappel des principes relatifs à la reconnaissance d'utilité publique d'une opération d'expropriation

Selon la formule classique, une opération ne peut être déclarée d'utilité publique que « si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente » (CE, 28 mai 1971, *Ville Nouvelle-Est*, Rec. CE, p. 409).

Il en résulte que, lorsque le juge administratif doit se prononcer sur la légalité de la déclaration d'utilité publique d'une opération, il met en balance l'utilité publique de l'opération et ses inconvénients – notamment les atteintes à la propriété privée, le coût financier et les inconvénients d'ordre sociaux.

Le juge administratif vérifie alors si cette comparaison n'aboutit pas à un bilan négatif qui serait de nature à retirer à l'opération son caractère d'utilité publique, rendant la décision portant déclaration d'utilité publique illégale.

Désormais, le juge administratif met en balance l'intérêt de l'opération projetée avec l'ensemble des atteintes portées à d'autres intérêts publics (CE, 12 avril 2013, *Association coordination interrégionale stop THT*, n° 342409 ; CE, 15 avril 2016, *Fédération nationale des associations des usagers des transports* n° 387475).

Le juge administratif prend notamment en compte :

- les inconvénients du projet vis-à-vis de la santé publique (CE, Ass., 20 oct. 1972, *Société civile Sainte-Marie de l'Assomption*, n° 78829) ;
- les inconvénients du projet vis-à-vis du patrimoine architectural (CE, 3 mars 1993, *Ville de Saint-Germain*, n° 115073) ;

- les atteintes portées à l'environnement (CE, 22 oct. 2003 *Association SOS Rivière-Environnement*, n° 231953), notamment la mise en cause de la protection et de la valorisation de l'environnement (CE, 15 avril 2016, *Fédération nationale des associations des usagers des transports*, n° 387475) ;
- le coût excessif de l'opération (CE, Sect., 26 oct. 1973, *Sieur Grassin*, n°83261, ; CE, Ass., 28 mars 1997, *Association contre le projet d'autoroute transchablaisienne*, n° 170856 ; CE, 15 avril 2016, *Fédération nationale des associations des usagers des transports*, n° 387475) ;
- la localisation de l'opération projetée : il porte son contrôle sur les avantages et inconvénients du tracé retenu par l'administration (CE, 28 mars 2011, *Collectif contre les nuisances du TGV de Chasseneuil, du Poitou et de Migne-Auxances*, Rec. CE, p. 967).

II.2 – Sur l'absence d'évaluation du coût et de l'impact du projet

Il résulte de tout ce qui a été dit lors de la présente observation qu'il est matériellement impossible d'évaluer à la fois le coût financier du projet et l'impact de celui-ci au regard de l'environnement, de la santé publique, de l'augmentation de l'accidentologie et de la dégradation du cadre de vie des habitants.

Il existe en effet tellement d'éléments occultés dans la présente étude d'impact que le maître d'ouvrage est dans l'impossibilité totale d'évaluer l'impact du projet.

Ce projet est ainsi présenté au public de manière totalement précipitée et sans aucune méthode dès lors qu'il crée le problème qu'il est lui-même censé résoudre.

A l'instar de l'autorité environnementale, les commissaires enquêteurs ne sont pas mis en mesure de se prononcer sur un projet au regard de sa totale incomplétude.

II.3 – Les effets sur le climat et la qualité de l'air

A titre liminaire, ainsi qu'il a été dit, l'étude d'impact du projet ne mesure les effets qu'à l'échelle des quelques de l'air d'étude du projet sans prendre en considération l'augmentation de la pollution de l'air ou des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle du territoire dès lors qu'il est constant que le projet entraîne une requalification des voiries.

Sur la qualité de l'air :

L'article D. 222-38 du Code de l'environnement dispose que :

En application de l'article L. 222-9 du code de l'environnement, sont fixés les objectifs suivants de réduction des émissions anthropiques de polluants atmosphériques pour les années 2020 à 2024, 2025 à 2029, et à partir de 2030 :

	ANNÉES 2020 à 2024	ANNÉES 2025 à 2029	À PARTIR DE 2030
Dioxyde de soufre (SO2)	-55 %	-66 %	-77 %
Oxydes d'azote (NOx)	-50 %	-60 %	-69 %
Composés organiques volatils autres que le méthane (COVNM)	-43 %	-47 %	-52 %
Ammoniac (NH3)	-4 %	-8 %	-13 %
Particules fines (PM2, 5)	-27 %	-42 %	-57 %

En l'espèce, l'étude d'impact fait état de ce que les valeurs d'émissions liées au trafic de véhicules en l'état initial dépassaient déjà les valeurs limites fixées par la réglementation à proximité de l'autoroute A7 et la N7 pour le dioxyde d'azote (Etude Air et Santé, p.72) et les particules PM 2,5.

Toutefois, comme le relève également l'autorité environnementale, l'impact du projet n'est pas analysé au regard de l'augmentation de près de 75 % sur les axes secondaires de la RD 112 et RD 53, sans préjudice de l'augmentation du trafic sur la RD1, avec, corrélativement, une augmentation évidente des polluants.

Cela contribuera irrémédiablement à la méconnaissance des objectifs nationaux de réductions d'émissions de polluants atmosphériques.

Sur le climat :

Il convient de rappeler ici que la France s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre à horizon 2028 de 27 % par rapport à 2013 et de 75% d'ici à 2050 selon la Stratégie Nationale Bas-Carbone.

En l'espèce, on observera tout d'abord que la situation de référence n'est pas la situation actuelle, la seule quantifiable, mais celle résultant d'un modèle de l'hypothétique évolution du trafic.

Or, la réduction de 241.000 teq.CO2 indiquée se base sur un calcul cumulé jusqu'en 2075 (plus de 50 ans !). Pourtant, le modèle EGIS ne donne aucune prévision plus lointaine que 2045.

En outre, si l'étude d'impact conclut à une baisse des émissions de gaz à effet de serre très modeste de -0,4 % à l'horizon 2025 et -0,5 % à l'horizon 2045, celle-ci est en réalité totalement faussée dès lors qu'elle ne prend pas en considération les augmentations de trafic de 75 % sur le réseau secondaire qui aura corrélativement mais mécaniquement pour effet d'augmenter ces émissions.

En outre, la réduction indiquée doit être rapportée à la consommation totale sur cette période indiquée, soit environ 80.000.000 teq.CO2. Elle représente donc 0,3 % de la consommation estimée sur 50 ans.

Pourtant, aucune information n'est fournie sur le degré de fiabilité du modèle de trafic EGIS utilisé pour calculer la consommation totale. Cette consommation est grossièrement le produit du trafic (un nombre de véhicules) par une émission unitaire de CO2.

On peut cependant déduire l'incertitude sur le trafic estimé sur la base de la qualité du calage des flux relevés avec les flux estimés par le modèle. Le tableau présenté page 19/100 de l'annexe 2 du volume 3 (Étude de trafic EGIS) concerne les principaux points de comptage, on y relève que les écarts modèle-relevé sont compris entre 0.13 % et 8.63 % pour les véhicules légers et 0.3 et 20 % pour les poids lourds.

Le modèle utilisé, le meilleur donc, ne permet de reproduire la situation observée qu'avec une incertitude de 5 % sur le trafic. Il en résulte qu'existe la même incertitude sur les consommations estimées, soit 5 %.

Pour que la réduction de GES indiquée soit significative elle devrait nécessairement supérieure à 5 %. Elle n'est que de 0.3 % soit moins d'un dixième de cette incertitude.

Il n'est pas sérieux ni possible de soutenir que le projet permet de participer aux impératifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, et de la tendance plus globale à la lutte contre le réchauffement climatique dans laquelle s'est engagée la France.

I.4– L'impact sur les milieux naturels

Sur la consommation foncière

On rappellera tout d'abord que la loi climat et résilience du 22 août 2021 a fixé l'objectif d'atteindre le « zéro artificialisation nette » des sols en 2050.

Le territoire concerné par le projet litigieux est bien loin du compte.

Annexe 2 - Tableau de synthèse des indicateurs par EPCI

Territoire	Surface (ha)	Population 2020	Variation des ménages 2014-2020	Variation des emplois 2014-2020	Dynamique 2014-2020 (0,49 x taux croissance des ménages + 0,87 x taux croissance des emplois)	Surface consommée 2014-2020 (ha)	Surface consommée 2012-2021 (ha)	Ratio surface consommée / surface totale (2012-2021)	Spécialisation pour l'habitat des espaces consommés (2012-2021)	Ratio % surface territoire consommée 2014-2020 / dynamique
CA Arche Agglo	50 278	58 331	1 744	1 038	8,39 %	144	264	0,53 %	74,47 %	3,41 %
CA Montélimar Agglomération	38 264	67 708	2 586	1 642	9,73 %	170	310	0,81 %	63,04 %	4,57 %
CA Valence Romans Agglo	93 905	223 630	5 753	6 823	8,86 %	467	805	0,86 %	57,51 %	5,62 %
CC des Baronnie en Drôme Provençale	109 194	20 908	361	1	1,77 %	43	72	0,07 %	74,34 %	2,24 %
CC Dieulefit-Bourdeaux	37 171	9 556	310	100	6,72 %	28	46	0,13 %	83,26 %	1,12 %
CC Drôme Sud Provence	28 934	42 937	1 157	-418	1,57 %	101	261	0,90 %	54,88 %	22,13 %
CC du Crestois et de Pays de Sailans Cœur de Drôme	23 667	15 961	684	399	10,69 %	34	67	0,28 %	70,21 %	1,34 %
CC du Diois	121 988	11 845	477	349	11,53 %	25	44	0,04 %	57,78 %	0,18 %
CC du Royans-Vercors	47 722	9 602	132	23	2,15 %	21	36	0,08 %	73,90 %	2,09 %
CC du Sisteronais-Buech	149 389	25 243	568	-89	1,59 %	81	130	0,09 %	44,43 %	3,43 %
CC du Val de Drôme en Biovallée	59 372	30 632	951	604	10,05 %	65	135	0,23 %	60,18 %	1,10 %
CC Enclave des Papes-Pays de Grignan	37 313	22 780	388	-243	-1,03 %	51	92	0,25 %	78,90 %	-13,30 %
CC Jabron-Lure-Vançon-Durance	30 727	5 264	83	18	3,15 %	28	40	0,13 %	51,04 %	2,93 %
CC Porte de Drômardeche	42 366	47 646	1 295	471	6,00 %	170	289	0,68 %	52,20 %	6,69 %
CC Vaison Ventoux	27 584	16 679	210	4	1,39 %	58	103	0,37 %	69,10 %	15,21 %
CC Ventoux Sud	40 407	9 538	242	-480	-12,96 %	27	59	0,15 %	73,45 %	-0,51 %
Drôme	655 385	517 709	14 968	10 387	7,70 %	1 230	2 269	0,35 %	60,50 %	4,50 %

Il ressort de ce tableau que de 2012 à 2021, la communauté de communes Portes de Drômardeche (PDA) a artificialisé 289 ha (soit la superficie d'une des 34 communes, comme Ponsas ou Saint Sorlin en Valloire) et seulement 471 emplois nouveaux. Cela fait 1,62 emplois nouveaux par hectare artificialisé. Le taux de chômage n'a pas varié et se trouve depuis 10 ans bloqué entre 11 et 13 % (fiche INSEE ECPI en ligne). Soit 2000 à 2300 chômeurs alors que la zone Axe 7 compterait déjà 30 entreprises et 1000 emplois (à vérifier).

En septembre 2024, PDA annonce artificialiser et vendre 76 ha du futur parc Axe 7 qui atteindrait ainsi un total de 114 hectares à proximité du demi-échangeur nord.

Il suit de là que le territoire fait déjà l'objet d'une artificialisation massive que le projet viendra bien évidemment accélérer, sans préjudice du fait que le dossier d'enquête publique ne prend pas en compte l'artificialisation rendue nécessaire par la recalibrage du réseau secondaire, pourtant indispensable pour la réalisation du projet litigieux.

A cet égard, il s'agit d'un inconvénient majeur qui n'a pourtant pas été sérieusement étudié à l'instar de bien d'autres aspects.

Sur les espèces protégées

L'article L. 414-1 du Code de l'environnement dispose que :

« Lorsqu'un intérêt scientifique particulier, le rôle essentiel dans l'écosystème ou les nécessités de la préservation du patrimoine naturel justifient la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats, sont interdits :

1° La destruction ou l'enlèvement des France ou des nids, la mutilation, la destruction, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle, la naturalisation d'animaux de ces espèces ou, qu'ils soient vivants ou morts, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur détention, leur mise en vente, leur vente ou leur achat ; »

L'article L. 411-2 complète ce premier article en précisant que des dérogations peuvent intervenir et justifier la destruction de ces espèces, à condition qu'il n'existe aucune autre solution satisfaisante.

La dérogation accordée ne doit alors pas nuire au maintien dans un état de conservation favorable des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

En premier lieu, on rappellera que la zone d'analyse de l'impact du projet n'est pas correctement définie ainsi qu'il a été d'ores et déjà longuement dit.

Ainsi, un nombre considérable de sites, d'espèces protégées de faune comme de flore impactées par le recalibrage du réseau secondaire ne sont pas prises en compte dans la présente étude de sorte que le bilan environnemental en sort totalement faussé.

S'agissant de la seule RD53, il est constant que celle-ci traverse plusieurs sites classés dont l'analyse est absente de la présente étude d'impact :

- NATURA 2000 : Sables de l'Herbasse et des balmes de l'Isère
- ZNIEFF de type I : Ripisyle et lit de l'Herbasse, Bois des Ussiaux, Balmes de l'Isère
- ZNIEFF de type II : Collines Drômoises
- trois cours d'eau : La Savasse, La Charance et le Chalon, et de plusieurs zones humide

Sur ces sites existent des espèces de faunes comme de flore classées en liste rouge qui sont en danger (EN) ou en danger critique d'extinction (CR) dont l'impact n'est pas analysé par le projet : *Alkanna matthioli*, *Phleum arenarium*, *Scabiosa canescens*, *Rhinolophus ferrumequinum* : Grand rhinolophe (EN), *Miniopterus schreibersii* : Minioptère de Schreibers (EN), *Ixobrychus minutus* : Blongios nain (CR), *Emberiza calandra* : Bruant proyer (EN), *Upupa epops* : Huppe fasciée (EN), *Acrocephalus arundinaceus* : Rousserolle turdoïde (EN), *Ardea purpurea* : Héron pourpré (EN), *Riparia riparia* : Hirondelle de rivage (EN), *Hirundo rustica* : Hirondelle rustique (EN), *Otus scops* : Petit-duc scops (CR) , *Triturus cristatus* : Triton crêté (EN), *Psammodromus hispanicus* : Psammodrome d'Edwards (CR).

Tel est également le cas de la RD 112 qui traverse plusieurs sites à forte sensibilité environnementale :

- ZNIEF de type II : Collines Drômoises
- Ruisseau (Emeil) patrimonial : présence d'Ecrevisse à pattes blanches
 - Galaure et Herbasse : rivières sensibles
 - Plusieurs zones humides

Sur ces sites existent des espèces de faunes comme de flore classées en liste rouge qui sont en danger (EN) ou en danger critique d'extinction (CR) dont l'impact n'est pas analysé par le projet : *Apera interrupta* (EN), *Bassia laniflora* (CR), *Carex appropinquata* (EN), *Barbastella barbastellus* : Barbastelle d'Europe (EN), *Miniopterus schreibersii* : Minioptère de Schreibers (EN), *Myotis emarginatus* : Murin à oreilles échancrées (EN), *Myotis bechsteinii* : Murin de Bechstein (CR), *Myotis brandtii* : Murin de Brandt (EN), *Myotis blythii* : Petit Murin (EN), *Vespertilio murinus* : Sérotine bicolore (CR), *Eptesicus serotinus* : Sérotine commune (EN)
Hirundo rustica : Hirondelle rustique (EN).

En second lieu, aucune recherche ni inventaire n'ont été réalisés pour les micromammifères aquatiques. Le seul inventaire pour les mammifères (autres que les chiroptères) a porté, une seule fois, sur les seuls mammifères terrestres (v. pages 172 et 173 de l'étude d'impact).

Il a été omis de rechercher les micromammifères protégés inféodés au milieu aquatique, à savoir d'une part les deux seules musaraignes protégées (la Crossope aquatique *Neomys fodiens* et la Crossope de Miller *N. milleri*) et, d'autre part, le Campagnol amphibie (*Arvicola sapidus*). Si ce dernier peut être détecté visuellement, les deux premières ne peuvent être inventoriées que par piégeage (donc après demande d'autorisation spécifique, ce qui n'a pas été fait).

Sur les mesures de compensation :

La loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 sur la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages (dite loi RBNP) vient introduire au 2° de l'article L. 110-1 du Code de l'environnement, qui fixe le principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement. Ce principe doit être respecté en utilisant les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable. Cela implique d'éviter les atteintes à la biodiversité et aux services qu'elle fournit ; à défaut, d'en réduire la portée ; enfin, en dernier lieu, de compenser les atteintes qui n'ont pu être évitées ni réduites, en tenant compte des espèces, des habitats naturels et des fonctions écologiques affectées.

Cette loi vient généraliser la séquence ERC (Eviter, Réduire, Compenser) à l'ensemble des projets soumis à étude d'impact.

L'article L. 163-1 du Code de l'environnement définit et précise le régime applicable aux mesures compensatoires. Ainsi, il dispose que :

« I. – Les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité sont les mesures prévues au 2° du II de l'article L. 110-1 et rendues obligatoires par un texte législatif ou réglementaire pour compenser, dans le respect de leur équivalence écologique, les atteintes prévues ou prévisibles à la biodiversité occasionnées par la réalisation d'un projet de travaux ou d'ouvrage ou par la réalisation d'activités ou l'exécution d'un plan, d'un schéma, d'un programme ou d'un autre document de planification.

Les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité visent un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité. Elles doivent se traduire par une obligation de résultats et être effectives pendant toute la durée des atteintes. Elles ne peuvent pas se substituer aux mesures d'évitement et de réduction. Si les atteintes liées au projet ne peuvent être ni évitées, ni réduites, ni compensées de façon satisfaisante, celui-ci n'est pas autorisé en l'état.

(Nous soulignons)

III. – Toute personne soumise à une obligation de mettre en œuvre des mesures de compensation des atteintes à la biodiversité y satisfait soit directement, soit en confiant, par contrat, la réalisation de ces mesures à un opérateur de compensation défini au III du présent article, soit par l'acquisition d'unités de compensation dans le cadre d'un site naturel de compensation défini à l'article L. 163-3. Lorsque la compensation porte sur un projet, un plan ou un programme soumis à évaluation environnementale, la nature des compensations proposées par le maître d'ouvrage est précisée dans l'étude d'impact présentée par le pétitionnaire avec sa demande d'autorisation.

Dans tous les cas, le maître d'ouvrage reste seul responsable à l'égard de l'autorité administrative qui a prescrit ces mesures de compensation.

Les modalités de compensation mentionnées au premier alinéa du présent II peuvent être mises en œuvre de manière alternative ou cumulative.

Les mesures de compensation sont mises en œuvre en priorité sur le site endommagé ou, en tout état de cause, à proximité de celui-ci afin de garantir ses fonctionnalités de manière pérenne. Une même mesure peut compenser différentes fonctionnalités.

En l'espèce, s'agissant de mesures de compensation, force est de constater que le maître d'ouvrage s'il identifie des sites de compensation ne précise nullement l'état dans lequel ceux-ci se trouvent ni s'ils ne sont pas déjà objet de mesures de compensation.

Il est donc matériellement impossible d'exercer un suivi des mesures de compensation, contrairement aux prévisions de l'article R. 122-13 du code de l'environnement précité.

Le maître d'ouvrage n'apporte en outre aucune garantie au regard de l'absence de perte nette sur les périodes de 15, 20 ou 30 ans.

La concrétisation des mesures compensatoires apparaît ici très aléatoire, voire inexistante.

Cela signifie en effet que toutes les mesures de compensations en termes d'hectares de zones à compenser ont été soumises à enquête publique sans que la faisabilité sur le site désigné n'ait été étudiée au préalable. Cette pratique constitue un traitement totalement insuffisant au vu des perspectives de destruction de milieux naturels du projet.

Il faut ajouter à cela l'absence totale de précision sur le processus de compensation et son déroulement. L'étude d'impact se borne à répondre à des exigences précises et détaillées par la règlementation en n'exposant que la taille des surfaces à compenser en fonction des ratios applicables.

Il en résulte qu'à ce titre également, le projet ne peut être reconnu d'utilité publique.

III. Sur l'absence de justification quant à l'obtention d'une dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées

Après avoir rappelé les principes relatifs à l'obtention d'une dérogation quant à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées (III.1), l'obtention d'une telle autorisation est aujourd'hui illusoire dès lors que le projet ne présente pas de raison impérieuse d'intérêt public majeur (III.4) mais surtout qu'il n'est pas démontré qu'il n'existe pas d'autre alternative satisfaisante (III.2) et qu'il n'existe aujourd'hui pas de garantie l'état de conservation des espèces (III.3).

III.1 – Rappel des principes relatifs à l'obtention d'une dérogation quant à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées

La destruction ou la perturbation des espèces animales [protégées], ainsi que la destruction ou la dégradation de leurs habitats, sont interdites.

Toutefois, l'autorité administrative peut déroger à ces interdictions dès lors que sont remplies trois conditions distinctes et cumulatives tenant d'une part, à l'absence de solution alternative satisfaisante, d'autre part, à la condition de ne pas nuire au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle et, enfin, à la justification de la dérogation par l'un des cinq motifs limitativement énumérés et parmi lesquels figure le fait que le projet réponde, par sa nature et compte tenu des intérêts économiques et sociaux en jeu, à une raison impérieuse d'intérêt public majeur (CE , avis, 9 déc. 2022, *Assoc. Sud-Artois pour la protection de l'environnement et a.*, n° 463563)

Selon la jurisprudence, toute « raison impérative d'intérêt public majeur » doit, à défaut de définition précise (cf. F. Benech & C. Rolland, « Grands projets et raison impérative d'intérêt public majeur », AJ Collectivités Territoriales 2021, p. 305), être appréciée stricto sensu (CJUE, 26 oct. 2006, aff. C-239/04, Commission c/ République du Portugal) et *in concreto* en fonction de la nature du projet ainsi que du contexte dans lequel il s'insère (CAA Douai, 1ère ch. - formation à 3, 15 oct. 2015, n° 14DA02064).

Étant précisé que « l'intérêt public n'est impératif que s'il s'agit d'un intérêt à long terme : les intérêts à court terme apportant uniquement des bénéfices à court terme ne sauraient contrebalancer l'intérêt à long terme de la conservation des espèces » (cf. Document d'orientation sur la protection stricte des espèces animales d'intérêt communautaire en vertu de la directive « Habitats » 92/43/CEE, p. 58 ; F. Benech & C. Rolland, op. cit.).

Ainsi, revêt une « raison impérative d'intérêt public majeur » la réalisation de la gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan dans la mesure où elle répondait à des besoins en déplacement par le développement d'une offre de mobilités durables dans un contexte d'offre ferroviaire complètement saturée (TA Nîmes, 5 mars 2019, n°1703534, Assoc. France Nature Environnement Languedoc Roussillon).

Dans la même logique, il a été considéré que le projet « Charles de Gaulle Express » revêtait un intérêt public majeur dans la mesure où non seulement il était avéré que ce projet permettait d'« améliorer la desserte de l'aéroport par les transports en commun, à décongestionner le réseau existant, à soutenir le développement économique de l'agglomération francilienne, et à faciliter l'interconnexion entre les différents modes de transport » et ce dans « une situation de saturation existant de longue date », mais en outre il contribuait significativement « à la compétitivité de la région Ile-de-France et de Paris ainsi qu'à la réussite des Jeux Olympiques de 2024 et de s'inscrire, par un mode de transport plus respectueux de l'environnement limitant le recours aux transports routiers, dans le cadre d'un développement durable » (CAA de Paris, 1ère ch., 28 avril 2022, n°20PA03994).

L'intérêt en cause doit être d'une « importance telle » qu'il puisse être mis en balance avec l'objectif de conservation des espèces et des habitats (CE 3 juin 2020, *Ministre de la transition écologique et solidaire*, n° 425395). Tel n'est pas le cas de l'extension d'une carrière de sable ou la construction d'un centre commercial et de loisirs (CE 30 déc. 2021, n° 439766, *Société Sablière de Millières*, ; CE 24 juill. 2019, n° 414353, *Société PCE*).

S'agissant de la condition tirée du maintien et de la création d'emplois, il a été jugé que cette seule condition ne permettait pas de justifier l'existence d'un intérêt public majeur (CE, 24 juillet 2019, n°414353 ; CE, 30 décembre 2021, n°439766 ; CAA Bordeaux, 4 octobre 2022, n°20BX01158 ; CAA Lyon, 30 mars 2023, n°22LY03487) et qu'elle devait s'apprécier au regard de la création nette d'emplois (CE, 27 décembre 2022, n°449624) mais aussi du contexte économique **local** spécifique qui seul permet d'apprécier l'impact du projet au regard de la création d'emplois (CAA Nantes, 9 décembre 2022, n°21NT02533²).

² « En premier lieu, afin de justifier l'intérêt public majeur du projet, la ministre de la transition écologique soutient que le projet de serres maraîchères est de nature à engendrer une centaine d'emplois dans un bassin

Ainsi, même si le projet aura nécessairement un impact positif sur l'emploi local et des retombées économiques pour les années à venir, ces créations potentielles d'emplois et ces retombées économiques ne suffisent pas à caractériser à elles seules une raison impérative d'intérêt public majeur, même dans un secteur où le taux de chômage apparaît supérieur à la moyenne nationale (TA Nîmes, 9 novembre 2021, *Association pour le développement de l'emploi dans le respect de l'environnement*, n°2002478).

C'est généralement lorsque la création d'emplois est liée à d'autres dimensions, notamment de politique économique et d'intérêt du projet, qu'elle peut être admise. Ainsi, s'agissant de l'exploitation d'une carrière, le Conseil d'Etat a-t-il pu juger :

« (...) outre le fait que, comme l'a relevé la cour, l'exploitation de la carrière de Nau-Bouques devrait permettre la création de plus de quatre-vingts emplois directs dans un département dont le taux de chômage dépasse de près de 50 % la moyenne nationale, il ressort des pièces du dossier soumis au juge du fond que le projet de réouverture de la carrière de Nau Bouques s'inscrit dans le cadre des politiques économiques menées à l'échelle de l'Union Européenne qui visent à favoriser l'approvisionnement durable de secteurs d'industrie en matières premières en provenance de sources européennes, qu'il n'existe pas en Europe un autre gisement disponible de marbre blanc de qualité comparable et en quantité suffisante que celui de la carrière de Nau Bouques pour répondre à la demande industrielle et que ce projet contribue à l'existence d'une filière française de transformation du carbonate de calcium. Par suite, eu égard à la nature du projet et aux intérêts économiques et sociaux qu'il présente, la cour a commis une erreur de qualification juridique en estimant qu'il ne répondait pas à une raison impérative d'intérêt public majeur au sens du c) du 1 de l'article L. 411-2 du code de l'environnement » (CE, 3 juin 2020, n°425395, nous soulignons).

On rappellera, enfin, selon le *Moniteur des travaux publics et du bâtiment*, qu'une dérogation sur deux serait annulée, justifiée dans 79% des cas par l'absence d'intérêt public majeur (n°6084, p.41).

III.2 – Sur l'absence de solution alternative satisfaisante

qui présente une situation plus dégradée que celle des autres bassins d'emploi du département de la Vendée. Il ressort, toutefois, des pièces du dossier et alors qu'aucun élément versé au dossier ne permet de s'assurer de la validité de ces prévisions, que si, au 1er trimestre 2018, le taux de chômage était de 8,3 % dans la zone d'emploi concernée, ce taux était comparable au taux de 7,5 % constaté à l'échelle régionale et inférieur à celui de 8,9 % constaté à l'échelle nationale. En outre, la diminution en valeur absolue, de 66 à 39 sur la période courant de 2000 à 2010, du nombre d'exploitations agricoles sur le territoire communal, dont fait également état la ministre, ne peut être regardée comme ayant eu un impact significatif sur la situation territoriale de l'emploi dès lors qu'il ressort des données produites que cette évolution a essentiellement affecté des exploitations agricoles individuelles. Dans ces conditions, le nombre d'emplois susceptibles d'être créés par le projet dont se prévaut la ministre ne permet pas de considérer que ce projet répondrait à une raison impérative d'intérêt public majeur au sens des dispositions du c) du 4 de l'article L. 411-2 du code de l'environnement, seule susceptible de permettre de délivrer une dérogation dans les conditions énoncées par ces dispositions »

Ainsi qu'il a été exposé au point I.3, le porteur de projet ne démontre nullement avoir choisi la solution alternative de moindre impact au regard de l'atteinte à l'environnement, ainsi que l'y obligent les dispositions de l'article L.411-1 du code de l'environnement.

A la lecture du dossier d'enquête publique, force est de constater que le projet litigieux est pour l'essentiel à l'origine de l'augmentation de trafic sur le réseau secondaire.

Cette analyse est parfaitement corroborée par l'analyse multicritères démontrant que toute solution de création d'échangeur aboutit à une situation défavorable (orange) sur les trois scénarios (p. 356).

Il en résulte que le projet ne trouve sa justification qu'au regard des effets qu'il engendre lui-même : il suit de là que l'analyse des solutions alternatives est manifestement biaisée *ab initio*.

L'analyse multicritères (vol. 2, p. 352) est quant à elle la reprise fidèle de la concertation organisée en 2019.

Or, aucune solution combinée des modes de transports alternatifs (transports en commun + ferroviaire + modes doux) n'ait été analysée. Cette analyse est reprise par l'autorité environnementale dans son avis : « *Le recours aux modes ferroviaires ou fluviaux, aux transports en commun routiers (bus), aux modes actifs est écarté en invoquant l'insuffisance de la réponse qu'ils peuvent chacun apporter, sans envisager ni de les combiner, ni de faire évoluer l'offre existante, en mettant en avant uniquement leurs limites et pas les opportunités qu'ils représentent* » (p.8).

Pourtant, d'une part, l'orientation n°7 du Scot Rives du Rhône promeut précisément l'intermodalité, d'autre part, le plan climat air énergie territorial (PCAET) approuvé en mai 2022 conclut à l'importance de réduire l'impact du transport routier sur les émissions de gaz à effet de serre, relevant la forte proportion de trajets domicile-travail effectués en voiture (86%), ainsi que les 55 % des émissions de GES provenant de la circulation de transit sur l'A7.

Il ne ressort nullement du projet que celui-ci contribue au PCAET.

Qui plus est, l'analyse des modes de transports alternatifs est très partielle au regard des disponibilités actuelles, à savoir l'autopartage et le covoiturage.

En outre, force est de constater que cette analyse multicritère est dépourvue de toute méthodologie permettant de comprendre les critères d'évaluation des trois variantes proposées.

Partant, il n'existe aucun critère objectif permettant de pondérer les différents niveaux d'impacts.

Plus grave, ainsi que le relève le conseil national de protection de la nature « *l'analyse complémentaire réalisée au stade avant-projet provisoire (AVP), fournie page 20, celle-ci, plus documentée quant aux critères environnementaux pris en compte (zonages environnementaux, captages d'eau potable, habitats impactés), fait apparaître la variante 2 (Scénario nord diffuseur complet avec la RD132) comme étant la moins impactante. Partant de ce résultat, la sélection par le porteur du projet d'une variante différente n'est pas conforme à son obligation de retenir la solution alternative de moindre impact (Art.L411-1 du code de l'environnement)* » (p.1-2).

Il faut ajouter à cela que compte tenu de l'incertitude liée au modèle utilisé (environ 5%) le scénario échangeur nord complet n'a aucun effet sur le réseau secondaire de la Drôme des Collines entre Saint-Vallier, Saint-Barthémy-de-Vals, Bren, Saint-Donat et Romans (D112, D53), ni entre Romans et Tain (D532). Toutefois, il a le même effet positif que les autres scénarios en diminuant le trafic sur la RN7 entre Saint-Vallier et Tain (dont pour la traversée des deux villes) ainsi qu'il peut être constaté en consultant le tableau de l'étude EGIS (p. 65) :

TJMA 2036		RD112	RD53	RD532	RN7	RN7	RD51
		St-Barth. à St-Donat	St-Donat à Romans	Romans à Tain	St-Vallier à Tain	Albon à St-Vallier	Châteauneuf de Galaure
Référence		4.170	6.780	15.130	11.540	16.630	2.950
Scénario 1	1 diffuseur nord	4.050	6.600	15.270	10.440	17.010	2.950
Scénario 2	1 diffuseur sud	7.070	9.240	12.430	10.570	15.770	3.370
Scénario 3	2 demi-diffuseurs	7.150	9.270	12.440	10.200	14.830	3.080

Ces contradictions manifestes n'ont pas été relevées dans le dossier d'étude d'impact qui persiste à considérer que la variante n°3 est moins impactante.

Il s'agit donc, à nouveau, d'un biais manifeste au regard de l'analyse multicritères démontrant que le porteur de projet ne démontre nullement l'absence de solution alternative satisfaisante.

III.3 – Sur l'absence de conservation des espèces

Le maître d'ouvrage s'il identifie des sites de compensation ne précise nullement l'état dans lequel ceux-ci se trouvent ni s'ils ne sont pas déjà objet de mesures de compensation.

Il est donc matériellement impossible d'exercer un suivi des mesures de compensation, contrairement aux prévisions de l'article R. 122-13 du code de l'environnement précité.

Le maître d'ouvrage n'apporte en outre aucune garantie au regard de l'absence de perte nette sur les périodes de 15, 20 ou 30 ans.

La concrétisation des mesures compensatoires apparaît ici très aléatoire, voire inexistante.

Cela signifie en effet que toutes les mesures de compensations en termes d'hectares de zones à compenser ont été soumises à enquête publique sans que la faisabilité sur le site désigné n'ait été étudiée au préalable. Cette pratique constitue un traitement totalement insuffisant au vu des perspectives de destruction de milieux naturels du projet.

Il faut ajouter à cela l'absence totale de précision sur le processus de compensation et son déroulement. L'étude d'impact se borne à répondre à des exigences précises et détaillées par la règlementation en n'exposant que la taille des surfaces à compenser en fonction des ratios applicables.

Il résulte de l'ensemble des présentes observations que, d'une part, l'utilité publique du projet fait actuellement défaut et que, d'autre part, l'étude d'impact présente de graves insuffisances de sorte que l'information du public ne peut être considérée comme ayant été satisfaite.

Il suit de là que la condition de ne pas nuire au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle ne saurait être considérée comme remplie.

III.4 – Sur l'absence de raison impérative d'intérêt public majeur

En l'espèce, le porteur de projet avance comme justification (dossier dérogation espèces protégées, p.24) :

- l'intérêt pour la santé et la sécurité publique des populations ;
- l'intérêt pour l'environnement ;
- l'intérêt social et économique.

Il résulte de tout ce qui vient d'être exposé lors des présentes observations que les raisons avancées au regard de l'intérêt pour la santé et l'environnement ne sauraient être retenues compte tenu, d'une part, du choix du maître d'ouvrage d'occulter du dossier d'enquête publique l'ensemble des effets induits par la création des deux demi-diffuseurs s'agissant du recalibrage des voiries secondaires et, d'autre part, du biais dans le choix du projet retenu dès lors qu'il est établi que celui-ci n'est pas le moins impactant pour l'environnement.

Ainsi que l'a relevé le CNPN dans son avis que « *l'intérêt social et économique du projet démontré page 24 apparaît être le seul motif soutenable (développement ZAC, tourisme, etc.) permettant de démontrer l'intérêt public majeur du projet mais dont l'appréciation relève des services d'État compétents en matière de développement économique des territoires* » (avis CNPN, p.1).

Cet intérêt est précisé de la manière suivante :

« - en renforçant l'accessibilité de la ZAC Axe 7 et son développement, tout comme à la zone industrialo-portuaire (ZIP) Inspira de Salaise-Sablons, ainsi qu'à toutes les entreprises déjà présentes sur le territoire ;

- en étant moteur de développement du tourisme (notamment par exemple pour la Tour d'Albon, le Palais Idéal du Facteur Cheval, la Ferme de Marthe Robin, l'hôtellerie etc) et des activités de loisirs ;

- en améliorant la desserte locale avec un désenclavement du territoire (vallées de la Galaure, de la Valloire et de l'Herbasse) et un renforcement de la connexion entre le bassin d'Annonay et le territoire de Beaurepaire à la Vallée du Rhône. »

S'agissant tout d'abord du désenclavement des vallées, d'après les simulations projetées, ce projet ne concerne que 3,8% des usagers pour la Vallée de l'Herbasse et 2,5% des usagers pour la Vallée de la Galaure. Le projet de ½ échangeur SUD est quasi-nul en termes d'usagers concernés sur les Vallées de la Galaure, et de l'Herbasse.

S'agissant ensuite de la fluidification des déplacements, il convient de relever que les échangeurs de Chanas et Tain ne sont jamais saturés, les temps d'attente sont largement acceptable, et jamais supérieur ,par exemple, au péage de Chanas sur l'A7.

Si une décroissance de trafic de -18% est prévue sur la RD532 entre Romans sur Isère et Tain l'Hermitage, une forte croissance de trafic de +38% est attendue entre Romans sur Isère et Saint Donat sur l'herbasse, et jusqu'à +74% entre Saint Donat sur l'Herbasse et Saint Barthélémy de Vals.

Il est donc complètement erroné d'annoncer que le projet est bénéfique sur la fluidité prévue des déplacements sur le réseau secondaire. Le projet consiste en réalité à délester une route sécurisée et adaptée (RD532) pour reporter le trafic sur des routes sinueuses, non adaptées, et en traversée de villages (RD53 + RD112).

La situation est identique s'agissant du demi-échangeur nord. Il est en effet prévu de délester le trafic de l'échangeur de Chanas qui s'écoule aujourd'hui vers l'est (en direction de Beaurepaire) sur la RD 539 iséroise équipée et sécurisée pour reporter une partie de son trafic vers la RD 1 drômoise qui a deux traversées de village très complexes et dangereuses.

Il ne reste guère que l'argument touristique et celui tenant à la desserte des zones d'activités Axe 7 et Inspira qui sont pourtant curieusement absentes de l'étude d'impact s'agissant de l'impact environnemental.

Il résulte, enfin, de la jurisprudence citée au point III.1 que cette seule justification n'est pas suffisante au regard des critères de la jurisprudence administrative.

Il suit de là qu'il n'existe aucune raison impérative d'intérêt public majeur.

*

En conclusion, il résulte du dossier d'enquête publique que le projet est manifestement mal conçu dès lors qu'il aboutit à créer les difficultés qu'il espère lui-même résoudre sans jamais prendre en compte de manière globale l'ensemble des conséquences induites.

Il appartient donc au maître d'ouvrage de reprendre le projet et soumettant à enquête publique une étude d'impact complète ce qui n'est actuellement pas le cas.

En tout état de cause, il apparaît qu'en l'état ce projet ne saurait être considéré d'utilité publique ou encore justifier une dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées.

Je vous remercie de l'attention que vous voudrez bien porter à la présente et vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée.


Corinne LEPAGE