Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE L'ISÈRE

Préfecture de l'Isère
Direction des Relations avec les Collectivités
Droit des sols et animation juridique

Affaire suivie par : Laurence Morris
Tél.: 04.76.60.34.92.
Fax : 04.76.60.32.31
Courriel : pref-enquete-publique-urbanisme@isere.gouv.fr
Références : aménagement de la RN 85

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL

38-2019-09-27-003

déclarant d'utilité publique le projet de l'aménagement de la RN 85 au droit des lacs matheysins

Projet présenté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL Auvergne-Rhône-Alpes)

LE PRÉFET DE L'ISÈRE,
Chevalier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite

VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment les articles L110-1 et suivants, L121-1, L311-1 et suivants, R121-1 et R121-2R112-1 et suivants ;

VU le code de l'environnement, notamment ses articles R.181-1 et suivants, L.214-1 et suivants et R.214-1 et suivants, relatifs à la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités et aux dispositions applicables aux opérations, soumises à autorisation en application des articles L.181-1 et suivants ;

VU le code de l'environnement notamment ses articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants relatifs à l'enquête publique ;

VU le code de l'environnement et notamment les articles L.122-1 et suivants et R.122-1 à R.122- 14 (évaluation environnementale des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagement),

VU le code de l'urbanisme ;

VU le code de la voirie routière ;

VU la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;

VU le décret n°55-22 du 4 janvier 1955 modifié portant réforme de la publicité foncière, et notamment les articles 5 et 6 ;

VU les arrêtés préfectoraux d'ouverture d'enquête des 1er et 11 mars 2019 ;

VU la demande d'autorisation environnementale de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement service Mobilité Aménagement et Paysages (DREAL Auvergne-Rhône-Alpes) en date du 25 mai 2018, complétée le 08 octobre 2018, et le dossier l'accompagnant comportant une évaluation environnementale elle sollicite l'autorisation de réaliser l'aménagement de la RN85, sur les communes de Pierre-Châtel et St Théoffrey ;

VU le projet d'aménagement de la RN85 au droit des lacs matheysins ;

VU les pièces des dossiers de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et notamment l'étude d'impact, à l'autorisation environnementale et à la cessibilité du projet précité, présentés par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL Auvergne-Rhône-Alpes) ;

VU l'avis de l'autorité environnementale du 12 septembre 2018

VU l'avis de la Direction Régionale des Affaires Culturelles Auvergne-Rhône-Alpes en date du 1er octobre 2018 ;

VU l'avis du conseil national de la protection de la nature, en date du 18 janvier 2019 ;

VU l'avis de la commission locale de l'eau du SAGE du Drac et de la Romanche en date du 10 décembre 2018 ;

VU la saisine des communes de Saint-Théoffrey et Pierre-Châtel du 6 juin 2018 en application de l'article R122-7 du code de l'environnement ;

VU la saisine du conseil départemental du 6 juin 2018 en application de l'article R 122-7 du code de l'environnement ;

VU la saisine de la communauté de communes de la Matheysine du 6 juin 2018 en application de l'article R122-7 du code l'environnement ;

VU les accusés réception établis par les collectivités ;

VU l'information relative à l'absence d'avis émis par les collectivités ;

VU la demande de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL Auvergne-Rhône-Alpes) du 9 janvier 2019 sollicitant l'organisation d'une enquête publique relative au projet précité ;

VU la liste départementale d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur du 21 décembre 2018 établie pour l'année 2019 et publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Isère sous le n°38-2018-12-21-008 ;

VU la décision n° E19000031/38du Tribunal Administratif de Grenoble du 15 février 2019, reçue en préfecture le 25 février 2019, désignant, pour le projet précité, les membres de la commission d'enquête : monsieur Jean-Pierre BLACHIER, président de la commission d'enquête, monsieur Georges GUERNET et madame Dominique GREMEAUX ;

VU les pièces du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique présentées par le maître d'ouvrage pour le projet précité ;

VU les pièces du dossier d'enquête qui a été soumis à l'enquête publique susvisée du lundi 1er avril au vendredi 3 mai 2019;

VU les pièces constatant que les arrêtés d'ouverture d'enquête des 1er et 11 mars 2019, l'avis d'enquête ont été publiées, affichées en mairies, sur les lieux et voisinage des travaux ;

VU que le dossier est resté déposé en mairies pendant 33 jours consécutifs du 1er avril 2019 au 3 mai 2019 ;

VU les justifications de publicité de l'enquête dans le Dauphiné Libéré et les Affiches de Grenoble et du Dauphiné des 15 mars 2019 et 05 avril 2019 ;

VU le rapport unique et les conclusions de la commission d'enquête du 3 juin 2019 ;

VU les conclusions favorables assorties de recommandations sur la déclaration d'utilité publique ;

VU le document annexé au présent arrêté exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération ;

VU le document annexé au présent arrêté exposant les mesures destinées à éviter, réduire, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine, et des modalités de suivi associées ;

Considérant que toutes les formalités de publicité réglementaires ont été régulièrement accomplies ;

Considérant qu'au regard de l'exposé susvisé le projet considéré présente un intérêt général et qu'il y a donc lieu de déclarer son utilité publique dans le cadre de la procédure d'expropriation

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture de l'Isère ;

ARRÊTE

ARTICLE 1er: Est déclaré d'utilité publique le projet d'aménagement de la RN 85 sur le territoire des communes de Pierre-Châtel et Saint-Théoffrey, conformément au plan général des travaux figurant en annexe 1 au présent arrêté.
Le document joint en annexe 2 au présent arrêté expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération.

ARTICLE 2 – Pendant une durée de 5 ans à compter de la publication du présent arrêté, la DREAL Auvergne Rhône-Alpes est autorisée, à acquérir, soit à l'amiable, soit s'il y a lieu, par voie d'expropriation, les immeubles nécessaires à la réalisation de ce projet compris dans le périmètre tels qu'ils figurent au dossier d'enquête.

ARTICLE 3 – Conformément aux dispositions de l'article L122-1-1 du code de l'environnement, la déclaration d'utilité publique de cette opération soumise à étude d'impact, comporte, dans un document annexé au présent arrêté, les mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine, ainsi que les modalités de suivi associées.

ARTICLE 4 – Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Isère. Il sera consultable en préfecture de l'Isère (bureau du droit des sols et de l'animation juridique) ainsi que sur le site internet des services de l'État en Isère (http://www.isere.gouv.fr/).

ARTICLE 5 – La présente décision pourra faire l'objet d'un recours gracieux auprès de l'auteur de l'acte ou d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Grenoble 2 place de Verdun 38000 GRENOBLE, dans un délai de deux mois suivant sa publication conformément aux dispositions des articles R.421-1 et suivants du code de justice administrative.

ARTICLE 6 – Le secrétaire général de la préfecture de l'Isère, la Directrice Régionale de l'Environnement et du Logement Auvergne-Rhône-Alpes, les maires de Pierre-Châtel et Saint Théoffrey, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Grenoble, le 27 SEP. 2019

Le préfet

Pour le Préfet, par délégation
Le Secrétaire Général

Philippe PORTAL

AMENAGEMENT DE LA RN85 SUR LES COMMUNES DE SAINT-THEOFFREY ET PIERRE-CHATEL

Document exposant les motifs et considérations justifiant

le caractère d'utilité publique de l'opération

prévu par l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

Le présent document relève des dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que « l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique. » À cet égard, il reprend pour l'essentiel les éléments figurant dans le dossier soumis à l'enquête, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer.

1 Présentation du projet :

La RN85 est la principale voie de desserte des communes du plateau matheysin, et constitue le principal axe de liaison vers les bassins d'emplois de La Mure et Grenoble. Elle assure une desserte de l'arrière-pays rural grâce au réseau routier secondaire qui vient s'y connecter. De nombreux riverains y sont également directement raccordés.

Les objectifs du projet sont les suivants :

- Améliorer les conditions de sécurité pour tous les usagers (sécuriser la traversée du bourg de Petichet, sécuriser les carrefours, les arrêts de bus et les circulations douces) ;
- Améliorer la visibilité et les possibilités de dépassement des automobilistes dans les deux sens de circulation par un reprofilage de la route ;
- Diminuer l'impact de la route sur l'environnement par la mise aux normes de son système d'assainissement.

Le projet consiste en un réaménagement sur place de la RN85 sur un tronçon de 3,5 km, depuis l'entrée du hameau de Petichet sur la commune de Saint-Théoffrey jusqu'à la déviation de Pierre-Châtel.

La traversée de Petichet y sera sécurisée : création de cheminements piétons sur trottoirs, aménagement des arrêts de bus, et du carrefour avec la RD 113B. L'ensemble des carrefours de la section concernée serait modifié pour faciliter l'insertion des véhicules et améliorer les conditions de sécurité routière. Les arrêts de bus seront également réaménagés, avec des traversées piétonnes sécurisées.

Afin d'améliorer la visibilité et d'augmenter la capacité de dépassement, le profil en long sera aplani sur deux secteurs (au droit du lac de Petichet et au droit du lac de Pierre-Châtel). En particulier, la visibilité sera portée au-delà de 500 m à l'extrémité sud du projet, au niveau du lac de Pierre-Châtel.
La chaussée sera recalibrée sur l'ensemble du tronçon : de part et d'autre de la RN85, des "bandes multifonctionnelles" d'une largeur de 2 m environ seront aménagées, correspondant à des accotements revêtus de manière à ce qu'ils puissent être utilisés par les cyclistes et à permettre les arrêts d'urgence des véhicules.

Des fossés de récupération des eaux routières ainsi que trois bassins de rétention pour l'assainissement des eaux de chaussée seront réalisés afin de limiter les risques de pollution des lacs de Petichet et Pierre-Châtel, situés à proximité de la route.

2 Caractère d'utilité publique

La RN85 présente un trafic actuel d'environ 10 000 veh/jour dont 3,5 % de poids lourds et présente les dysfonctionnements suivants sur la section du projet :

- La traversée du bourg de Petichet n'est pas sécurisée :
  - la vitesse pratiquée par les automobilistes lors de la traversée du hameau est élevée, ce qui ne garantit pas la sécurité des riverains, des piétons et des cyclistes ;
  - les trottoirs sont soit trop étroits, soit inexistants ;
  - le carrefour de la mairie (RD113b) est peu visible et l'insertion sur la RN85 est difficile.
- La RN85 présente des caractéristiques accidentogènes :
  - le profil en long, vallonné, n'apporte pas la visibilité suffisante pour le dépassement des véhicules et peut conduire à des comportements dangereux de la part des automobilistes ;
  - la linéarité de l'axe entraîne une augmentation de la vitesse des automobilistes, et notamment à l'entrée du hameau de Petichet ;
  - les carrefours sont peu visibles et peu sécurisés et l'insertion sur la RN 85 est rendue difficile du fait de la vitesse pratiquée par les véhicules ;
  - la route ne dispose pas d'accotements, malgré la présence fréquente de circulation en mode actifs (cyclistes, piétons) ;
  - les arrêts de bus ne sont pas aménagés.
- La RN85 est source de pollutions : la route sur ce tracé ne dispose d'aucun système d'assainissement routier. Les eaux de ruissellement de la chaussée sont rejetées au milieu naturel sans traitement préalable.

Au regard de ces objectifs utiles à un large panel d'usagers et d'acteurs, le projet revêt un caractère d'utilité publique.

Les inconvénients de cet aménagement, qui s'appuie pour l'essentiel sur la voirie existante, n'apparaissent pas excessifs au regard de l'intérêt qu'il représente.

De plus le projet a indéniablement muri au fil du temps et de la concertation avec les acteurs locaux. En effet, le premier scénario, initialement découpé en 3 opérations distinctes, " aménagement de la traverse de Petichet ", " aménagement de la route au droit du lac de Petichet " et " aménagement du créneau de dépassement de Pierre-Châtel ", a fait l'objet de 3 déclarations d'utilité publique les 29 janvier, 2 août et 22 novembre 2004 respectivement.

Ces déclarations d'utilité publique n'ont pas été prolongées et sont aujourd'hui caduques. Les études de projet qui ont suivi ont conduit à réexaminer l'opportunité de réaliser ces 3 opérations telles qu'elles avaient été envisagées. Ces études ont conduit à abandonner les trois opérations déclarées d'utilité publique en 2004, au profit d'un projet plus pertinent, qui consiste en l'aménagement sur place du linéaire entre Saint-Théoffrey et Pierre-Châtel, visant à la fois la sécurité, le confort des usagers et une meilleure prise en compte de l'environnement.

Ces trois opérations ont alors été regroupées en une seule et même opération dont le parti pris d'aménagement a permis d'enrichir le projet du point de vue :

- De l'environnement :
  - par l'optimisation des emprises nécessaires à la réalisation du projet,
  - par le choix de mettre en place un système d'assainissement routier sur l'ensemble de lasection étudiée,
  - par une meilleure prise en compte des enjeux liées à la faune, à la flore, et aux milieux naturels,

- par une réflexion sur l'intégration paysagère de l'infrastructure,
- Du confort et de la sécurité de tous les usagers :
  - par une amélioration de la visibilité et des possibilités de dépassements des automobilistes dans les deux sens de circulation,
  - par l'aménagement de bandes multifonctionnelles d'une largeur de 2 m environ de part et d'autre de la chaussée, correspondant à des accotements revêtus pouvant avoir plusieurs usages (circulation des cycles, arrêts d'urgence des véhicules, stockage de la neige en hiver),
  - par l'aménagement des carrefours pour faciliter et sécuriser l'insertion des véhicules sur la RN85,
  - par l'aménagement d'arrêts de bus sécurisés,
  - par la sécurisation des circulations piétonnes.

Ce parti d'aménagement a fait l'objet de nombreuses adaptations afin de tenir compte des normes de sécurité routière, des contraintes techniques et d'exploitation sous chantier, des enjeux humains, environnementaux et paysagers, et des contributions issues de la concertation publique et institutionnelle. Son effet d'emprise est ainsi limité et fait du projet la solution de moindre impact à la fois environnemental et d'atteinte à la propriété en termes de surfaces à exproprier.

Sans aménagement, les problèmes de sécurité observés sur la RN85 seront maintenus voire amplifiés sur le long terme.

3 Prise en considération de l'étude d'impact, de l'avis de l'Autorité Environnementale et de l'avis des collectivités et leurs groupements intéressés

L'Autorité Environnementale représentée par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) a délibéré sur l'étude d'impact en séance le 12 septembre 2018. Son avis a fait l'objet d'un mémoire en réponse du maître d'ouvrage, joint au dossier soumis à l'enquête publique.

Les collectivités et leurs groupements intéressés ont été associées à l'élaboration du projet et ont été consultées dans le cadre de la concertation inter-services dont le bilan est joint au dossier d'enquête publique. Elles n'ont ensuite pas émis d'avis par délibération sur l'étude d'impact lors de la procédure d'enquête.

Le Conseil National de la Protection de la Nature a également émis l'avis n°2018-02-13a-00314, le 18 janvier 2019. Cet avis favorable sous conditions a fait l'objet d'un mémoire en réponse du maître d'ouvrage, joint au dossier soumis à l'enquête publique.

4 Prise en considération de l'enquête publique

Le projet a fait l'objet d'une enquête publique portant à la fois sur l'utilité publique, sur l'autorisation environnementale ainsi que sur l'enquête parcellaire. Elle s'est déroulée du lundi 1er avril au vendredi 3 mai 2019.

Au terme de cette enquête et des convictions qu'elle s'est forgée, la commission estime que le projet présentait plus d'avantages que d'inconvénients, et que son utilité publique était avérée. Elle a émis en conséquence le 3 juin 2019 un AVIS FAVORABLE à une déclaration d'utilité publique des travaux d'aménagement de la RN85 sur les communes de Saint Theoffrey et Pierre-Châtel.

Cet avis est assorti de 3 recommandations sur le projet.

La **1ère recommandation** concerne la commune de Saint-Theoffrey et la DREAL. La commission estime que le carrefour entre la RN 85 et la rue de la Fayolle sur la commune de Saint-Théoffrey en pleine agglomération représente un point noir dans le transit de la RN 85 dans le sens Grenoble - Gap. Elle émet une vive recommandation pour une étude complémentaire en vue de résoudre ce problème dans les délais les plus brefs.

La DREAL est consciente des difficultés de fluidité du carrefour avec la route de la Fayolle. Cependant, organiser un véritable tourne-à-gauche, conforme aux normes techniques en vigueur, pour le carrefour de La Fayolle n'est possible qu'à la condition d'exproprier des parcelles bâties, soit un préjudice au droit de propriété qui semble excessif au regard des avantages.
La commune de Saint-Theoffrey (gestionnaire du système de feu) a décidé suite à l'enquête publique de décaler les phases de rouge de la RN85. Cet ajustement permet de laisser passer les véhicules souhaitant tourner à gauche et immobilisés au carrefour et apporte ainsi une première amélioration de la gestion du carrefour.

La **deuxième recommandation** concerne la DREAL et les cofinanceurs du projet. La commission souhaite la réalisation consécutive et dans un délai raisonnable les phases 1 et 2 des travaux afin de préserver la cohérence du projet.

La DREAL partage l'objectif de réaliser de manière consécutive les phase 1 et 2 des travaux, sous réserve de la disponibilité des crédits nécessaires qui n'est à ce jour pas assurée.

La **troisième recommandation** concerne la DREAL. La commission préconise d'étudier toutes les dispositions pour la phase travaux pour limiter la gène pour les riverains du report du trafic de transit notamment en exploitant le potentiel de déviation de la RD 529 par la Motte d'Aveillans.

La DREAL a retenu, en accord avec les communes traversées, les principes suivants pour les travaux «linéaires» :

- Sens Grenoble – La Mure sans restriction,
- Sens La Mure - Grenoble déviation pour les poids lourds par la RD529.
- Sens La Mure - Grenoble déviation pour les véhicules légers par la RD115 depuis le carrefour de la Croix des Théneaux. Cependant, un itinéraire conseillé par la RD 529 avec une signalisation adaptée sera mis en œuvre pour inciter à l'utilisation de la RD 529 plutôt que de la RD 115.

Des constats d'état des lieux par huissier seront réalisés concernant l'état des chaussées de la RD 115.

Les communes seront associées aux différentes prise de décision concernant l'organisation des travaux et informées tout au long du chantier.

La DREAL a par ailleurs réitéré cet engagement lors du comité de pilotage du 1er juillet 2019, en présence des élus des communes concernées.

Ainsi, considérant :

- le déroulement dans le respect de la législation en vigueur de l'enquête publique du lundi 1er avril au vendredi 3 mai 2019 ;
- l'avis favorable de la commission d'enquête.

Le projet peut être déclaré d'utilité publique.

Vu pour être annexé à mon arrêté,

Pour le Préfet, par délégation
Le Secrétaire Général

Philippe PORTAL

Mesures, prescriptions et caractéristiques du projet destinées à éviter, réduire ou compenser les incidences négatives notables, sur l'environnement et la santé humaine ainsi que leurs modalités de suivi prévues par l'article L.122-1 du code de l'environnement

Dans le cadre de l'aménagement de la RN85 au droit des lacs matheysins, le projet dans sa séquence d'évitement, de réduction et de compensation des impacts prévoit la mise en place de mesures d'évitement, de mesures de réduction et de mesures de compensation ainsi que des mesures de suivi.

Les mesures sont adéquates et proportionnées au regard des impacts environnementaux. La synthèse de chaque mesure est présentée ci-dessous.

Mesures d'évitement :

L'implantation actuelle du projet résulte d'une concertation afin de prendre les différents enjeux environnementaux en compte. L'implantation initiale empiétait légèrement sur l'APPB « Marais des Moutats » en bordure Ouest du lac de Petichet, le projet a donc été revu étant donné que la préservation des milieux sensibles est l'un des objectifs de cette opération. Le tracé a donc été décalé vers l'Ouest afin de préserver les habitats et espèces d'intérêt.
De plus, les ouvrages hydrauliques seront traités pour être mieux adaptés aux débits des écoulements présents (voir mesure R2) et ainsi garantir la transparence de l'ouvrage, dont le fonctionnement de la tourbière en contrebas dépend. Les bassins de rétention en amont permettront une meilleure phyto-épuration des eaux (voir mesure MC3), et ainsi garantir une absence de pollution chronique dûe à la circulation routière (eaux de ruissellement de la route).
Cinq autres mesures d'évitement sont arrêtées :

- **Mesure E1 : Matérialisation et piquetage des limites d'emprise à ne pas dépasser** pour limiter tout impact supplémentaire non évalué sur les habitats et espèces aux abords du projet. Un coordinateur environnemental du chantier, désigné par le maître d'ouvrage, veillera à la bonne mise en œuvre de l'ensemble de ces mesures.

- **Mesure E2 : Lutte contre les espèces invasives**

- **Mesure E3 : Evitement d'arbres gîtes potentiels.** Au sein de la zone de projet et à sa proximité immédiate, 10 arbres ont été identifiés comme potentiellement favorables pour les chiroptères arboricoles.

- **Mesure E4 : Préservation de la qualité de l'eau**

    - **en phase travaux :** les aires d'entrepots de matériaux et base vie seront localisés en dehors des zones sensibles et étanchéifiée

    - **En phase d'exploitation** grâce au dimensionnement de fossés et bassins d'assainissement adaptés pour la pollution chronique et accidentelle.

- **Mesure E5 : Préservation de l'ancien transformateur électrique** Au Nord du projet, un ancien transformateur électrique présente des potentialités pour les chiroptères. Initialement, ce transformateur électrique était compris dans l'emprise projet et devait être démoli, mais le maitre d'ouvrage évitera sa démolition.

Mesures de réduction :

Sur les mesures de réduction limitant les impacts sur le milieu naturel, il est pris acte de la traduction des mesures suivantes :

- **Mesure R1** : Adaptation des périodes de travaux vis-à-vis de la faune sauvage :

    Les différents groupes (voire espèces) faunistiques concernés par le projet présentent des cycles biologiques qui leur sont propres. Il est donc nécessaire de choisir les périodes de travaux de

déboisement les moins impactantes pour ces espèces. La réalisation des décapage et terrassement se feront à l'avancement des travaux (en appliquant la mesure R6). Cela permet à la fois de limiter l'impact sur les espèces mais également sur les milieux aquatiques (limitation des ruissellements, les terres décapées ne restent pas nues sur de longues périodes, etc.).

- **Mesure R2 :** Aménagement des ouvrages hydrauliques :

  Le projet prévoit le remplacement de certains des ouvrages hydrauliques passant sous la chaussée afin notamment de rétablir l'écoulement des ruisseaux de Gonthéaumes, du Bois du Paraillat, des Grandes Côtes et ruisseau du Vernay. Par ailleurs, le projet engendrera la modification de continuités locales pour la petite faune notamment, la route actuelle étant déjà un linéaire d'obstacle pour les espèces (crapaud écrasé observé par exemple). Actuellement, 7 ouvrages sont présents sous la route et les buses n°1, 2, 3, 5 et 6 sont visées par les aménagements.

- **Mesure R3 :** Méthode d'abattage des arbres gîtes potentiels

  Malgré les mesures d'évitements des arbres gîtes, 8 arbres restants sont compris dans l'emprise travaux. Ces arbres ne pouvant être évités, un risque de destruction d'individus de chauve-souris est présent, qu'il convient de réduire au maximum.

- **Mesure R4** : Transplantation des stations d'Ail rocambole afin de préserver les pieds d'espèce végétale protégée par le déplacement et la recréation des stations de cette espèce in situ.

- **Mesure R5 :** Gestion pastorale extensive dans le cadre de l'ouverture paysagère pour permettre un aménagement écologique et paysager au sein de l'ouverture visuelle.

- **Mesure R6** : Opérations de capture - déplacement d'animaux en amont et pendant le chantier, notamment pour les espèces d'amphibiens présents sur le secteur

<u>Sur les mesures de réduction limitant les impacts sur la gestion des eaux, il est pris acte de la traduction des mesures suivantes :</u>

- **Mesure R7** : Assurer la gestion des eaux pluviales en phase chantier :

  Si le recours à un dispositif de rabattement de la nappe s'avérait nécessaire pour certains ouvrages en profondeur, pour un volume supérieur à 10 000 m3/an, il sera déclaré à la police de l'eau par le Maitre d'ouvrage.

  Les fossés et les bassins seront réalisés le plus en amont possible afin de traiter les eaux ruisselant sur le chantier. Dans le cas contraire, des fossés et bassins provisoires seront mis en œuvre.

  Un système de filtration adapté aux conditions de réalisation du chantier (filtre à paille, filtre à cailloux ou filtre géotextile semi-enterré), sera réalisé en sortie des bassins pour limiter la mise en suspension de fines dans les lacs en aval.

  Des moyens de surveillance et d'intervention seront également mis en place (surveillance visuelle des rejets à l'aval des travaux en sortie des bassins avant rejet aux lacs, avec une attention particulière en cas de fortes précipitations, établissement d'un plan d'organisation et d'intervention en cas de pollution accidentelle au préalable des travaux).

  Un coordinateur environnemental du chantier, désigné par le maître d'ouvrage, veillera à la bonne mise en œuvre de l'ensemble de ces mesures.

- **Mesure R8 :** Gestion des écoulements superficiels en amont des lacs :

  Les eaux de ruissellement devront être traitées avec des barrières de rétention (ou de clôture) provisoire installées en limite de chantier sur les secteurs à proximité immédiate avec les lacs.

  Il s'agit de géotextile tissé ou non tissé, constituant une barrière verticale semi-perméable, au travers de laquelle l'eau percole lentement à travers la porosité du tissu. Tendues verticalement avec des piquets, les barrières de rétention sont enterrées dans le sol sous des bourrelets.

- **Mesure R9** : Mise en place d'un système de retraitement des eaux pluviales :

Les eaux pluviales issues de la plateforme routière seront collectées par des cunettes enherbées non étanches puis transiteront par des bassins routiers avec volume mort avant rejet à débit limité vers le milieu naturel.

3 bassins seront ainsi implantés au droit des différents points bas du projet, dimensionnés selon la méthodologie des guides techniques du SETRA pour assurer une triple fonction de traitement des pollutions chroniques, d'interception des pollutions accidentelles et d'écrêtement des débits.

L'étanchéité du fond des 3 bassins sera renforcée par l'apport d'une couche d'argile, afin d'éviter le transfert rapide d'une pollution accidentelle vers la nappe, située à faible profondeur en période de hautes eaux.

Afin d'améliorer la performance de traitement des ouvrages, des filtres plantés de roseaux seront aménagés au sein des bassins permettant d'améliorer les taux d'abattement des micropolluants.

- **Mesure R10 :** Rétablissement des écoulements naturels

Les ouvrages de rétablissement hydraulique sous la chaussée seront de type cadre rectangulaire fermé en béton armé, d'ouverture inférieure à 4 m².

Ces ouvrages devront permettre la circulation de la petite faune terrestre pour favoriser les déplacements et éviter l'écrasement de nombreuses espèces (hérisson d'Europe, lézard vivipare, batraciens...).

Ces mesures sont associées à la mesure de réduction R02 du volet naturel de l'étude d'impact.

Sur les mesures de réduction limitant les impacts paysagers, il est pris acte de la traduction des mesures suivantes :

- **Mesure R11 :** Réalisation d'aménagements paysagers tout au long des emprises travaux.

Les intentions générales liées à l'accompagnement paysager s'inscrivent dans une stratégie simple :

  - Ouvrir la route à son territoire et paysage
  - Penser des aménagements simples, frugaux et en minimisant leur emprise sur le territoire
  - Créer des liens forts entre les aménagements et les espaces naturels proches (teinte des matériaux, dispositions, mise en œuvre)
  - Minimiser et optimiser les espaces d'arrêt et de stationnements des véhicules (sur les aires d'arrêt et dans le centre du hameau)

- **Mesure R12 :** Intégration paysagère des parois clouées

Si les parois clouées sont nécessaires, un traitement architectural sera réalisépour atténuer leur impact écologique et esthétique.

Sur les mesures de réduction limitant les impacts sur la qualité de vie, il est pris acte de la traduction des mesures suivantes :

- **Mesure R13 :** Maintien des circulations

Les travaux seront réalisés sous circulation avec mise en place d'une voirie provisoire sur la section sud du projet et de deux déviations pour un seul sens de circulation compte tenu des caractéristiques limitées des voies empruntées.

Le phasage chantier tiendra compte de la fréquentation du secteur les week-ends d'été et de la gêne occasionnée aux riverains.

- **Mesure R14** : Limitation des nuisances

  Préalablement au démarrage du chantier, le maître d'ouvrage fournira au préfet et aux maires des communes concernées, les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances.

  Le préfet pourra alors prescrire des mesures particulières de fonctionnement du chantier (horaires, limitation d'accès) qu'il conviendra de transmettre aux entreprises avant le démarrage du chantier.

Mesures de compensation :

Sur les mesures de compensation limitant les impacts sur le milieu naturel, il est pris acte de la traduction des mesures suivantes :

Quatre mesures de compensation à la destruction de zones humides ont été définies dans le cadre du projet, définies selon la « Note sur la définition, la mise en oeuvre et le suivi des mesures compensatoires liées à la destruction des zones humides dans le Département de l'Isère » éditée par le service environnement de la Direction Départementale des Territoires (DDT38/SE – Note validée le 29 septembre 2016) en application du SDAGE :

- **MC1 : Secteur cible des « Marais » à La Mure et Pierre Châtel.**

  La mesure MC1 consiste en la restauration d'un premier secteur cible des « Marais » au niveau des lieux-dits « Pré Baccard » à Pierre Châtel et « les Marais » à La Mure, à environ 3,5 km au sud du secteur d'aménagement de la RN85. La mesure consiste à dé-remblayer une portion de route localisée en terrain naturel afin de restaurer les habitats humides et le fonctionnement écologique locale sur une surface de 0,8 ha.

- **MC2 : Secteur cible des « Communs du lacs » à Pierre-Châtel**

  La mesure MC2 consiste en la renaturation d'une partie du secteur des Communs du Lac au sud du Lac de Pierre-Châtel, une zone humide de plus de 7 ha d'intérêt écologique, hydrologique remarquable, ne faisant actuellement pas l'objet de mesures de protection ou de mise en valeur particulière. Plusieurs atteintes à son fonctionnement y sont observées portant atteinte à terme, sans mesures de restauration et de conservation, à l'expression de ces milieux naturels riches d'une flore et d'une faune remarquables. L'objet de la mesure compensatoire vise l'amélioration de fonctions de zones humides fortement dégradées au sein de cette parcelle, à travers un plan de gestion du site (acquisition de connaissances permettant d'affiner les choix d'actions de restauration dans un premier temps, et réalisation d'actions de restauration dans un second temps).

- **MC3 : Aménagements écologiques des bassins de rétention d'eau et des fossés,**

  MC4 : Renaturation du parking des pêcheurs et de l'aire d'arrêt du lac de Petichet

  Les mesures MC3 et MC4 sont des mesures « in situ », visant à reconstituer des zones humides sur site par des formations équivalentes notamment au niveau des bassins routiers, de l'aire d'arrêt du lac de Pierre Châtel et celle du lac de Petichet, sur une superficie totale de 0,6 ha environ.

- **MC5 : Gestion des stations d'Ail rocambole**

  Des stations d'Ail rocambole seront transplantées à proximité des stations existantes afin d'éviter toutes destruction directe par le projet. L'efficacité de la mesure de transplantation est également tributaire de la gestion réalisée.

- **MC6 : Implantation de linéaire de haies écologiques** afin d'augmenter les potentialités d'accueil pour la faune et renforce la Trame verte locale

Mesures d'accompagnement

Les mesures d'accompagnement proposées permettent de valoriser le projet. Elles ne sont pas indispensables mais revêtent un caractère volontaire de l'exploitant afin de permettre une meilleure insertion du projet dans son environnement.

- **Mesure A1 : Installation de nichoirs pour les petits passereaux.**

- **Mesure A2 : Installations de gîtes artificiels pour les chiroptères.**

- **Mesure A3 : Re-végétalisation écologique des talus routiers** pour re-créer des milieux favorables pour la faune inféodée aux milieux ouverts

- **Mesure A4 : Gestion des espèces invasives en phase d'exploitation** par un suivi annuel et actions préventives ou curatives sur les nouveaux foyers.

- **Mesure A5 : Amélioration du cadre de vie**

  Dans une démarche volontariste et à titre d'exemplarité, la DREAL participera au travers de ce projet au financement de la résorption des points noirs du bruit déjà identifiés sur l'axe, pour les propriétaires qui en feraient la demande, après vérification du critère d'antériorité et de l'usage des bâtiments, et dans les conditions prévues par l'arrêté du 3 mai 2002 pris pour l'application du décret n° 2002- 867 du 3 mai 2002 relatif aux subventions accordées par l'Etat concernant les opérations d'isolation acoustique des points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux.

Mesures de suivi

- **Mesure S1 : Vérification de l'ensemble des préconisations en fin de chantier** pour connaître l'efficacité des mesures mises en œuvre pour limiter les impacts et capitaliser l'expérience, mais aussi apporter des corrections si nécessaires.

- **Mesure S2 : Suivis écologiques de la faune et la flore** pour évaluer les impacts réels du projet sur les compartiments biologiques sur la faune et l'efficacité des mesures proposées. Groupes concernés Chiroptère, reptiles, oiseaux, amphibiens, mammifères et Ail rocambole

- **Mesure S3 : Suivis des renaturations de zones humides**

  Deux mesures compensatoires pour la renaturation de zones humides ont été définies plus en amont de cet arrêté. L'efficacité des travaux doit cependant être vérifiée sur le long terme.

Les prescriptions environnementales contenues dans le présent arrêté ne sont pas exclusives de celles portées à l'Autorisation Environnementale Unique à laquelle est soumis ce projet.

VU pour être annexé
à mon arrêté en date de ce jour
GRENOBLE,le 27 SEP. 2019

Pour le Préfet, par délégation
Le Secrétaire Général

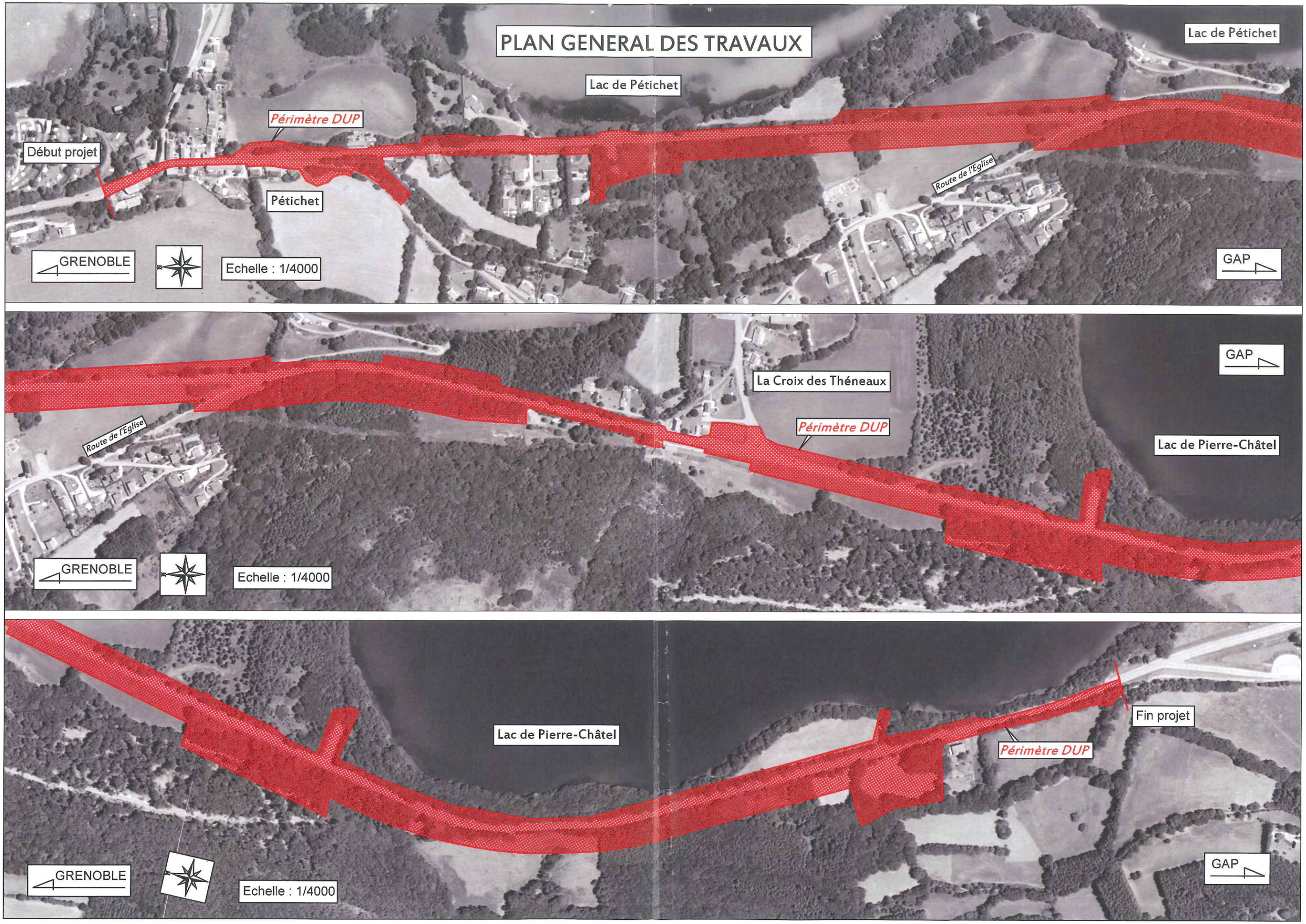
Philippe PORTAL

VU pour être annexé
à mon arrêté en date de ce jour
GRENOBLE,le

27 SEP. 2019

Pour le Préfet, par délégation
Le Secrétaire Général

Philippe PORTAL

PIECE C : PLAN GENERAL DES TRAVAUX

PLAN GENERAL DES TRAVAUX