

ANNEXE N° 4

Mémoire en réponse du Conseil Départemental de l'Isère

RD 519 - Aménagement de sécurité du carrefour giratoire du Rival au carrefour giratoire d'accès à la ZA porte des Alpes **Procédure d'enquête unique**

Mémoire en réponse du Conseil Départemental de l'Isère suite au procès-verbal de synthèse des observations remis par le Commissaire enquêteur le 7 octobre 2021 à l'issue de l'enquête publique réalisée du 1^{er} septembre 2021 au 1^{er} octobre 2021.

De nombreuses observations (68) émanant de 52 contributions, ont été émises pendant l'enquête publique soit par écrit sur site internet dédié, soit sur les registres d'enquête déposés dans les mairies de **Marcilloles, Viriville, Sardieu, Châtenay, Saint-Siméon-de-Bressieux, et La Côte Saint-André**, soit oralement lors des permanences en mairies assurées par le commissaire enquêteur.

Les observations du public concernent principalement les thématiques suivantes :

- les risques naturels et l'impact hydraulique
- l'impact de la circulation sur les voiries communales après la fermeture des carrefours
- l'utilité publique et la cohérence globale du projet
- l'approche parcellaire.

Le commissaire enquêteur a synthétisé sur chacun de ces thèmes les remarques émises par le public avant de formuler ses questions au maître d'ouvrage.

Thème 1 : Les risques naturels dont l'impact hydraulique

Ce thème est abordé par 6 personnes, ce qui représente 9% des avis.

La majorité des avis concerne les solutions qui seront apportées en cas de crue au niveau du secteur Magdeleine.

Il y a un avis portant sur le secteur de l'intersection du chemin du Gros Chêne avec la RD519

Observations du CE :

La question des risques naturels (inondation et évènement climatique) est évoquée par les habitants du secteur « Magdeleine-rue du Moulin » et ceux de Châtenay, pour les espaces : croisement du Gros Chêne et ouvrage de franchissement supérieur souvent concernés par les inondations. Ces points sont largement confirmés par les expertises produites dans le dossier au titre de l'étude « loi sur l'eau ». Ils ont connus différents épisodes de saturation des sols ou de déversements orageux. La demande est la suivante : un calibrage qu'on estime devoir être revu pour les évacuateurs de crue et les fossés de transit des eaux pluviales, vers la Baïse notamment.

Ces questions sont donc documentées dans le dossier de demande d'autorisation environnement « B » des pages 60 à 70 (Alp'études).

Après visite sur place, le lit de la Baïse est effectivement, à cet endroit, marqué par un apport de matériaux amont important, qu'il conviendra d'évacuer au moment du chantier sur un linéaire amont et aval de l'emprise routière. Dès à présent cet envasement présente un risque de submersion, rapide ou lente de la zone habituellement hors d'eau.

Les incidences quantitatives et qualitatives du projet sur les eaux sont également décrites aux pages 70 à 75 du dossier « B ». J'ajoute que l'actuel chantier de détournement d'une partie des apports de certains cours d'eau en amont du Rival et de la Baïse aura des effets sur les écoulements pluviaux, notamment les plus critiques. Une bonne évaluation du nouveau contexte est nécessaire avant travaux.

Question au maître d'ouvrage

Pour ces questions-propositions ou réserves relatives à la transparence des ouvrages, le maître d'ouvrage apportera une attention particulière aux observations formulées par la famille Simian (P1), JC Cabanaire (P12), Isabelle France (P7), Mme Silvain (P29). En rappelant et précisant de façon détaillée les mesures de traitement des flux d'eau pluviale qu'il envisage de prendre.

Réponses du Maître d'ouvrage :

Ouvrage sur la Baïse

Dans le secteur de la Magdeleine, la RD 519 traverse le cours d'eau « la Baïse ». Il a été décidé dans ce secteur, où la RD 19 est bordée de quelques habitations et où l'espace disponible de part et d'autre de la route départementale est faible de ne pas élargir la chaussée ni l'ouvrage de franchissement de la Baïse.

Toutefois, le risque d'inondation et l'impact du projet ont été étudiés dans l'étude d'incidence au titre de la « loi sur l'eau ». Le bureau d'études TERE0 a également réalisé une étude hydraulique sur ce bassin versant dans le cadre de la protection contre les inondations de Saint-Siméon de Bressieux. Celle-ci montre les débits attendus au droit de l'ouvrage de franchissement pour différentes périodes de retour dans la situation actuelle. Elle propose également un ensemble d'aménagements à l'amont de la RD 519 qui permettront de limiter le débit de la Baïse quelle que soit la période de retour de l'évènement pluvieux et ainsi réduire le risque d'inondation au niveau de la Magdeleine.

Compte-tenu de ces éléments il a été décidé de ne pas modifier le gabarit hydraulique de cet ouvrage.

Pour ce qui concerne le curage au niveau de l'ouvrage de franchissement de la Baïse, même si ce dernier n'est pas proposé dans l'étude TERRE0, le Département s'engage à se rapprocher du SIRRA gestionnaire de la Baïse, avant le début de l'aménagement pour envisager en commun la pertinence de tels travaux et qu'il soit réalisé en coordination avec les travaux s'il s'avérait nécessaire

Evènements climatiques hors normes :

L'apparition d'un évènement climatique hors normes a été étudiée dans le dossier d'incidences. Il correspond à une pluie d'un temps de retour de 100 ans.

La création de fossés de chaque côté de la RD sur tout le linéaire améliorera significativement la situation actuelle où les fossés sont intermittents.

Pour une pluie centennale, les nouveaux fossés stockeront et infiltreront la quasi-totalité des ruissellements de voirie. Seuls 31 m³ issus de la RD déborderont dans les champs, ce qui est très largement inférieur à la situation actuelle (plus de 2 000 m³ déversés) puisqu'il n'existe pas de fossé le long de certains tronçons de la RD.

Dans le secteur de la Magdeleine, la gestion des eaux pluviales sur la partie Sud de la RD respectera le principe actuel : fossé dirigé de l'Est vers l'Ouest, puis passage busé et rejet à la Baïse.

En situation normale comme en situation exceptionnelle, le futur fossé redimensionné permettra d'infiltrer les ruissellements issus de la RD ; seules les eaux de voirie au droit de la buse seront rejetées à la Baïse.

Thème2 : L'impact du projet sur les voiries communales en lien la fermeture des carrefours sur la RD 519

Le thème des flux de circulation sur les voiries communales est mis en avant dans 57% des observations. Une part importante de ces dernières laisse apparaître la crainte d'un trafic supplémentaire que pourrait générer la coupure des accès tout du long de l'axe sur les voiries communales avoisinantes et donc un accroissement des problèmes de sécurité liés à des vitesses excessives.

Observations du CE :

Le Département avec raison a inclus dans son projet, trois petites interventions sur des voiries communales, directement impactées par les travaux sur la RD 519. Leur réalisation doit traiter une possible évolution des flux à la suite des fermetures d'accès sur la RD 519 réaménagée et un changement probable de circulation des bus scolaires sur SSB. Ce sont les voiries :

Rue de la Gerla

Rue de Rivoire-Marcon

Chemin d'accès à la STEP et carrefour de l'ancienne gare

Saint Siméon de Bressieux,

Saint Siméon de Bressieux,

La Côte Saint André

Cependant, trois autres « points délicats » et une situation ressentie comme un enclavement, sont évoqués et méritent attention et réponses détaillées :

1 la situation de la voirie communale de Sardieu entre le carrefour de l'ancienne gare se prolongeant par le chemin de la vie du Mulet, le long de l'ancienne voie ferrée,

2 la situation de la voirie communale partagée entre Viriville et Châtenay constituée par le linéaire des trois chemins du brin d'amour, du Nivelon, des contaminés jusqu'à la croisée conduisant à la RD 519 et la liaison vers le futur ouvrage de franchissement supérieur,

3 la situation de saturation, crainte sur la rue des coquelicots qui assurera un débouché important sur le giratoire de Champ Laval, pour les communes situées au sud de la RD 519 : Châtenay et SSB,

4 le sentiment d'enclavement aggravé des habitants de Châtenay, dans le contexte de fermeture du chemin du gros chêne et des difficultés de traversée de SSB, avec une proposition d'ouverture à la circulation locale (en limitation de tonnage) du chemin d'exploitation agricole le long de la RD 519

Question au maître d'ouvrage

Pour ces quatre préoccupations exprimées par le public, il est demandé au Maître d'ouvrage de formuler un avis, sur la réalité de la situation in fine et sur les mesures complémentaires qui pourraient être ajoutées, ceci dans le respect d'une part de la faisabilité économique générale du projet et d'autre part de la répartition des compétences entre collectivités.

Réponses du Maître d'ouvrage :

De façon globale :

Le Département a réalisé dans la phase de diagnostic des comptages sur les voies communales accédant à la section de la RD 519, qui figurent dans le dossier d'enquête publique. Il a prévu de compléter ces comptages avant travaux par des comptages avec relevé de plaques minéralogiques qui permettront d'identifier sur les voies communales la part du trafic de transit intercommunal et celle du trafic de desserte communale. Cette opération sera renouvelée après les travaux pour objectiver l'impact du projet en complément des premières analyses. Il est à noter que l'amélioration du niveau de sécurité de la RD 519 et de ses accès devrait la rendre plus attractive par rapport aux voies communales parallèles.

Le Département pourra aussi accompagner les Communes si elles le souhaitent pour réfléchir à un plan de circulation cohérent avec l'aménagement de la RD 519 et qui permette le cas échéant de réduire les trafics sur les voiries communales.

Ces plans pourront intégrer des limitations de tonnage. Des aides pourront par ailleurs être mobilisées pour accompagner les Communes à réaliser des aménagements de sécurité sur leurs voiries. La création d'une voie nouvelle rabattant les chemins du Gros Chêne, des Contaminés depuis Viriville et de Chatenay, et le chemin de la plaine depuis Sardieu sur le giratoire de la zone d'activité « Porte des Alpes » dans le cadre du projet concourt à cet objectif.

Concernant Sardieu

Le projet ne modifie pas de manière significative les conditions d'accès de Sardieu à la RD 519. En effet, la Commune qui dispose actuellement de deux points d'accès en conservera deux après l'aménagement. Cependant, la configuration est particulière avec des voiries communales, étroites mais droites qui favorisent la vitesse et traversent des zones urbanisées. Le Département prendra en compte cette situation particulière. Il est disponible pour réfléchir à l'amélioration de la sécurité des voies communales impactées par l'aménagement de la RD 519, et pourra apporter aussi un appui financier à la Commune.

Concernant la voirie communale en limite de Viriville et de Chatenay

Son trafic est très modeste avec 100 véhicules/jour recensés en 2019, mais néanmoins un sentiment d'insécurité est exprimé par la Maire de Viriville et des riverains. Ce sentiment est lié à un ressenti de vitesses élevées et à la présence de poids lourds sur ces voies étroites. Un accès parallèle facile et direct à la RD 519 existe par la RD 156 sur la déviation de Marcilloles. Une limitation de l'usage de cette voirie aux riverains et/ou aux véhicules légers apparaît possible sur cette voirie. Les comptages prévus permettront de vérifier la pertinence de cette mesure et de définir des aménagements complémentaires éventuels (signalisation, adaptation de la géométrie de la voie)

Concernant la rue des Coquelicots sur Saint Siméon de Bressieux

Le risque de saturation de cette voie en évoqué par les riverains apparaît comme faible. En effet, les flux susceptibles de se reporter sur cette voie, ceux de la rue des Chassagnes sur Saint Siméon de Bressieux et ceux du chemin du Gros Chêne sur Chatenay sont modestes. La configuration du carrefour en giratoire facilitera par ailleurs l'insertion sur la RD 519 depuis la rue des coquelicots. En fonction des usages qui pourraient être constatés après l'aménagement de la RD 519 l'intérêt d'aménagements complémentaires comme le revêtement d'un chemin d'exploitation seront

analysés en lien avec la Commune de Saint Siméon de Bressieux et réalisés s'ils apparaissent comme pertinents.

Concernant le sentiment d'enclavement aggravé des habitants de Chatenay

Le terme d'enclavement apparaît comme très exagéré, tout d'abord, Chatenay est desservi par la RD 130, axe est ouest qui permet l'accès au réseau structurant via les RD 156 et 71. Les aménagements réalisés sur cet axe par la Commune de Saint Siméon de Bressieux s'ils modèrent la vitesse ne sont pas de nature à en restreindre fortement la capacité (pour mémoire la Commune de Chatenay a sollicité la réalisation du même type d'aménagements sur la RD 130 dans sa traversée). Le projet prévoit par ailleurs un raccordement de qualité sur la RD 519 avec la création d'une voie revêtue de 5,5m entre le chemin du Gros Chêne et le giratoire de la ZA Porte des Alpes. Il est à noter que les modalités de ce raccordement ont fait l'objet d'échanges lors des réunions avec la Commune depuis 2017 et de la concertation qui s'est tenue fin 2018 et qu'à aucune de ces occasions elle n'était apparue comme problématique. Le schéma proposé par le Maire de Chatenay conduirait à réaliser 1100 mètres de voirie communale complémentaire revêtue (dont 800 mètres sur Saint Siméon de Bressieux) d'une largeur de 5,5 mètres à la place de rétablissements agricoles d'une largeur de 4 mètres et non revêtus. Il génère un surcoût de l'ordre de 250 000€ et l'imperméabilisation d'environ 6000 m² supplémentaires et des compléments d'acquisitions foncières, ces coûts et impacts apparaissent comme très importants au regard du trafic du chemin du gros Chêne qui s'élève à environ 180 véhicules par jour dont une dizaine de poids lourds. Pour ces raisons, le Département n'envisage pas de donner une suite favorable à la demande cette demande.

Thème 3 : L'utilité publique et la cohérence globale du projet

Même si il n'y a qu'une minorité des personnes qui se sont exprimées sur l'utilité publique du projet, (5 avis, 4 sont défavorables).

Le nombre d'observations défavorables ne reflète pas la réalité, car pour de très nombreuses personnes, il est évident que la RD 519 est aujourd'hui très dangereuse et doit être aménagée, mais elles n'en font pas mention.

Observations du CE :

On évoquera en premier lieu une position de principe très opposée au projet et contestant son utilité publique, comme sa neutralité environnementale : déclaration écrite P32 remise en permanence après la réception de la délégation d'agriculteurs à Châtenay, relatée également sous la cotation P32. Le coût financier, l'impact écologique, la stratégie du projet, la cohérence globale du tracé de l'axe de la Bièvre sont évoqués ensembles. L'objectif des pétitionnaires est de revenir à un projet d'aménagement en deux fois une voie avec édification de ronds-points aux trois points de croisement : ceux des ouvrages projetés, plus celui du chemin du Gros Chêne.

Cependant, pour beaucoup d'autres témoignages, quand la discussion porte sur le coût financier de l'opération, son utilité pour la population, les objectifs qui sont assignés, on constate une relative unanimité pour reconnaître son utilité publique.

Elle est fondée sur la nécessité de sécuriser ce tronçon jugé dangereux et souvent « contourné » par les riverains eux-mêmes. Cette utilité publique est également identifiée dans la nécessité d'organiser et de séparer les différents modes de déplacements (sont évoqués principalement les

camions en transit dont l'augmentation inquiète, les engins agricoles et les vélos). L'évolution générale du trafic est enfin jugée excessive. C'est un aspect un peu contradictoire du raisonnement de certains (sauf la position P 35 qui a sa cohérence!) : on marque son accord sur un aménagement qui assumera des flux en croissance, mais dans le même temps, on condamne et on voudrait combattre cette augmentation des flux !

Réponses du Maître d'ouvrage :

La route départementale 519 se situe dans la continuité de l'axe de Bièvre, récemment aménagé. C'est une route essentielle du territoire isérois pour les déplacements du quotidien, internes au département, comme pour les déplacements de transit. Aujourd'hui, l'état des lieux impose de réaliser des travaux sur la RD 519. Celle-ci doit être mise au niveau de qualité et de sécurité attendu sur un tel axe.

Sur la section, le trafic est en forte croissance ces dernières années. Les chiffres de 2018 indiquent le passage de 8 400 véhicules par jour, contre 4 850 en 2005, soit une augmentation de près de 75 %. De plus, il y a une proportion importante de véhicules lents : 9,5 % de poids lourds, auxquels s'ajoute un grand nombre d'engins agricoles qui accèdent aux parcelles bordant la route départementale. Enfin, le nombre d'habitants devrait continuer à augmenter dans les années à venir, générant sans doute une hausse du trafic.

Les chiffres de l'accidentologie sur ce secteur sont très supérieurs aux références nationales, à la fois par leur densité – c'est-à-dire le nombre d'accidents rapporté au nombre de kilomètres –, par leur gravité et par le nombre de poids lourds impliqués, quatre fois supérieur à la moyenne nationale. Entre 2007 et 2020, 26 accidents graves (dont 3 tués) ont ainsi été dénombrés sur la RD 519 entre le carrefour giratoire du Rival et l'entrée Est de Marcilloles. L'analyse des circonstances a montré que si le comportement des conducteurs était la cause principale de ces accidents, la configuration de l'infrastructure ne permettait pas de limiter leur nombre et leur gravité.

Le projet est conçu avec un objectif de sécurisation et d'amélioration du niveau de service de l'itinéraire et une volonté de limiter les impacts négatifs sur l'environnement. Pour cela il intègre :

- 2 créneaux de dépassement créés entre Marcilloles et le carrefour du Rival (un sur chaque sens de circulation) d'une longueur de 1 150 mètres chacun ;
- le recalibrage de la chaussée et l'aménagement d'accotements stabilisés de chaque côté de la voie (longueur 1460 ml) entre le carrefour du Rival et le lieu-dit « Magdeleine ».
- 1 carrefour giratoire aménagé pour sécuriser l'intersection du lieu-dit Champ-Laval. Ce carrefour permettra aussi une traversée plus sûre de la RD 519 grâce à la réduction de vitesse qu'il provoquera et les piétons et cyclistes pourront traverser la RD 519 en deux temps ;
- 1 passage supérieur réalisé au niveau de l'actuel carrefour entre la RD 519 et le chemin de la Plaine qui permettra un franchissement sûr de la RD 519 par tous les usagers : automobilistes, piétons, cyclistes avec la création d'une bande végétalisée pour permettre le passage de la faune ;
- la création et le rétablissement de certains chemins communaux, accessibles aux voitures et aux poids lourds, pour assurer la desserte locale (longueur totale 3 465 ml) ;
- la création et le rétablissement de chemins d'exploitation dédiés aux engins agricoles pour un accès facilité aux parcelles alentours (7 960 ml).
- la création d'un passage inférieur au niveau de la combe bonnet permettant de conforter le corridor écologique et un système de haies permettant le rabattement de la petite et moyenne faune vers deux ouvrages hydrauliques à sec la très grande majorité du temps.

Le Département considère que ce projet est très utile à la sécurité de tous les usagers, que les mesures environnementales qu'il intègre contribuent à limiter fortement ses impacts négatifs et que son rapport avantages/ coûts (au sens global) est très bon.

Au-delà du projet en lui-même le Département a lancé un appel à manifestation d'intérêt pour des projets vélos dans le cadre duquel il envisage d'accompagner Bièvre Isère Communauté pour les études et la réalisation d'une voie verte sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée

Thème 4 l'approche parcellaire

Observations du CE :

Les observations ici formulées concernent essentiellement des interrogations sur le montant des indemnités perçues en contreparties des droits de passage ou d'édification sur des parcelles pour satisfaire l'intérêt général ou les intérêts fonctionnels, environnementaux, de sécurité, attachés à la réalisation de l'aménagement. Cette question est venue 17 fois au cours des discussions, mais de façon inégale. Globalement certains attendraient « un geste » du Département, un peu au-delà des 40 cts/m².

Analyse détaillée :

Ces contributions vont de la simple demande d'information (8 occurrences) jusqu'au refus de la proposition (6 occurrences). D'autres réserves ou avis défavorables représentent 9 interventions signalées. Il s'agit en général d'un désaccord entre l'offre d'indemnisation et la valeur que les pétitionnaires se font de leur bien.

Pour autant ceux qui exercent la profession d'agriculteurs concèdent parfois que l'offre de prix est adaptée, ils connaissent le marché foncier dans leur secteur. Leur désaccord se concentre sur l'absence d'accompagnement de la chambre d'agriculture, pour l'évaluation des pertes d'exploitation ou le calcul de l'indemnité de réemploi. Le maître d'ouvrage n'est donc pas en cause, mais il va devoir significativement remobiliser la chambre d'agriculture qui semble faire défaut, s'il veut au cours de l'hiver 2021 achever le processus de maîtrise foncière.

Les autres catégories socioprofessionnelles semblaient attendre un niveau d'indemnisation pour les m² vendus, plus élevé.

On notera que les besoins d'acquisition se situent, tout le long du linéaire concerné et majoritairement nécessités par l'élargissement de la voirie côté sud et les chemins d'exploitation ou voiries secondaires des deux côtés. Cela représente de nombreuses acquisitions de quelques centaines de m² (une grande majorité) à plus de 1 000 m² et jusqu'à 5 600 m² (une petite minorité). Il s'agit de parcelles de statut privé, issues d'un précédent remembrement et dont les surfaces sont importantes.

De nombreuses parcelles concernent des retraités du secteur primaire ou leurs successeurs, avec des parcelles cependant maintenues en exploitation : location ou fermage à des actifs, par ailleurs propriétaires et eux aussi concernés par des propositions d'achat, sur leur propre patrimoine.

Réponses du Maître d'ouvrage :

Pour chaque commune concernée par des acquisitions foncières, une enquête parcellaire est effectuée conformément aux articles R.131-3 et suivants du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

Elle a pour but :

- de définir avec précision les emprises à prélever sur les immeubles nécessaires à la réalisation du projet,

- d'identifier les propriétaires et les ayant-droits de toute nature,
- de permettre auxdits propriétaires et ayant-droits de faire valoir leurs droits.

1 **Compensation financière des propriétaires : mode de calcul de l'indemnité proposée aux propriétaires**

Dans le cadre de la procédure d'acquisition amiable, le principe retenu par le maître d'ouvrage (Département) est d'indemniser les propriétaires au plus près de ce que pourrait proposer le juge de l'expropriation dans le cadre de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Sachant que l'indemnisation d'expropriation se compose :

- d'une indemnité principale : qui correspond à la valeur du bien exproprié à la date de la décision de 1^{ère} instance, évaluée en fonction de termes de références, c'est-à-dire des ventes de bien de nature identique.
- d'une indemnité de emploi : indemnité forfaitaire calculée en pourcentage de 5 à 20 % sur le montant de l'indemnité principale, elle correspond au coût des frais nécessaires à l'achat d'un bien identique à celui exproprié.
- des indemnités accessoires versées au cas par cas à l'appréciation du juge : il peut s'agir de frais de déménagement, de remplacement de clôture, de manière générale de tout bien matériel ou financier dont la perte est en lien directe avec l'expropriation.

Il a donc été décidé de verser aux propriétaires :

- **Une indemnité de base** correspondant au prix du terrain agricole dans le secteur concerné.

Ce prix au m² a été fixé à 0,40 €, conformément à l'avis d'évaluation sommaire et global rendu par le service de l'immobilier de l'Etat le 16 novembre 2020 (méthode par comparaison).

Le Département dispose d'une marge de négociation de 10%. Aussi, il a décidé de majorer ce prix pour atteindre 0,44 €/m².

- **Une indemnité complémentaire** correspondant au emploi en procédure d'expropriation fixée à 20 % de l'indemnité de base.

Exemple de calcul :

Surface à acheter : 200 m²

Indemnité de base : $200 \times 0,44 \text{ €} = 88 \text{ €}$

Indemnité complémentaire : $88\text{€} \times 20\% = 17,60 \text{ €}$

Indemnité totale = $200 + 17,60 = 217,60 \text{ €}$

2 **Compensation financière des exploitants agricoles : mode de calcul des indemnités proposées aux agriculteurs, qu'ils soient ou non propriétaires**

La compensation financière des agriculteurs s'effectue par le versement de plusieurs types d'indemnité dont le montant est fixé par la Chambre Agriculture, au cas par cas de chaque exploitation impactée mais sur le fondement de barèmes agricoles négociés régionalement.

- **Une indemnité d'éviction** calculées à partir de l'accord cadre régional « *relatif à l'indemnisation des préjudices subis par les exploitants agricoles et les propriétaires fonciers* »

Cet accord cadre, validé par les services fiscaux, prévoit notamment une **indemnité d'éviction** égale à 6 années (temps jugé nécessaire pour reconstituer sa surface agricole) de « marge brute », la marge brute est établie à 622 €/ha/an en polyculture-élevage d'après les comptes de l'agriculture des services fiscaux de 2016. En agriculture biologique, la durée du préjudice est majorée de 3 ans pour retrouver des sols aptes à obtenir une certification en Agriculture Biologique (durée de la conversion).

L'accord cadre prévoit aussi des **indemnités complémentaires ou accessoires** :

- Pour remise en cause d'une aide contractuelle sur une durée de 9 ans (durée normale d'un bail agricole). Cela concerne essentiellement les aides de la PAC.
 - Pour fumure et arrière fumure, pour prendre en compte le coût des engrais et amendements apportés et perdus car restant dans le sol : 762€/ha.
 - Pour déséquilibre d'exploitation : l'indemnité d'éviction est majorée 13/16 selon le taux d'emprise en fonction de la surface pondérée.
 - Pour autres préjudices directs, matériels et certains : les préjudices directs, matériels et certains, non indemnisés par ailleurs, feront l'objet d'une indemnisation spécifique dans le cadre d'une étude particulière au frais du maître d'ouvrage. A titre d'exemple, ces préjudices peuvent être la suppression d'une production, la modification des équipements de l'exploitation, les licenciements de personnel lié à l'exploitation, la suppression d'accès à des parcelles ou rétablissement d'accès plus difficiles, les emprises sur parcelles irriguées...
- **Une indemnité pour les dommages** causés aux cultures, sols et clôtures lors de l'exécution des travaux (y compris en dehors des emprises achetées).

Ce barème peut être utilisé en complément de l'application de l'accord-cadre régional. Il s'applique lorsque les dommages sont causés sur des parcelles agricoles exploitées, qu'elles soient ou non déclarées à la PAC. Cette indemnité vise à compenser la culture en cours. Cette indemnité est due sur l'intégralité de l'emprise des travaux et peut être versée sur les surfaces délaissées.

L'estimation des indemnités est calculée sur la base des informations fournies par les agriculteurs sur demande à la Chambre d'agriculture.

A la suite au diagnostic réalisé lors de phase avant-projet, une nouvelle intervention de la Chambre d'agriculture est bien prévue dans le cadre de la convention qui la lie au Département. Cette intervention permettra de rechercher conjointement les mesures permettant de limiter les conséquences négatives du projet pour la profession agricole et de calculer les indemnités liées aux pertes d'exploitation

Annexes au présent mémoire

Observations du CE :

Annexe 1 : Courrier adressé par Bièvre Isère Communauté le 13 octobre au Département et délibération mentionnée

Annexe 2 : Avis de la Chambre d'agriculture lors de la Concertation Interservices