

Sujet : [INTERNET] Contribution enquete publique Bièvre dauphine 3

De : Le Pic Vert Direction <direction@lepicvert.org>

Date : 23/02/2023 11:51

Pour : pabd3@cc-bievre-est.fr

A l'attention de M. Denis CRABIERES

Commissaire-enquêteur

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Notre association vous prie de trouver ci-joint sa contribution à l'enquête publique concernant le projet d'aménagement du parc d'activités de Bièvre Dauphine 3.

Nous restons à votre disposition pour plus d'informations si besoin.

Meilleures salutations

--



Sébastien Goguet

Directeur

Association Le Pic Vert

0476913433

www.lepicvert.org

24 place de la mairie, 38140 Réaumont

PARTENAIRE **MOBY**
du programme

—Pièces jointes : —

contributionLEPICVERT_enquete publique Bievre Dauphine3.pdf	421 Ko
Annexe 2_contribution-ep_BievreDauphine3.pdf	1,1 Mo
Annexe 3_mesures compensatoires.pdf	336 Ko
Annexe1_dossier corridors biologiques_juin2021.pdf	2,3 Mo



Contribution de l'association Le Pic Vert à l'enquête publique dans le cadre du projet d'aménagement du **parc d'activités Bièvre Dauphine 3 à Apprieu**

Notre association a pour but de protéger l'environnement, la faune, la flore, les sites. Nous menons depuis de nombreuses années des actions pour lutter contre l'érosion de la biodiversité sur le territoire de la CCBE et du Pays Voironnais, notamment pour le maintien et la restauration des corridors biologiques.

Membre de FNE Isère (France Nature Environnement Isère), notre association compte près de 1 000 adhérents et est agréée pour la protection de l'environnement en Isère.

Notre association a pour habitude d'instaurer un dialogue, qu'elle souhaite le plus constructif possible, avec les collectivités. C'est ce qu'elle s'est efforcée de faire depuis plusieurs années avec la CCBE, notamment concernant le projet de Bièvre Dauphine 3.

Notre association est citée au moins 28 fois dans le dossier d'étude d'impact et il est indiqué à plusieurs reprises dans les documents mis en consultation que le projet présenté « *a fait l'objet d'une large concertation avec les associations environnementales* » dont la nôtre. Or, le nombre de citations de notre association dans ce dossier se révèle être largement supérieur au nombre de réunions et d'échanges que nous avons eu avec la CCBE sur ce projet en 5 ans.

Il nous semble donc important, en préambule, de relativiser ces affirmations pour ce qui concerne notre association. Il y a effectivement bien eu des réunions auxquelles nous étions conviées ainsi que des échanges mails-téléphoniques avec les services de la CCBE mais ceux-ci sont restés assez limités (ainsi seulement 2 réunions en 2022, les 2 à notre initiative d'ailleurs, et les sujets abordés étaient loin de concerner uniquement Bièvre Dauphine 3). On ne peut donc véritablement parler de concertation mais plutôt de réunion d'information. Sinon comment expliquer que la question des corridors biologiques (voir page 5), que nous avons soulevée à chacun de nos échanges, ne soit finalement pas correctement prise en compte dans ce dossier.

Dans le même ordre d'idée, il est indiqué page 275 de l'étude d'impact : « *l'association Le Pic Vert effectuée d'ores et déjà des contrôles de la conformité des éclairages sur l'espace économique de Bièvre Dauphine (...). Le Pic Vert poursuivra cette action sur le parc d'activité Bièvre Dauphine 3* ».

Nous avons effectivement mené une action en 2018 (il y a 4 ans maintenant) en ce sens, dont les résultats n'ont pas été très probants. Mais depuis lors, nous ne nous souvenons pas avoir pris l'engagement de poursuivre cette démarche sur Bièvre Dauphine 3. Nous trouverions d'ailleurs plus pertinent et logique que la CCBE s'empare directement de cette problématique plutôt que de sembler vouloir la « sous-traiter » à une association qui n'a pas vocation à se substituer aux agents en charge du pouvoir de police et de contrôle

(police, gendarmerie, maire...). Ce serait ainsi une manière concrète pour cette collectivité, qui a identifié l'écologie comme étant sa priorité n°1 de son projet de territoire 2020-2030, de montrer son engagement environnemental. D'ailleurs, nous suggérons à la collectivité de montrer l'exemple avec le parking de l'intercommunalité (parking pôle de service Bièvre Est) qui reste allumé la nuit alors même qu'il est pratiquement vide à ces horaires.

Concernant ce très imposant dossier soumis à enquête publique et dont nous avons pris connaissance avec intérêt, nous souhaitons insister particulièrement sur 4 points :

- L'intérêt général du projet
- Les corridors biologiques
- La biodiversité
- Les mesures compensatoires

Une remarque concernant les cartes qui illustrent ce dossier : nous regrettons que les photos satellites utilisées dans ce dossier soient aussi anciennes. Ainsi la carte page 21 de l'étude d'impact qui localise le périmètre du projet d'aménagement date de 7 ans (2015) et tend ainsi de fait à minimiser l'impact des zones urbanisées comme il est facile de le constater en extrayant une carte actualisée (datant du 12 août 2021) depuis géoportail (ci-dessous). L'on peut aisément constater que de nombreuses nouvelles constructions ont été implantées rendant ainsi, par exemple, la circulation de la faune encore plus difficile et l'impact de l'imperméabilisation des sols plus important.

Carte du dossier datant de 2015



Carte géoportail datant du 12 août 2021



1- L'intérêt général et l'utilité publique du projet

Si nous ne remettons pas en cause la nécessité de création d'emplois, ni les efforts réalisés depuis la version initiale de Bièvre Dauphine (45 ha) en termes d'économie de l'espace consommé, nous nous interrogeons tout de même sur la pertinence, dans le contexte actuel, du modèle de zone économique tel qu'il nous est proposé. Cette « extension » vient d'ailleurs s'ajouter à l'extension au nord de Bièvre Dauphine (non encore réalisée à ce jour) sur la partie commerciale.

Un tel modèle pourrait très bien dater de 10 ou 20 ans en arrière. Or la situation environnementale s'est profondément dégradée ces dernières décennies et il y a urgence à revoir en profondeur notre manière d'aborder l'aménagement du territoire.

Il convient de réinventer, selon nous, les secteurs à vocation économique. Présenté comme « *un projet global nouvelle génération* », ce dossier ne propose finalement qu'une approche très conventionnelle malgré la prise en compte de mesures pertinentes dans le cahier des charges des entreprises.

Nous saluons ainsi les mesures annoncées en faveur du maintien des perméabilités pour la petite faune, de la gestion extensive des espaces verts, de la plantation de végétaux d'origine locale, des places de parking perméables (mais il n'est pas précisé si elles seront également végétalisées), de la lutte contre les pièges à faune involontaires... Mais toutes ces mesures ne suffisent pas pour qualifier le projet d'écologiquement responsables.

Il est nécessaire aujourd'hui d'envisager des solutions plus globales.

Ainsi dans le projet présenté, chaque entreprise qui s'installera restera libre d'installer un parking bitumé sur son emprise. N'aurait-il pas été concevable de prévoir un grand parking, non imperméabilisé, au cœur de Bièvre Dauphine 3 qui aurait servi à l'ensemble des entreprises et permettrait ainsi de limiter au maximum l'imperméabilisation des sols.

Il en est de même concernant l'absence de solutions alternatives à la voiture pour se rendre sur le site. De nos jours, il ne devrait plus être possible de concevoir de tels projets sans avoir anticipé au préalable sa desserte par des modes collectifs et par des modes doux pour piétons ou cyclistes même si nous avons bien conscience que la prise en compte de ces enjeux en secteurs rural et semi-rural n'est pas aisée. Il s'agit d'une grande faiblesse de ce dossier quand on connaît les inconvénients des déplacements en voiture (sur le réchauffement climatique, la pollution de l'air, le risque d'accidents, les collisions avec les animaux...).

L'absence d'obligations en matière de production d'énergie renouvelable sur les toitures des entreprises qui s'installeront nous apparaît également regrettable et dénote un manque d'ambitions en la matière. Chaque nouvelle toiture devrait être équipée pour produire de l'énergie renouvelable ou pour accueillir la biodiversité (toiture végétalisée), c'est un minimum pour compenser les pertes de sols occasionnés et l'énergie nécessaire à la production et au fonctionnement de l'entreprise et une nécessité afin de lutter contre le changement climatique.

La non-vente des parcelles aux entreprises mais leur location, comme le préconise le CSRPN dans son avis, serait un moyen de s'assurer de la bonne mise en application du cahier des charges des entreprises, nous savons par expérience que c'est souvent là que le bât blesse. La collectivité indique vouloir envisager la mise en place de baux emphytéotiques mais l'utilisation du conditionnel tend à montrer que si les entreprises ne sont pas intéressées, on se dirigera vraisemblablement sur de la vente. Nous craignons donc que l'essentiel des installations se fassent de manière conventionnelle par la vente du foncier.

L'importance du sol, de sa biodiversité, et de sa non-artificialisation sont des données très récentes, à peine abordées dans le dossier où l'impact sur le sol est considéré comme nulle (page 17 de la notice explicative : incidence nulle). L'absence totale de référence dans ce dossier à l'objectif Zéro Artificialisation Nette (sinon de manière succincte dans le mémoire en réponse à l'autorité environnementale) nous semble de ce point de vue assez démonstratif de la non prise en compte du sujet. Chaque hectare de terre agricole perdu (même compensé) contribue à amoindrir la sécurité alimentaire de notre pays (ce sont souvent les meilleures terres agricoles qui disparaissent sous le bitume et le béton). Cette imperméabilisation des sols vient également profondément amoindrir le rôle de stockage de carbone du sol et donc son efficacité dans la lutte contre le changement climatique (chaque année un sol fonctionnel peut absorber plusieurs tonnes de carbone et en stocker jusqu'à 80T/ha).

Le fait qu'il existe sur le secteur 2 projets, présentés comme distincts, de zones à vocation économique, celui de la CCBE et celui de la CAPV (Bièvre Dauphine Ouest sur la commune de Rives) montre également que l'approche reste très conventionnelle.

De notre point de vue, afin de pouvoir pleinement juger des conséquences environnementales qu'ils vont occasionner, ces 2 projets auraient dû être fusionnés dans un seul et même dossier (ils se situent dans le prolongement l'un de l'autre, utilisent les mêmes voies de circulation, entraînent tous les deux une fragmentation des habitats et des déplacements de la faune...). Cela aurait été une manière véritablement novatrice d'aborder la question qui aurait, à n'en pas douter, permis de mettre en exergue des éléments de synergie permettant d'économiser de l'espace et de l'argent, de minimiser plus fortement l'impact sur l'environnement, de solutionner les engorgements des voies de circulation et de rétablir la fonctionnalité des corridors biologiques.

L'on peut d'ailleurs s'étonner que dans la partie consacrée au cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés (page 343 de l'étude d'impact), il ne soit nullement fait mention du projet de la CAPV. Il est vrai que ce projet n'est ni existant ni approuvé mais celui-ci aura potentiellement bien plus d'impacts que les autres projets listés dans ce paragraphe puisqu'il concerne une surface quasi équivalente au projet de la CCBE : ce seront ainsi une quarantaine d'hectares qui seront impactés dans le même secteur. Quant au fait que « *Des échanges avec le Pays Voironnais ont eu lieu dans l'objectif de réaliser des aménagements concertés et cohérents* » (page 68 de l'enquête publique), nous n'en saurons pas plus dans ce dossier, aucun compte-rendu ni aucune décision découlant de ces échanges ne sont présentés.

En conséquence, nous regrettons le manque d'ambition environnementale de ce projet qui ne nous semble pas répondre véritablement aux enjeux écologiques qui se présentent à nous.

2- Les corridors biologiques

Tous les corridors biologiques de ce secteur de la Bièvre ont été parfaitement identifiés. Les déplacements des animaux sont difficiles, voire interrompus par les infrastructures : autoroute A48, routes, ZAC Bièvre Dauphine. Cette fragmentation des espaces engendre des impacts importants sur les populations animales et végétales.

La circulation de la faune est particulièrement perturbée en deux endroits :

- La traversée Est/Ouest de l'autoroute A48 au nord de la trouée de Colombe.
- La traversée Est/Ouest de l'A48 au niveau du pont franchissant l'autoroute au sud du péage de Rives.

Cette dernière concerne directement le dossier soumis à enquête publique.

C'est pourquoi cinq associations se sont réunies : Le Pic Vert, FNE, LPO section Isère, Bièvre Liers Environnement, La Fabrique Citoyenne Bièvre Est, pour proposer des mesures concrètes visant à résorber ces deux points noirs. Un courrier accompagné d'un dossier technique a été envoyé en juin 2021 aux différents acteurs concernés : AREA, Région, Département, Intercommunalités, Élus, Mairies, associations... Il est joint à cette contribution (annexe 1).

Dans les échanges que nous avons eus avec la CCBE dans le cadre du projet d'aménagement du parc d'activités Bièvre Dauphine nous avons constamment insisté sur la nécessité de maintenir et de restaurer les corridors existants.

Notre association a collaboré à toutes les études de tracés de corridors en Isère (REDI du département, SRCE du Conseil régional, SRADDET, contrat vert et bleu de la Bièvre). Elle a réalisé une cartographie précise sur le territoire d'APPRIEU pour le PLU : « *étude faune flore environnement du PLU d'Apprieu* ». **Nous connaissons très bien les tracés des corridors existants et avons toujours été disponible pour les localiser sur le terrain et les faire visiter.**

A la lecture des documents de l'enquête publique, et particulièrement de la demande de dérogation à la protection des espèces (DPE) et dans l'étude d'impact, nous sommes particulièrement déçus par le fait que la restauration du corridor local au niveau du pont franchissant l'autoroute ne soit pas prise en compte. Les raisons énoncées sont les suivantes :

- Ce pont est situé en dehors du projet sur la commune de Rives faisant partie du Pays Voironnais
- Ce pont appartient à l'AREA et est traversé par une route départementale
- Aucun corridor écologique n'est identifié par les documents cadres au droit du site.
- La zone d'étude est considérée comme un espace agricole perméable.
- La zone agricole au droit de la zone d'étude ne constitue pas un corridor reconnu par les différents documents.
- La zone d'étude est par ailleurs insérée proche d'un espace artificialisé autour de l'autoroute, qui restreint les fonctionnalités écologiques locales.
- Ainsi, le projet permet de conserver l'ensemble des habitats naturels remarquables de la commune et n'a pas d'incidence sur la fonctionnalité écologique locale.

Mais la DPE reconnaît également la présence d'un corridor, les arguments repris s'opposent ainsi aux raisons ci-dessus, créant une ambiguïté certaine.

Dans sa synthèse des fonctionnalités écologique du secteur la DPE mentionne la présence d'un corridor :

- Seul un petit corridor local à restaurer, de part et d'autre de l'autoroute, (représenté par un pont) est identifié par le Plan d'actions communal de biodiversité de la commune d'Apprieu
- L'autoroute qui longe le site constitue un point de conflit avec les déplacements est-ouest
- La carte des fonctionnalités écologiques du secteur montre clairement que le corridor est à restaurer et qu'il est un obstacle aux déplacements de la faune (présentée en annexe 2).

Le « *petit corridor local à restaurer* » dont il est question est en fait considéré comme étant « *une armature majeure de la trame verte à préserver ou à renforcer* » dans une carte intitulée « *Préserver la multifonctionnalité de la trame verte et bleue* » figurant dans le PLUi de la CCBE (partie PADD, décembre 2019). Il est donc très étonnant que cette carte ne soit pas mentionnée ni présentée dans ce dossier soumis à enquête publique alors que d'autres cartes plus anciennes (et non mises à jour) le sont.

Il est ainsi inexact d'écrire qu'aucun document cadre n'a identifié ce corridor biologique, car il l'a été par le PLUi de la CCBE. Étonnement, il n'est jamais fait mention du PLUi, pourtant exécutoire depuis janvier 2020, dans les parties consacrées aux corridors biologiques. On est en droit de s'interroger sur un tel oubli.

Dans la continuité du SCOT et du SRADDET, le PLUi a établi une carte précise des corridors locaux. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) classe le corridor franchissant le pont de l'autoroute comme une armature majeure avec pour objectif de préserver totalement et contribuer à restaurer si besoin les corridors de l'armature majeure et d'atténuer les points de fragmentation de ces corridors. Or, non seulement le projet présenté ne prévoit aucun aménagement visant à restaurer le corridor mais les aménagements prévus sur la partie nord du projet ne prennent pas en considération l'existence du corridor.

Ce corridor avait également été identifié dans le « Plan d'actions communal pour la biodiversité d'Apprieu (2015) » réalisé en 2013 et 2014 par les associations LPO et Gentiana, qui préconisaient dans leur rapport la végétalisation du pont sur l'autoroute au sud de la commune : « *Le pont sur l'autoroute au niveau du péage a aujourd'hui deux trottoirs minéralisés. Afin de favoriser la connectivité écologique entre les communes de Colombe et d'Apprieu, il est proposé de végétaliser un trottoir. Pour plus d'efficacité, il serait intéressant de poser des panneaux pour que les animaux ne soient pas gênés par les voitures sur l'autoroute. Ce corridor pourra surtout être fonctionnel la nuit* ».

La DPE dans son analyse sur les impacts sur les déplacements de la faune affirme :

« *Le projet détruira un espace actuellement perméable aux déplacements faunistiques. Cet espace ne sera plus utilisé pour les déplacements de la faune, hormis sur les perméabilités qui seront favorisées (cf. chapitre mesures). La création de voiries va augmenter le morcellement des habitats. Un risque de collision accru est possible entre les véhicules motorisés et la faune.*

Le Plan d'action communal pour la biodiversité d'Apprieu recense un corridor local à restaurer au nord-ouest de la zone d'étude. Sans mise en place de mesure, la fonctionnalité de ce corridor sera impactée par le projet ».

Ce sera effectivement le cas puisque le dossier ne prévoit aucune mesure permettant d'assurer ou de rétablir la fonctionnalité de ce corridor. **Nous partageons pleinement cette analyse : sans la mise en place de mesures, non prévues dans ce dossier, la fonctionnalité de ce corridor sera impactée par le projet.**

C'est pourquoi nous demandons :

- Que le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI) soit respecté.
- Que le corridor au niveau du pont franchissant l'autoroute au sud du péage de Rives soit intégré au projet d'extension de la ZAC.
- Qu'une concertation soit organisée pour associer les acteurs concernés par le franchissement de l'autoroute par le corridor (Département, Intercommunalités, AREA, Mairies, Associations...).

3- La biodiversité

Concernant les données faune-flore de l'étude, il est regrettable que les données les plus récentes datent de 2018, soit il y a plus de 4 ans. Une actualisation aurait été pertinente.

Le texte précise que les données fournies par notre association ne sont pas protocolées et donc peu utiles. Cette affirmation nécessite la mise au point suivante : dans le cadre des rencontres de concertation avec le maître d'ouvrage et le bureau SETIS, il nous a été demandé des compléments naturalistes, ce que nous avons fait. Cependant, il ne nous a pas été demandé de les « protocoler » (nombre, statut...) ce qui aurait pu être fait grâce aux banques de données du Pic Vert et de l'association Nature et Humanisme. Pour cela il aurait fallu passer une convention financière pour le temps de travail nécessaire (qui est conséquent) lié à l'extraction des données. Nous l'avons proposé mais sans succès. Il s'agit donc d'un manque de volontés de la collectivité et de son prestataire et non pas de notre association.

Nous remarquons plusieurs erreurs importantes qui interrogent sur la pertinence de l'inventaire faune flore :

- il est écrit que le Pie grièche pourrait nicher sur le site. Cela ne s'est jamais produit en Isère
- Il est écrit que la Martre des pins est une espèce protégée ce qui n'est (malheureusement) pas le cas
- le Hérisson d'Europe est présent sur le site mais non indiqué. Il est protégé et classé NT (quasi menacé) sur la liste rouge de l'Isère. L'impact du projet est donc sous-évalué.

- L'Effraie des clochers et le Crapaud calamite sont présents en limite Sud du secteur concerné par le projet.

Compte-tenu des espèces impactées, nous sommes d'ailleurs étonnés que le Conseil National de la Protection de la Nature (CNP) n'ait pas été saisi mais seulement le CSRPN et souhaiterions en connaître la raison.

Pour autoriser une dérogation à la protection d'espèces menacées, trois conditions cumulatives doivent être remplies

- que le projet réponde à des raisons impératives d'intérêt public majeur, ceci implique que le projet de ZAC implique des bénéfices économiques, sociaux et environnementaux à long terme, et que le projet soit majeur et impératif
- qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante que la destruction des espèces et de leurs habitats
- qu'il n'y a pas d'atteinte à l'état de conservation favorable des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

Si l'une de ces conditions n'est pas remplie, il ne sera pas possible de déroger à la protection des espèces concernées. Or, nous ne trouvons pas dans ce dossier, les éléments nous permettant d'affirmer que l'état de bonne conservation des espèces concernées dans leur aire de répartition ne soit pas détérioré.

4- Mesures compensatoires

Toutes les mesures compensatoires ne sont pas connues à ce jour et ne figurent pas dans ce dossier, il est donc difficile de se prononcer sur leur pertinence et leur adéquation avec les enjeux de préservation des espèces concernées. La CCBE recherche toujours un terrain (friches) à échanger contre 3 parcelles en secteur agricole ouvert (1,65 ha).

Le dossier se concentre sur 2 espèces phares (Le Busard cendré et l'Œdicnème criard) mais ne prend que peu en considération les autres espèces. Il aurait été pertinent de joindre au dossier le Plan Local de Conservation (PLC) signé avec la LPO dont il est souvent fait référence alors même que l'on ne peut s'y référer puisqu'il n'est pas consultable.

Si les secteurs proposés en compensation ou en accompagnement se situent à proximité du projet, ils apparaissent toutefois assez disséminés et il est difficile de percevoir une cohérence générale. Ces mesures semblent plus relever des opportunités (d'achats) qui se sont présentées à la collectivité que d'une réelle réflexion globale.

Concernant la mesure C3 compensation de prairies ex situ : comme la relève justement le CSRPN, cette mesure ne devrait pas être considérée comme une mesure compensatoire mais comme une mesure d'accompagnement. Il ne s'agit pas d'une restauration, donc ces surfaces ne devraient pas être comptabilisées comme surface de compensation. De plus, la carte de localisation des compensations ex-situ ne permet pas d'avoir une vision judicieuse du positionnement des parcelles. Si l'on zoom sur celle-ci (voir carte en annexe 3), l'on s'aperçoit que ces parcelles se retrouvent ceinturées par d'un côté les habitations d'Apprieu à l'Est et à l'Ouest par le projet d'extension de la zone commerciale. L'on peut ainsi sérieusement douter de l'efficacité de la mesure : les Chouettes chevêches et les Busards cendrés devront être très peu farouches pour coloniser un site autant anthropisé.

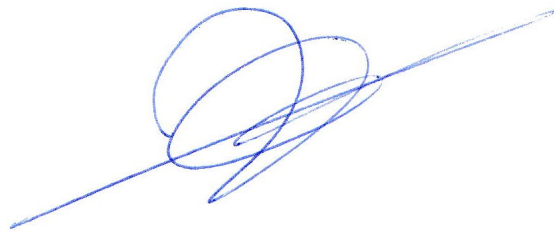
En conclusion :

Nous considérons que le projet présenté n'est pas totalement abouti, notamment du fait :

- **que les arguments concernant son intérêt public majeur ne nous apparaissent pas suffisamment solides**, notamment la prise en considération des aspects environnementaux
- **de la non prise en considération du corridor biologique existant**. La situation actuelle de l'érosion de la biodiversité nous impose un changement radical dans nos comportements. Notre avenir dépend du maintien d'une biodiversité en bon état, il est donc indispensable de mettre en place des actions efficaces de préservation et de restauration des milieux dégradés et des corridors biologiques.
- **que toutes les mesures compensatoires n'ont pas été trouvées à ce jour** et ne figurent donc pas dans cette enquête publique (comment alors se prononcer sur leur pertinence ?)
- **de l'absence de données concrètes nous permettant de juger du travail mené conjointement par la CCBE et la CAPV sur les impacts cumulés de l'extension des deux zones voisines** qui, d'un point de vue géographique ne forme qu'un seul et même projet. Nous réaffirmons le fait que ces deux projets ne devraient pas être traités séparément.

Cette extension de la ZAC nous semble prématurée au vu du retard pris par la CCBE en ce qui concerne les déplacements doux, les transports en commun, les problèmes de circulation déjà existants dans le secteur même du projet d'extension seront aggravés, générant plus de pollution.

La lutte contre le dérèglement climatique est une nécessité, il faut agir rapidement et chaque décision prise est importante. La CCBE élabore actuellement son PCAET, auquel nous sommes associés, qui sera terminé courant 2023. Il comprendra sans doute de nouveaux objectifs et la planification d'actions nouvelles (plus ambitieuses que celles présentées dans ce dossier) pour le climat, l'air, l'énergie, qui ne pourront pas être intégrés à l'extension de la ZAC si le projet venait à être validé en l'état.



Dominique VENTURINI, co-président
Pour le Conseil d'administration du Pic Vert



AGIR pour la
BIODIVERSITÉ
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES



LA FABRIQUE CITOYENNE
BIEVRE EST



Bièvre Liers
Environnement



Restaurons deux corridors biologiques essentiels en plaine de Bièvre (38)

L'érosion actuelle de la biodiversité résulte de nombreux facteurs : changement climatique, pollutions, imperméabilisation des sols, intensification de la pression agricole... mais une des principales causes de régression est la fragmentation des espaces et des habitats par l'aménagement du territoire. Cette fragmentation engendre des impacts importants sur les populations animales et végétales rendant impossible les mouvements de dispersion et de reproduction avec à terme un isolement génétique des populations conduisant à leurs disparitions.

Une politique publique a été mise en place par la création de la trame verte et bleue du territoire. Cette politique a pour objectif de préserver et d'améliorer la capacité de déplacement des espèces animales et végétales qu'elles soient terrestres, aquatiques ou volantes dans tous les espaces, qu'ils soient naturels ou urbains.

L'État et les régions ont élaboré ensemble des documents de planification : Le réseau écologique de l'Isère (REDI), le schéma régional d'aménagement du développement durable et d'égalité des territoires (SRRADDET ancien SRCE) qui identifie la trame verte et bleue à l'échelle régionale. Les collectivités locales doivent prendre en compte les enjeux de connectivité et de remise en bon état des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme et leurs projets de territoire. En plaine de Bièvre l'État, le Conseil régional et les collectivités (SIRRA) viennent de terminer un premier contrat Vert et bleu pour cela. La Communauté de Communes de Bièvre Est (CCBE) a bien repris ces objectifs dans son plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI). (Document 1)

Le corridor de la trouée de Colombe a été identifié par la Région Auvergne Rhône-Alpes dans son SRCE comme PRIORITAIRE, mais pour l'instant le dossier n'avance pas. Il est vital pour les êtres vivants autre que les humains de se déplacer, afin d'assurer leur cycle de vie (se nourrir, se reposer, se reproduire et se disperser). Les espèces ont besoin de circuler sur des territoires plus ou moins grands et plus ou moins diversifiés sans obstacles. Les corridors écologiques connectent les réservoirs de biodiversité, offrant ainsi à la faune et à la flore des conditions favorables à leurs déplacements, notamment dans un contexte de changement climatique.

Cette circulation de la faune est fortement perturbée dans la plaine de Bièvre et deux corridors biologiques doivent être restaurés d'urgence :

- **La traversée Est/ouest de l'autoroute A48 au nord de la trouée de Colombe. (Document 3)**
- **La traversée Est /ouest de l'A48 au niveau du pont franchissant l'autoroute au Sud du péage de Rives. (Document 4)**

Les associations signataires demandent aux services de l'Etat, au Conseil départemental, aux collectivités locales, aux communes, aux parlementaires, à l'AREA d'étudier d'urgence la restauration de ces corridors biologiques et d'engager les études et les travaux nécessaires. Nous demandons que la région finance un second contrat vert et bleu pour la plaine de Bièvre en prenant en compte les traversées Est /Ouest de l'A48 sur les deux secteurs : trouée de Colombe et le pont du Sud du péage de Rives. Les associations signataires demandent à la CCBE et à la CAPV de prendre en compte ces deux points dans le cadre des projets d'urbanisation du secteur.

DEUX OBJECTIFS A ATTEINDRE

1) Rétablir la libre circulation de la faune dans la trouée de Colombe

Le corridor d'importance régionale qui relie le secteur de Bavonne à la plaine de Bièvre au nord de la trouée de Colombe est coupé par l'autoroute A48 et la D520 qui constituent des ouvrages infranchissables. Il existe actuellement un passage inférieur de 80 cm de diamètre, trop petit pour le passage de gros animaux comme les cerfs, les sangliers, les chevreuils. (Document 2)

Cette pression sur la grande faune pourrait être compensée, par un aménagement adapté à leurs déplacements, en réalisant un ouvrage permettant le franchissement de l'autoroute et de la D 520. Ce corridor écologique reconnecterait les réservoirs de biodiversité, dont la réserve naturelle nationale de la tourbière du Grand Lemps. Il rejoindrait également deux corridors d'importance régionale, qui traversent l'axe de Bièvre, en provenance des Chambaran en direction du nord du département. (Document 3).

L'axe de Bièvre est la route la plus meurtrière du département pour la faune et donc un axe particulièrement accidentogène pour les automobilistes.

Une réunion a été organisée par l'AREA au mois de juillet 2020, les associations le Pic Vert, Lo Parvi et l'APIE y participaient. Le but de cette rencontre était de demander aux associations leur avis sur les projets de passages à faune à réaliser le long de l'autoroute A48 entre Rives et Lyon. La concession de l'état impose à l'AREA de construire un passage à faune sur ce tronçon d'autoroute dans les deux prochaines années.

L'AREA a proposé 7 projets différents et les associations présentes ont dû établir des priorités. A ce jour aucune étude n'a été faite sur la possibilité d'un passage à faune dans la trouée de Colombe. Les associations et le CEREMA, service officiel de l'état, ont réaffirmé que :

- La première priorité consistait à rétablir la traversée Nord/ Sud à travers l'autoroute à l'Ouest de Bourgoin sur la Commune de Vaulx Milieu conformément au SRCE.
- La seconde priorité est la traversée Est/ouest de la trouée de Colombe.

A cette réunion, l'AREA a proposé un passage souterrain de petite dimension versant Sud de la trouée de Colombe. Cette avancée n'a pas été retenue car :

- Les grands animaux (chevreuil, chamois, cerf) n'y passeront pas
- Les passages de faune sont surtout côté Nord de la trouée comme le démontrent les collisions avec la faune sur l'autoroute et le recensement des animaux écrasés sur la D520 qui longe l'autoroute.

La restauration du corridor biologique dans la partie Nord de la trouée de Colombe sera difficile à réaliser vu la topographie du terrain, la présence d'un pipeline et la présence d'une route départementale en parallèle mais c'est absolument fondamental pour la faune du département et la sécurité routière sur l'autoroute et la D520.

Ce projet nécessitera une collaboration de tous les partenaires (AREA, DREAL, CDI, OFB, Fédération des chasseurs, élus et collectivités locales, associations etc.) qu'il convient de réunir d'urgence pour établir un plan de travail, lancer des études et chercher des financements.

2) Aménagements pour un passage à faune au niveau du pont de l'autoroute à Apprieu

L'extension III de la zone d'activités de Bièvre Dauphine va prochainement se réaliser. Cette urbanisation supplémentaire et celle envisagée par la CAPV côté Ouest de l'A48 à Rives vont réduire considérablement la libre circulation de la faune dans le secteur. Si l'hypothèse d'un passage supérieur Est/Ouest au-dessus de l'autoroute peut toujours s'envisager, il semble peu probable que l'AREA accepte de le faire sachant que la priorité retenue est la traversée dans la trouée de Colombe.

Les signataires pensent que l'aménagement de l'actuel pont passant par-dessus l'A48 au Sud du péage pourrait constituer un début de solution.

- Ce passage serait nettement amélioré si le trottoir sud du pont était végétalisé. (Document 4)
- Les dispositifs de franchissement devront être complétés par des éléments végétaux qui guident les animaux pour éviter le risque de collisions avec les véhicules.
- Il serait nécessaire d'aménager un passage à travers la ZAC actuelle et le bassin de décantation du côté Sud de la route à Apprieu, puis à l'ouest rejoindre l'espace corridor créé entre King Jouet et l'axe de Bièvre. (Document 5)
- De petits passages souterrains pourraient se concevoir sous les routes D519 et D50f en bordure du rond-point de l'axe de Bièvre.
- Il est question d'envisager l'amélioration de la traversée Est/Ouest de l'A48 pour les piétons et les cyclistes en direction du parking de covoiturage.
- Aussi les travaux d'aménagements proposés devront faire partie des mesures compensatoires de la nouvelle ZAC d'Apprieu et éventuellement du projet de passerelle.

Ces solutions utilisent l'existant et sont rapides et peu coûteuses à mettre en place. Cependant une réflexion plus globale de la zone et des enjeux de connectivité doit être mis au centre des discussions d'extensions.



AGIR pour la
BIODIVERSITÉ
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES



Bièvre Liers
Environnement



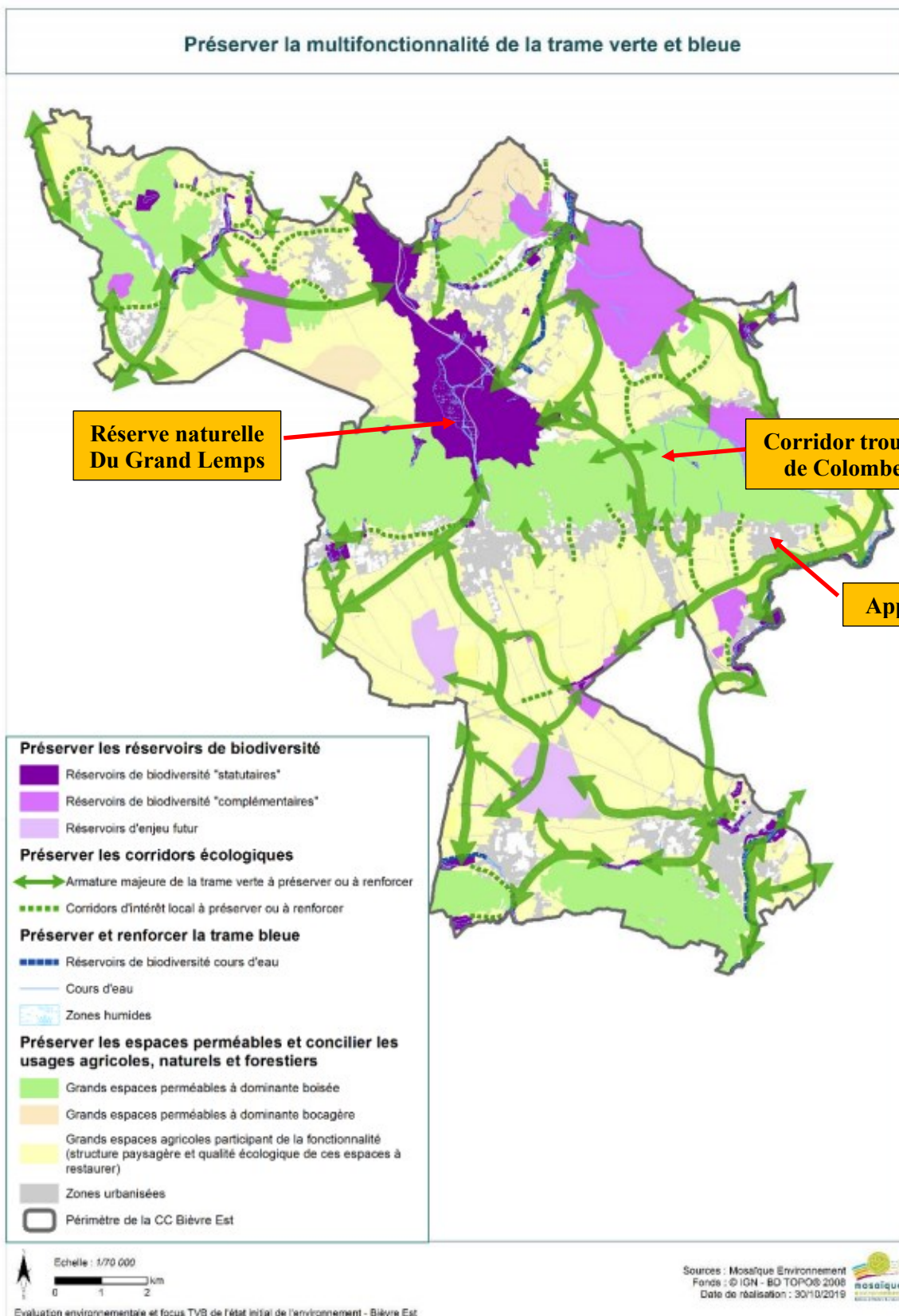
LA FABRIQUE CITOYENNE

BIÈVRE EST

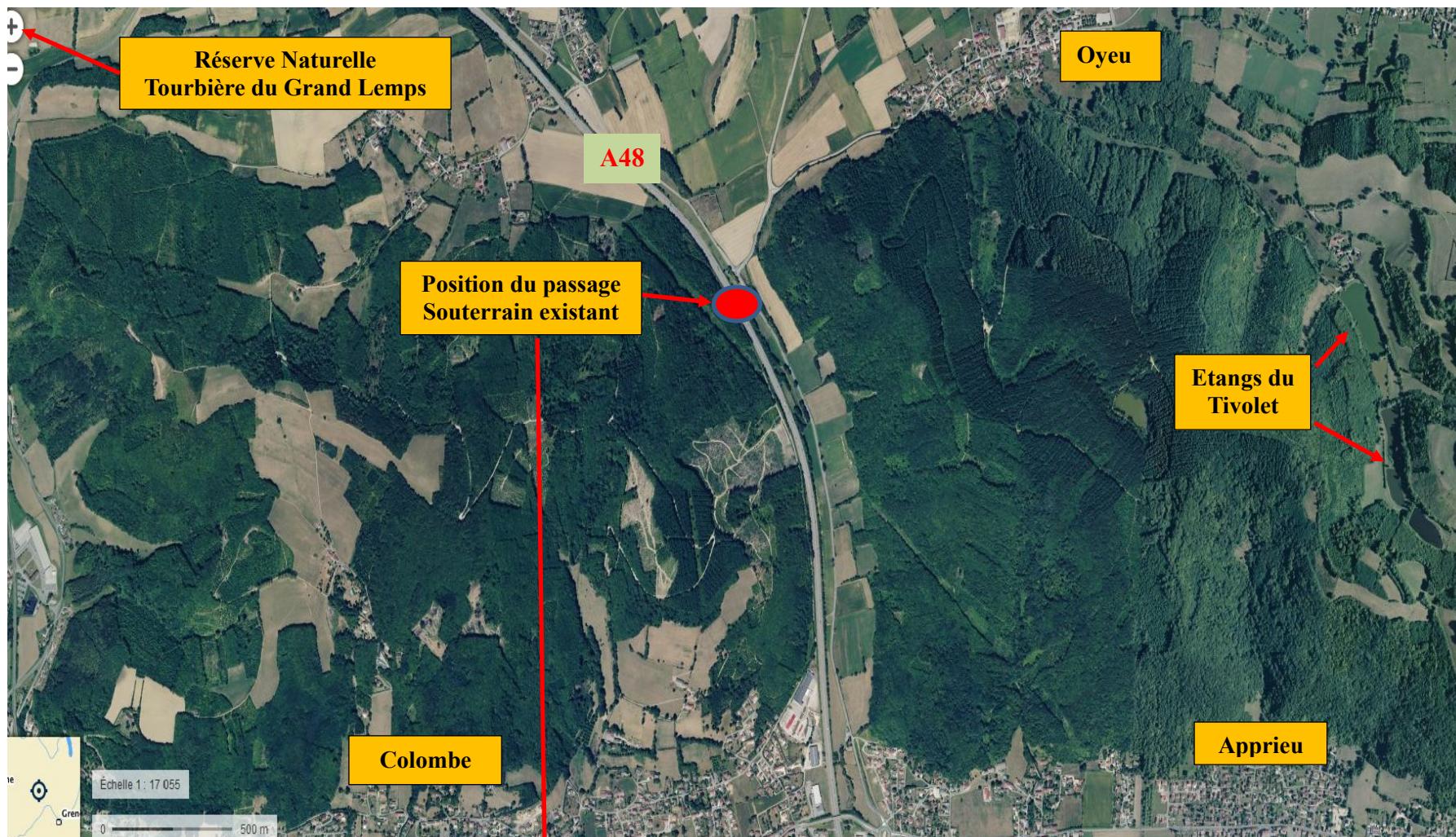


LE PIC VERT

PLUI de Bièvre Est - Projet d'aménagement et de développement Durable (PADD)

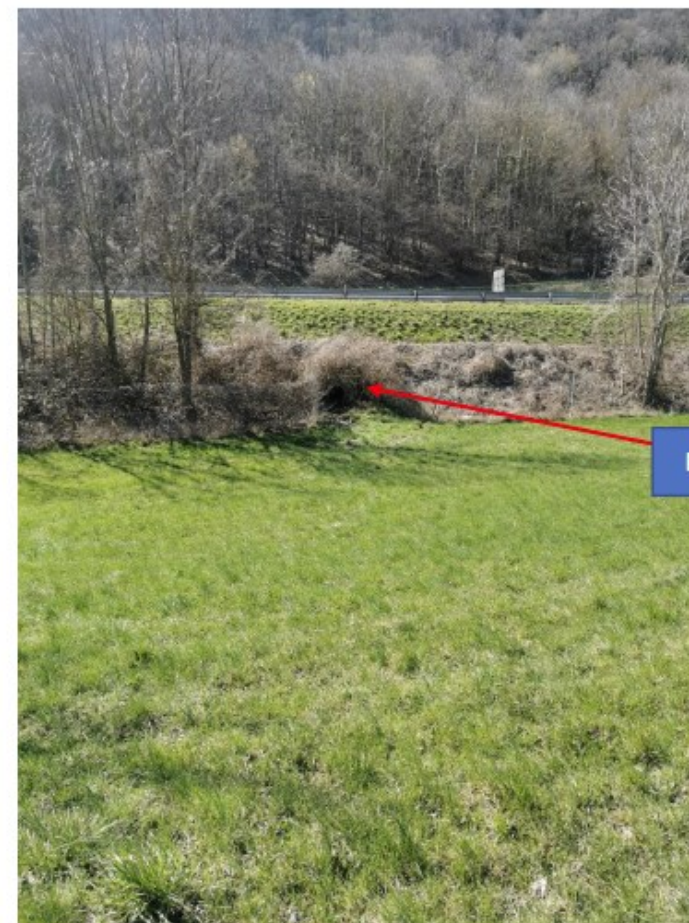


VUE AERIENNE TROUEE DE COLOMBE



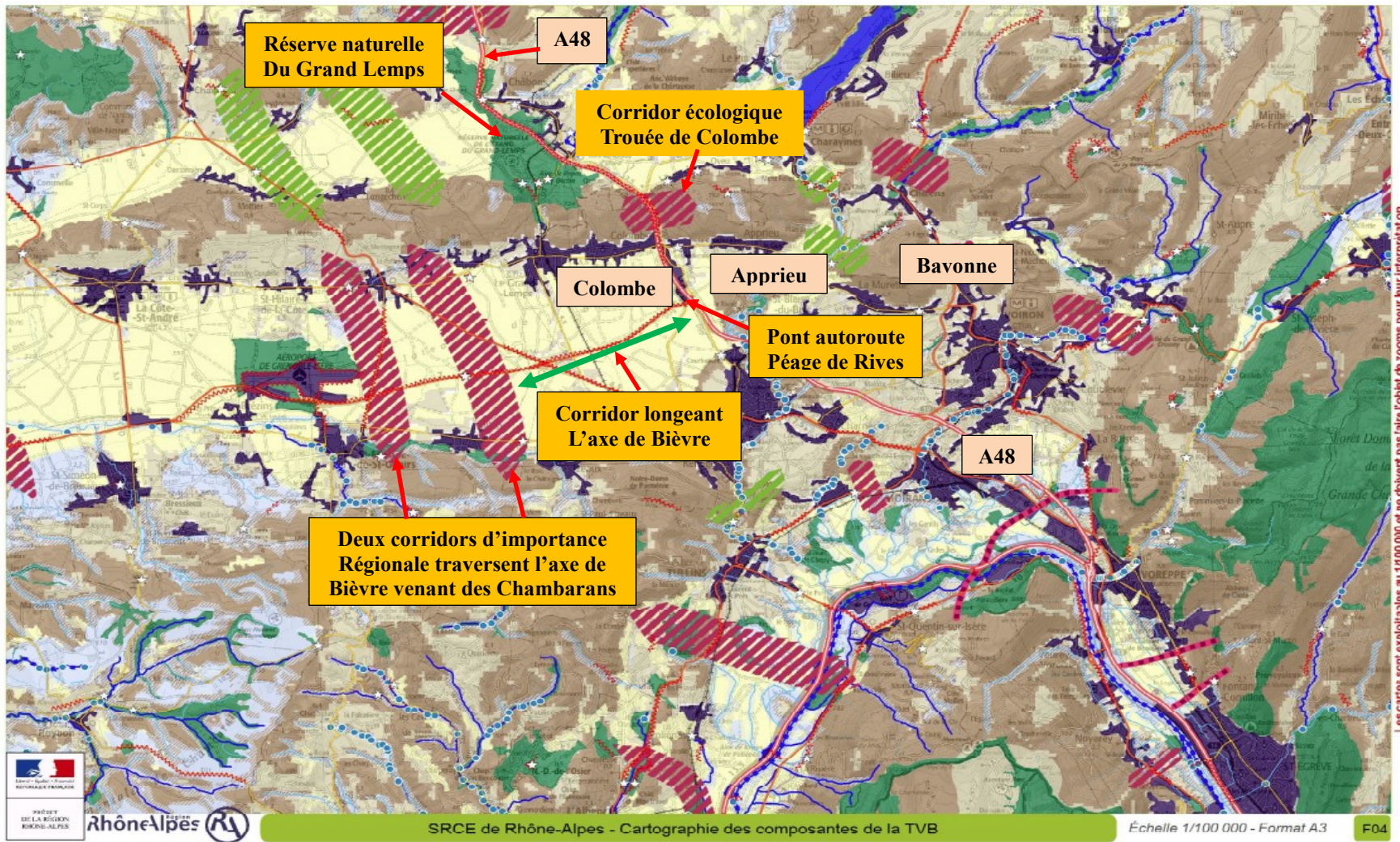
**Passage souterrain existant
Voir les photos ci-dessous**

**Passage à faune existant trouée de Colombe
(Buse en béton de 80 cm de diamètre)**



Passage à faune

Rupture du corridor écologique Apprieu / Colombe sur l'A48



Les cartes sont exploitables au 1/100 000 et ne doivent pas faire l'objet de zooms pour leur interprétation

Réservoirs de biodiversité :

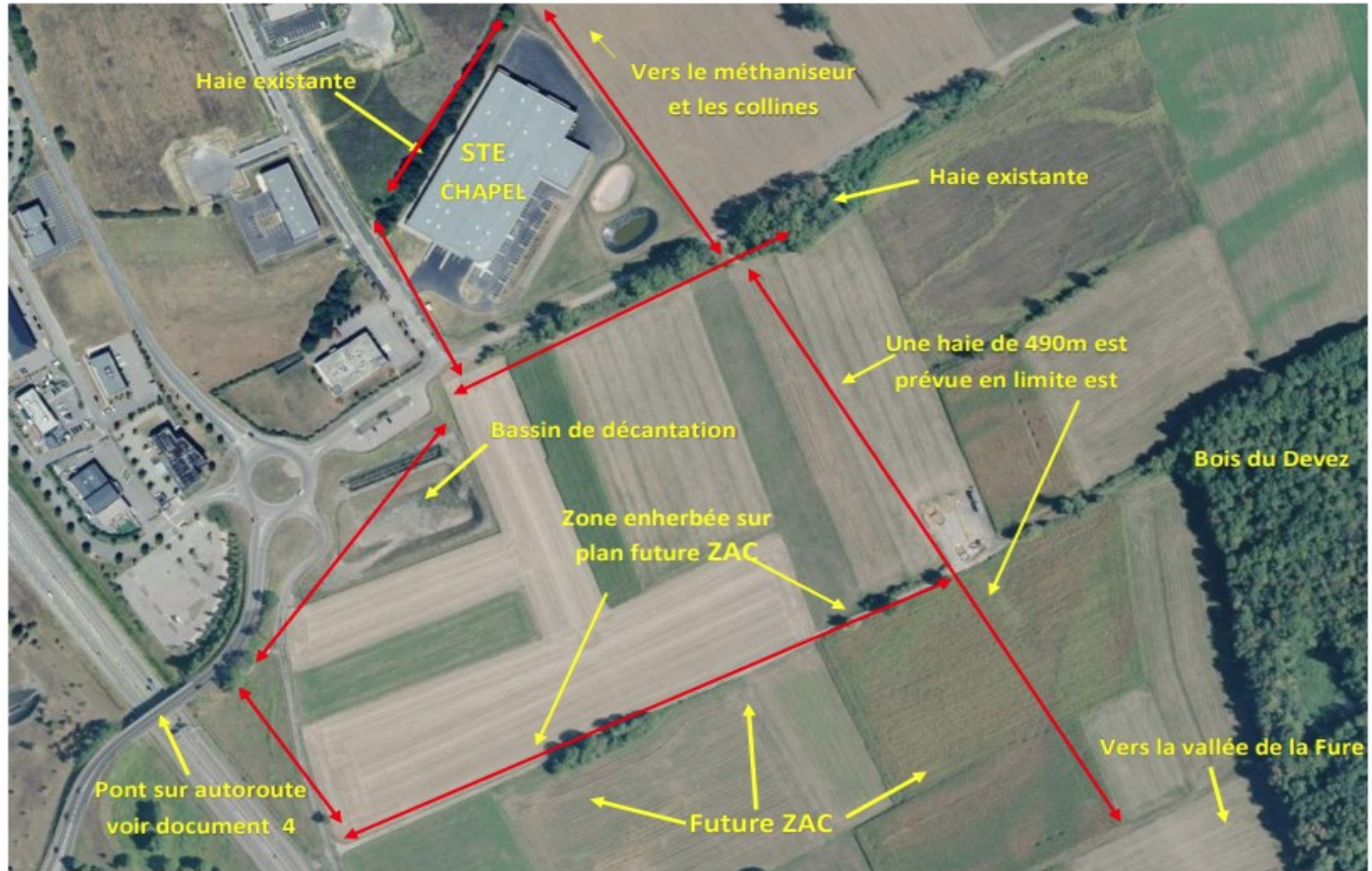
Objectif associé : à préserver ou à remettre en bon état

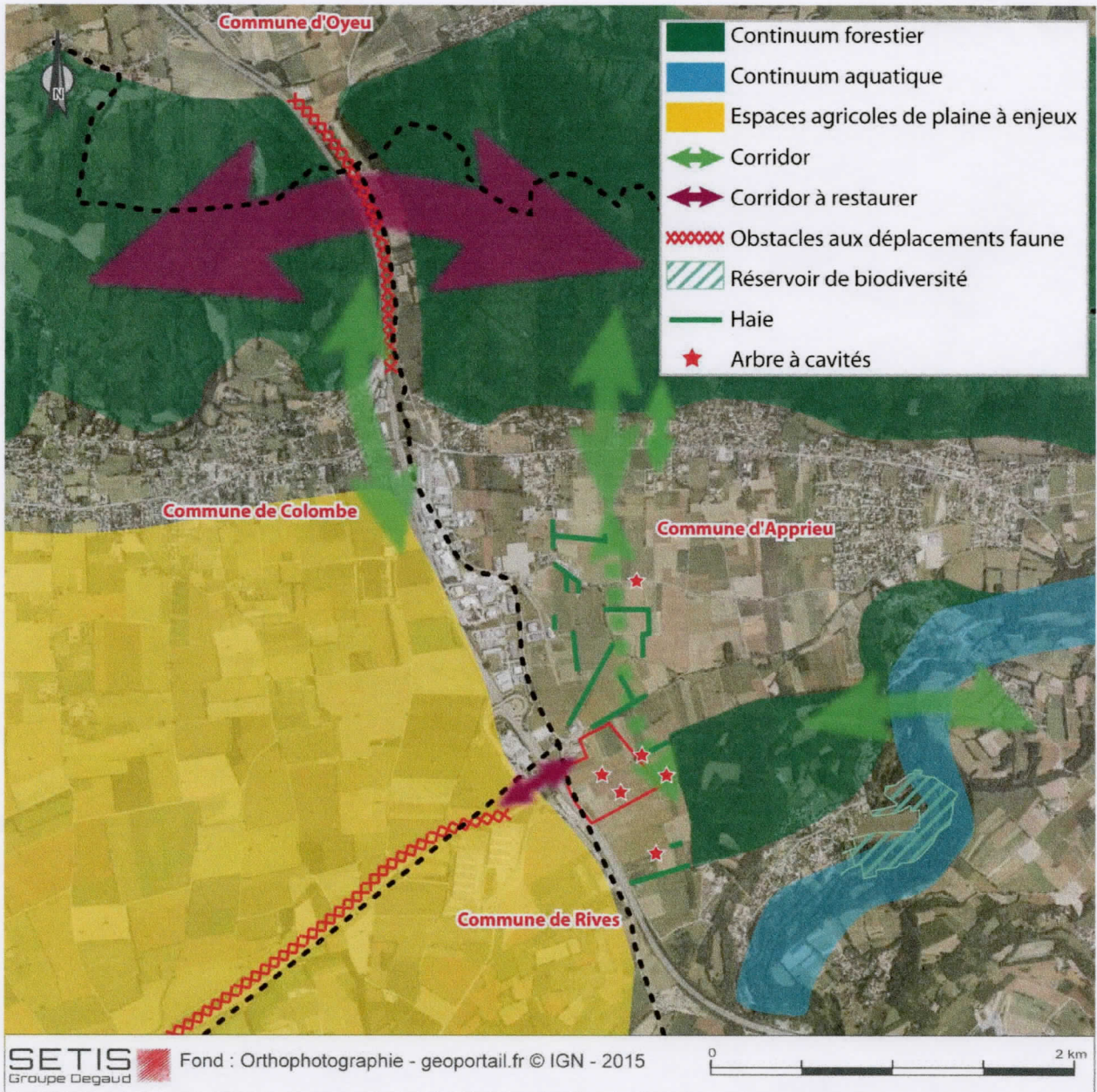
Corridors d'importance régionale :

Fuseaux	Axes	Objectif associé :
		- à préserver
		- à remettre en bon état

Pont franchissant l'autoroute Zone d'Activités Bièvre Dauphine





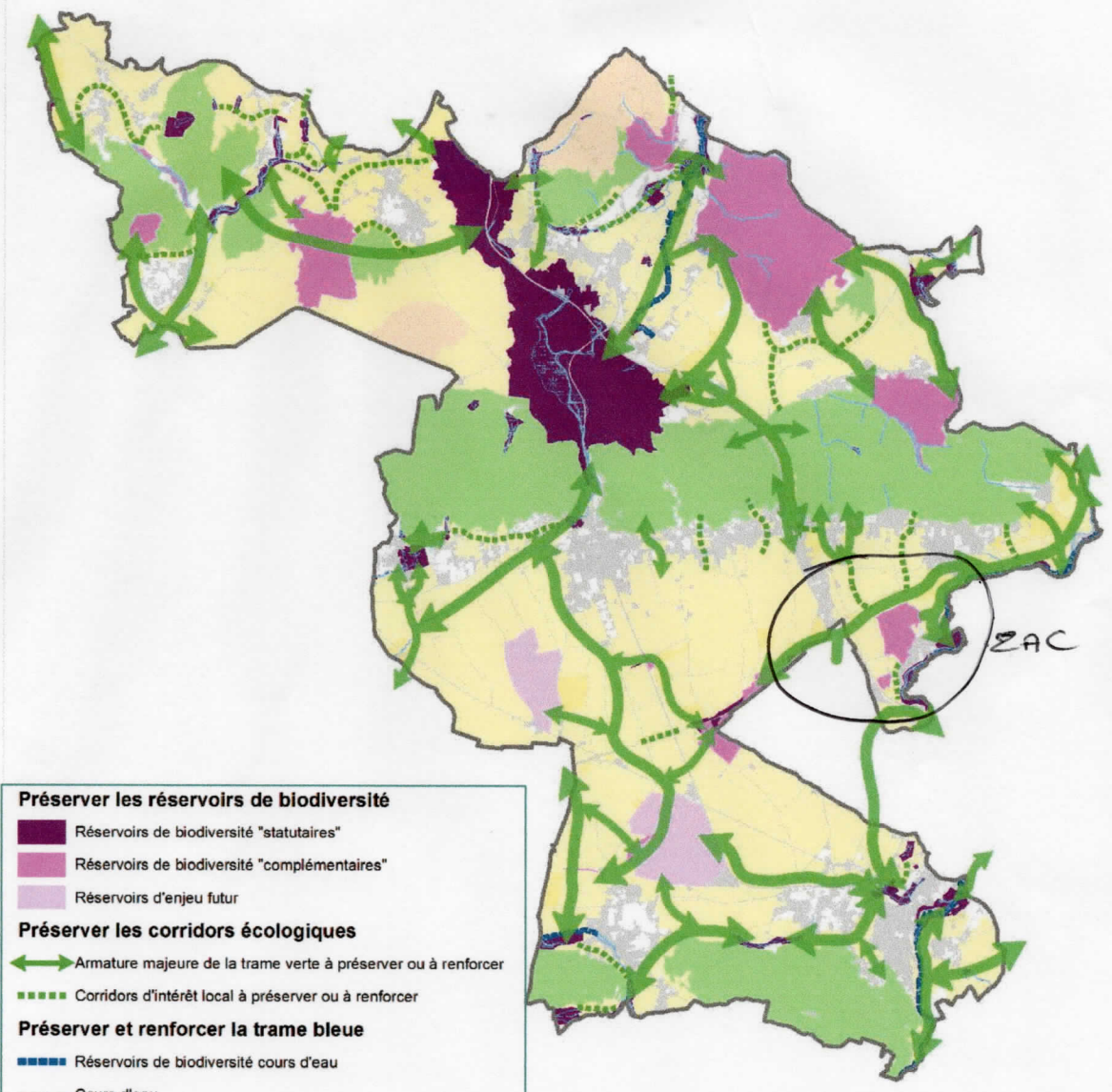


Synthèse des fonctionnalités écologiques du secteur

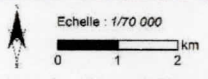
Cartographie p 73 du dossier DPE ne prenant pas en compte (ou le minimisant fortement) la présence du corridor "armature majeure de la trame verte à préserver ou à renforcer" listé dans le PLUi (PADD p 14 - décembre 2019) ci après.

Le Pic Vert

Préserver la multifonctionnalité de la trame verte et bleue



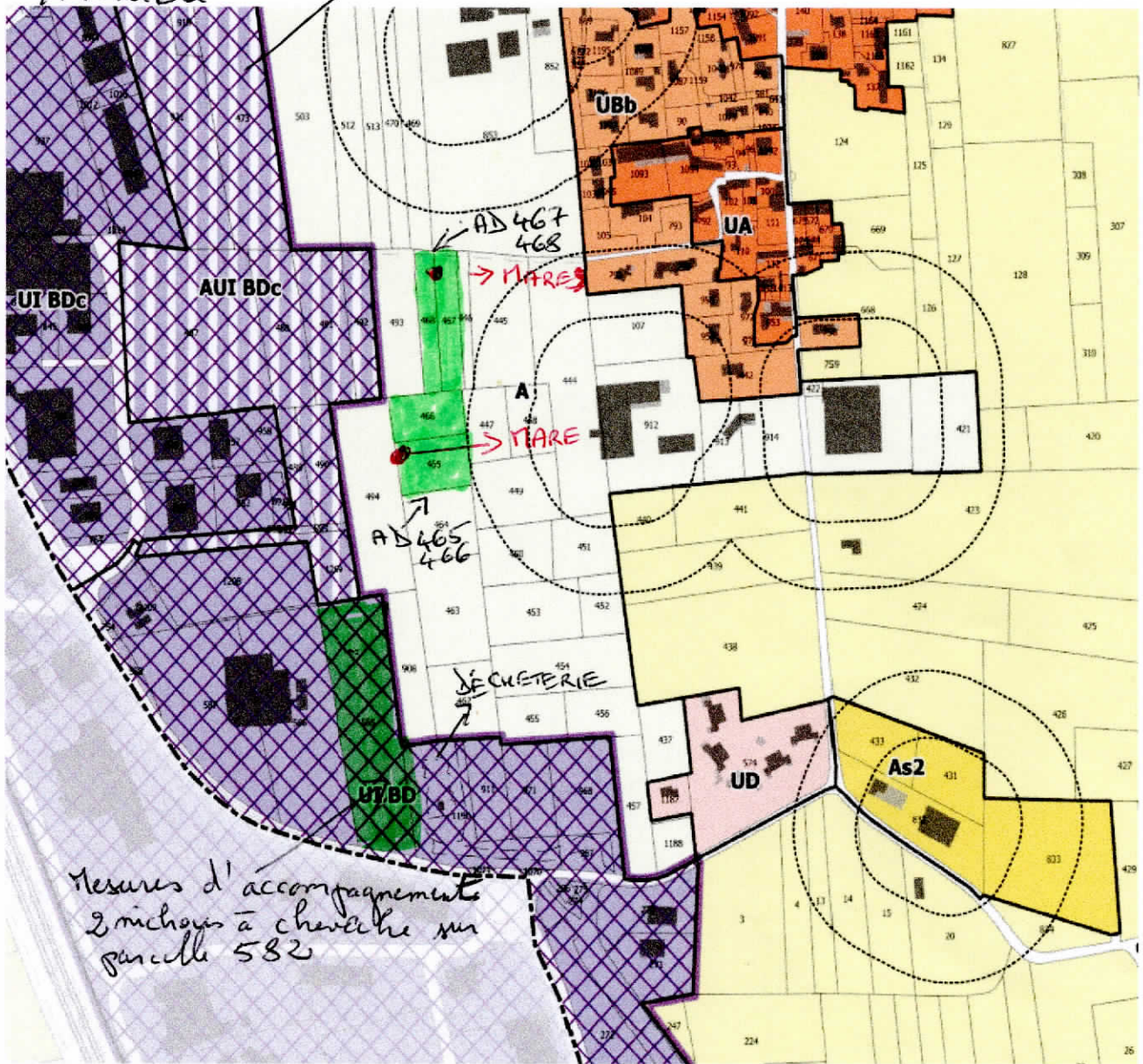
- Préserver les réservoirs de biodiversité**
- Réservoirs de biodiversité "statutaires"
 - Réservoirs de biodiversité "complémentaires"
 - Réservoirs d'enjeu futur
- Préserver les corridors écologiques**
- Armature majeure de la trame verte à préserver ou à renforcer
 - Corridors d'intérêt local à préserver ou à renforcer
- Préserver et renforcer la trame bleue**
- Réservoirs de biodiversité cours d'eau
 - Cours d'eau
 - Zones humides
- Préserver les espaces perméables et concilier les usages agricoles, naturels et forestiers**
- Grands espaces perméables à dominante boisée
 - Grands espaces perméables à dominante bocagère
 - Grands espaces agricoles participant de la fonctionnalité (structure paysagère et qualité écologique de ces espaces à restaurer)
 - Zones urbanisées
 - Périmètre de la CC Bièvre Est



Sources : Mosaïque Environnement
 Fonds : © IGN - BD TOPC® 2008
 Date de réalisation : 30/10/2019

PROJET D'EXTENSION DE LA ZONE COMMERCIALE

APPRIEU



Mesures d'accompagnement
2 niches à chercher sur
parcelle 582