



Frapna Drôme Nature  
Environnement

Monsieur le Président  
de la **Commission d'Enquête publique**  
**des deux demi-échangeurs de A 7 Nord**  
**à Saint Barthélémy de Vals et Saint Rambert d'Albon**

**Objet : Contribution Frapna Drôme Nature Environnement  
à l'Enquête publique environnementale unique  
(arrêté préfectoral du 17 juillet 2024 – Drôme)**

Copie : - Préfecture de la Drôme  
- Chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes

Monsieur le Président,

L'enquête publique des deux demi-échangeurs de A 7 Nord à Saint Barthélémy de Vals et Saint Rambert d'Albon appelle de la part de Frapna Drôme Nature Environnement, association agréée pour la protection de la Nature, les observations suivantes.

Il nous paraît important de rappeler les points ci-après pour mieux comprendre le cadre dans lequel s'inscrivent ces projets autoroutiers :

- Ces projets portés par Vinci sont cofinancés par le Conseil départemental de la Drôme et par la Communauté de communes Portes de DrômArdèche.
- Ces projets ont été initiés et portés dès 2015 par des élus de la Communauté de communes DrômArdèche auprès des services de l'Etat, non pour désenclaver des territoires ainsi que le dossier présenté tente de le démontrer mais pour assurer le développement de la zone d'activités « Axe 7 ». Ces élus souhaitaient assurer le développement de la zone d'activités zone d'activités Axe 7 alors en gestation. Cette zone de plus de 400 ha devait être réalisée sur des terres agricoles irriguées et devait recevoir des activités de logistiques et autres. Cette zone d'activités aurait dû être prioritairement desservie par le rail (la voie ferrée Lyon -Marseille est à proximité immédiate) et par voie fluviale (proximité du Rhône).
- L'autoroute A 7 concédée à la société Vinci par l'Etat jusqu'en 2035 ou 2037 connaît un trafic de plus de 150 000 véhicules par jour entre Vienne et Valence lors des périodes de pointe (juin – septembre et vacances scolaires) et de l'ordre de 40 000 véhicules par jour hors de ces périodes avec un taux de poids lourds de 20%. Les projets des deux demi-

échangeurs visent également, à en croire le dossier présenté, à favoriser le report de déplacements quotidiens, notamment pour le motif « domicile-travail », depuis des réseaux routiers secondaires vers cette autoroute à péage ce qui pose la question de savoir :

- **Pourquoi des usagers DT (domicile-travail) pourraient souhaiter emprunter une autoroute à péage saturée durant plus de 120 jours par an ?**
- Ces deux demi-échangeurs cofinancés par le Conseil départemental et dont le projet a été initié il y a 10 ans, vont saturer des réseaux routiers secondaires. Le Conseil départemental, en cofinçant le projet, **approuvait le nouvel échangeur ou les deux demi-échangeurs.**

## I - Sur l'utilité publique du projet soumis à enquête publique

### 1.1 – Inter distance des échangeurs

Dans le « dossier 1 » de Vinci, page 3/29, il est écrit :

#### **II.2 JUSTIFICATION DE L'UTILITE PUBLIQUE ET DE L'INTERET GENERAL DU PROJET**

Le projet de diffuseur de Porte de DrômArdèche est motivé par la création d'un nouveau système d'échanges avec l'autoroute A7 sur sa plus longue section sans échangeur (32km) entre Chanas (diffuseur n°12 au PR24) et Tain-l'Hermitage (diffuseur n°13 au PR56).

Cette justification ne tient pas, en effet sur le trajet Paris-Lyon-Méditerranée (route européenne E15) il existe au moins deux autres sections plus longues sans échangeur :

- **Section Nemours (sortie 16) – Courtenay (17) : 39 km sans échangeur**  
Départements traversés :
  - Seine-et-Marne : densité 243 habitants/km<sup>2</sup>
  - Loiret : densité 101 hab/km<sup>2</sup>
- **Section Pouilly-en-Auxois (24) – Beaune Nord (24) : 39 km sans échangeur**  
Département traversé :
  - Côte d'Or : densité 61 habitants/km<sup>2</sup>

→ Si la Seine-et-Marne (densité 243 habitants/km<sup>2</sup>) supporte un tronçon de 39 km sans échangeur, il semble difficile de justifier que la Drôme (densité 80 habitants/km<sup>2</sup>) et l'Ardèche (densité 60 habitants/km<sup>2</sup>) ne supportent pas un tronçon de 31 km sans échangeur.

Ce critère de la longueur de tronçon sans échangeur n'est pas constitutif d'une justification d'utilité publique.

Dans le « dossier 1 » de Vinci, page 3/29, il est encore écrit :

Ainsi le projet de création du diffuseur de Porte de DrômArdèche justifie son caractère d'utilité publique par sa réponse apportée aux enjeux suivants :

- désenclaver le territoire en facilitant l'accès à l'autoroute et mieux desservir depuis la vallée du Rhône, les vallées de la Galaure, de la Valloire et de l'Herbasse (cf Figure 4),
- fluidifier les déplacements sur le réseau secondaire, notamment la RN7, et au niveau des échangeurs de Chanas et de Tain-l'Hermitage (cf Figure 5),
- renforcer l'attractivité économique du territoire en facilitant les déplacements du quotidien, la circulation de marchandises et l'accès aux sites touristiques (cf Figure 6),
- accroître la sécurité des riverains et usagers des voiries secondaires, et notamment de la RN7, dont le trafic de transit sera en partie reporté sur l'autoroute A7 (baisse de trafic sur RN7 attendu entre 11 et 15% entre les échangeurs existants de Chanas et Tain-l'Hermitage) (cf Figure 7 et Figure 8),
- améliorer le cadre de vie des habitants sur les axes de circulation demain délestés par le projet (cf Figure 5), en réduisant leur exposition aux nuisances (pollutions atmosphériques et acoustiques) et plus globalement aux émissions de gaz à effet de serre.

## 1.2 - Concernant le désenclavement des vallées de la Galaure, de la Valloire et de l'Herbasse

Il conviendrait en premier lieu de préciser ce qu'est « l'enclavement » et le « désenclavement » d'un territoire.

Être situé à quelques dizaines de kilomètres d'un échangeur autoroutier n'est certainement pas un signe « d'enclavement ». Aucun village du secteur ci-dessous n'est à plus d'une trentaine de kilomètres d'un échangeur autoroutier... et le projet de Vinci ne modifiera pas significativement ces distances :





→ L'argument du supposé « désenclavement de la vallée de la Valloire » est complètement fantaisiste : d'une part St-Sorlin-en-Valloire est déjà très proche d'un échangeur complet, d'autre part le projet réduirait la distance à l'autoroute de 3 km !

- Aucun flux significatif n'est attendu par Vinci en provenance de la vallée de la Galaure (cf. figure 4)

→ L'argument du supposé « désenclavement de la vallée de la Galaure » n'est étayé par aucun chiffre de trafic prévisionnel.

- 0,6 % du trafic des nouveaux demi-échangeurs (68 véhicules/jour) proviendrait du secteur « Est » (environs de Montmiral ?) mais ce secteur n'est qu'à une douzaine de kms de l'autoroute A49.

→ L'argument du supposé « désenclavement de la vallée de l'Herbasse » est tout autant étonnant car proche de l'autoroute A49.

Vinci pourrait-il nous dire comment il étaye ces affirmations ? Comment ces hypothèses de trafics depuis les secteurs de la Valloire, la Galaure, l'Herbasse, le pays de Romans, ... ont été établies (quels modèles de trafics ont pu donner des trafics aussi erronés ?).

### 1.3 - Concernant l'argument de « fluidifier les déplacements sur le réseau secondaire, notamment la RN7 »

Vinci - Dossier 1 – page 4/29 – figure 5 :

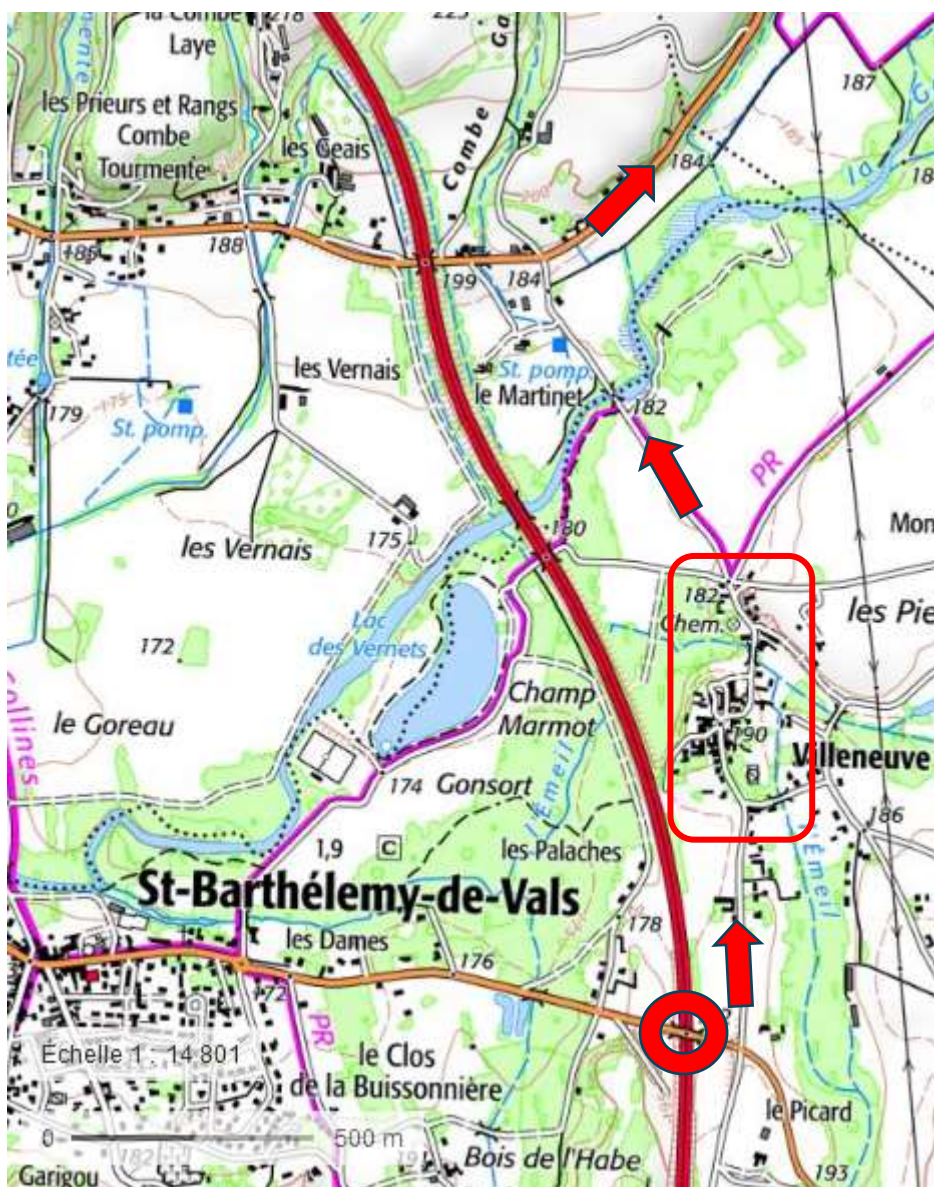


Figure 5. Carte des trafics TMJA 2025 attendus avec le diffuseur de Porte de Drôme-Ardèche – Scénario AME

Les usagers d'Annonay (**trafic attendu 8,6 % de 11 300 soit 1 000 véhicules/jour**) qui sortent aujourd'hui à l'échangeur de Chanas seraient transférés sur le nouveau demi-échangeur de St-Rambert. Ils vont emprunter la petite RD122b, traverser Bancel, puis Andancette, la RD1, le vieux pont Marc Seguin sur le Rhône, Andance. Vinci se permet pourtant d'affirmer que le trafic transitant par Andance va être réduit (route « verte ») : ceci est contraire au bon sens des automobilistes.

Les usagers de Romans-sur-Isère (**trafic attendu 21,8 % de 11 300 soit 2 500 véhicules/jour**) vont emprunter les petites RD112 et RD53 et traverser les villages de Bren, St-Donat, Peyrins...

Vinci prévoit une augmentation de trafic (non précisée) sur la RD51 (route « rouge ») :



→ Si le trafic sur les réseaux secondaires au sortir des échangeurs de Chanas et de Tain-l'Hermitage va certainement être réduit, en revanche le trafic sur les réseaux secondaires au sortir des nouveaux demi-échangeurs (RD 122b, 1, 51, 112, 53...) va subir des augmentations de 1 000 à 2 500 véhicules/jour alors que ces réseaux ne sont absolument pas calibrés pour un tel trafic.

L'argument de l'éventuelle réduction du trafic qui reste à prouver sur certaines portions de la RN7 (et une augmentation de trafic prévue sur une autre portion de la RN7) cache une augmentation catastrophique et ingérable sur le reste des réseaux secondaires.

#### 1.4 - Concernant l'argument « renforcer l'attractivité économique du territoire »

Nous avons rappelé précédemment que le véritable désenclavement passe bien davantage par la multiplication de transports en commun à faible coût, l'implantation de services publics, de commerces, etc. Et que, de plus, l'implantation d'infrastructures autoroutières ne fait qu'accélérer les phénomènes préexistants, qu'il s'agisse de développement ou au contraire d'exode rural.

→ Deux nouveaux demi-échangeurs ne changeront pas significativement l'attractivité économique ni de la vallée du Rhône, ni des arrière-pays.

##### a) Concernant spécifiquement l'accès aux sites touristiques

Le site touristique du Palais idéal du facteur Cheval à Hauterives attire 250 000 visiteurs annuels. Les accès les plus courts sont :

- En provenance de Lyon et du nord : échangeur de Vienne sur l'A7. Le projet de demi-échangeur de St-Rambert n'apporte strictement aucune modification car il diffuse vers le sud.
- En provenance de Valence et du sud : échangeur de Tain-l'Hermitage sur l'A7. Le projet de demi-échangeur de St-Barthélemy n'apporte strictement aucune modification car il diffuse vers le nord.

→ L'accès au Palais idéal du facteur Cheval ne sera strictement pas amélioré par le projet... car les deux demi-échangeurs diffusent dans le mauvais sens !

##### b) Concernant spécifiquement la circulation des marchandises

Le demi-échangeur de St-Rambert est manifestement demandé pour faciliter l'accès à la toute nouvelle zone d'activité « Axe 7 », ce qui prouve l'imbrication des projets (niée par Vinci). Cependant, il reste des dizaines d'hectares disponibles sur les différentes zones d'activités implantées dans la vallée du Rhône ; si un utilisateur avait vraiment besoin d'un accès autoroutier direct, il aurait d'autres solutions que la zone « Axe 7 » qui, rappelons-le, est à 5 km seulement de l'échangeur complet de Chanas.

→ L'accès autoroutier de la zone d'activité « Axe 7 » est actuellement à 5 km. En quoi un nouvel échangeur situé à moins de 5 km serait-il d'utilité publique ?

### 1.5 – Concernant les émissions de gaz à effet de serre

Les nouvelles infrastructures routières et autoroutières ont toujours généré des augmentations de trafic. Les usagers les utilisent pour se déplacer davantage. Ainsi, le bilan réel des émissions de GES des nouvelles infrastructures routières et autoroutières est toujours négatif.

→ De nouvelles infrastructures routières et autoroutières impliquent évidemment des augmentations de trafic et donc des émissions supplémentaires de GES.

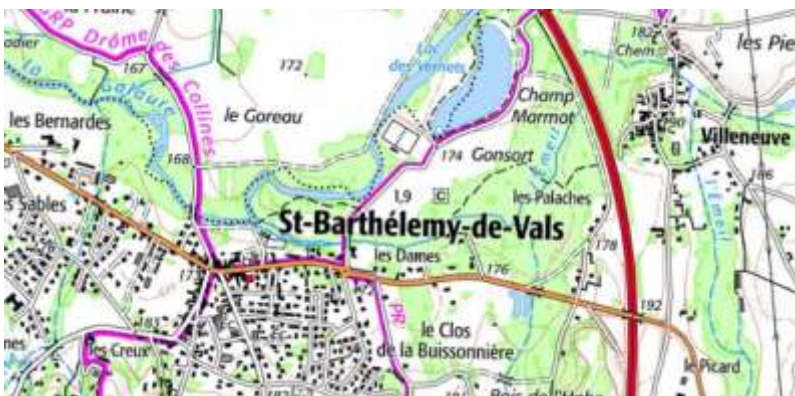
→ Pourquoi les différentes justifications apportées par Vinci sur ce projet ne résiste-t-elle à l'analyse ?

### 1.6 – Concernant les troubles à l'ordre public créés par le projet

Le projet porte manifestement atteinte de façon certaine à la sécurité publique des usagers des réseaux secondaires sur les RD 122b, 1, 51, 112, 53, qui ne sont absolument pas calibrés pour absorber les 1 000 à 2 500 véhicules/jour supplémentaires générés par le projet de Vinci.

Le projet porte atteinte de façon certaine à la sécurité, à la salubrité et à la tranquillité publique des habitants des villages de Bancel, Andancette, Andance, St-Barthélemy-de-Vals, Villeneuve, La Motte-de-Galaure, Bren, St-Donat-sur-l'Herbasse, Peyrins... : traversées de villages étroits ; trafic ajouté devant des écoles, collèges, commerces locaux, édifices publics ; traversée d'un pont ancien, étroit et fragile.

Vinci s'obstine pourtant à affirmer que ses échangeurs n'ont aucun lien avec la sécurisation des réseaux secondaires, à la fois pour les usagers et pour les riverains.







**→ Ce projet crée un trouble à l'ordre public (sécurité, salubrité, tranquillité publique) pour des milliers d'habitants et des milliers d'utilisateurs quotidiens. L'accidentalité (tués, blessés graves, blessés légers) va exploser sur les routes départementales. Cette croissance de l'accidentalité serait-elle d'utilité publique ?**

### 1.7 – Concernant l'absence d'études d'alternatives

Aucune étude de toute autre solution :

- s'appuyant sur des mobilités douces pour les trajets de proximité,
- s'appuyant sur les transports en commun :
  - alors que c'est la meilleure façon de réduire le trafic routier, notamment sur la RN7,
  - alors que la région AuRA travaille sur la réouverture d'une ligne ferroviaire pour les voyageurs sur la rive droite du Rhône,
- s'appuyant sur d'autres modes de transport des marchandises :
  - transports route-rail à développer dans la vallée du Rhône,
  - transport fluvial sur le Rhône à développer dans la vallée du Rhône...

Les problèmes soulevés par Vinci pour justifier d'une éventuelle utilité publique sont des problèmes de trafic élevé qui ne se résolvent pas en 2024 par des solutions routières et autoroutières incohérentes qui d'une part seront à nouveau saturées quelques années plus tard, et qui d'autre part sont néfastes pour notre avenir climatique.

L'Autorité environnementale déplore également l'absence d'analyse détaillée de solutions de substitution faisant appel à d'autres modes de transport, en particulier au regard des objectifs du plan climat air énergie et territoire.

**→ Ainsi que le souligne l'Autorité environnementale, ce projet ne présente aucune solution alternative à la voiture. Pourquoi ?**

Il est aussi à noter que la compensation des zones artificialisées est fictive :  
Dans le dossier 1 de Vinci, page 2/29, il est écrit :

L'emprise totale du projet est de l'ordre de 21,3 ha, répartis de la manière suivante :

- Milieu agricole : 9,6 ha
- Milieu naturel : 6,4 ha
- Milieu artificiel : 5,3 ha

Mais les solutions de compensation sont implantées sur des zones déjà naturelles ! Vinci ne crée aucune nouvelle surface « désartificialisée » en compensation des 16 ha ci-dessus.

L'Autorité environnementale pointe qu'il reste à « démontrer la valeur ajoutée effective de chacune des mesures (...) et si nécessaire de revoir et compléter les mesures prises afin de garantir l'absence de perte nette de biodiversité ».

### 1.8 – Concernant la fiabilité des études de trafic réalisées par Vinci

Les études de trafic prévisionnel avancées par Vinci reposent sur des hypothèses inconnues, avec des marges de variabilité et d'incertitude inconnues, sans savoir si elles prennent en compte un « recalibrage » des réseaux secondaires, sans préciser le poids des trajets quotidiens de courte distance ou le poids du transport de marchandises.

A titre d'exemple Vinci prévoit une réduction du trafic transitant par Andance (route « verte »), alors que les usagers d'Annonay en provenance ou à destination du sud (**trafic attendu 8,6 % de 11 300 soit 1 000 véhicules/jour**) vont évidemment emprunter le trajet le plus court transitant par Bancel, Andancette, le vieux pont Marc Seguin sur le Rhône, Andance... D'où une augmentation prévisible du trafic en lieu et place d'une réduction qui minimiserait les impacts du projet de Vinci.

Il est universellement établi que l'ajout de nouvelles infrastructures autoroutières conduit systématiquement à une augmentation du trafic, mais celui-ci n'est pas pris en compte.

**→ Les études de trafic présentées par Vinci ne sont pas exploitables et ne sont ni crédibles, ni fiables. De ce fait les impacts environnementaux, sociaux et sociétaux (accidentologie, nuisances pour les personnes...) sont sous-estimés.**

### 1.9 – Concernant le périmètre du projet présenté par Vinci

L'Autorité environnementale relève « une lacune majeure du dossier », à savoir :

- l'absence de description et d'évaluation de l'incidence des travaux d'aménagement du réseau secondaire « rendus nécessaires » par le projet de Vinci,
- l'absence de présentation des mesures prises pour éviter et réduire les nuisances (trafic, bruit, qualité de l'air) et émissions de gaz à effet de serre du projet d'ensemble,
- l'absence d'analyse détaillée de solutions de substitution faisant appel à d'autres modes de transport, en particulier au regard des objectifs du plan climat air énergie et territoire.

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

Précédemment, l'Autorité environnementale avait déjà souligné que plusieurs projets étaient indissociablement liés et nécessitaient une étude d'impact globale :

- Demi-diffuseur de St-Barthélémy-de-Vals,
- Demi-diffuseur de St-Rambert-d'Albon et Albon,
- Demi-diffuseur de Reventin-Vaugris,
- Parc d'activité « Axe7 » à St-Rambert-d'Albon,
- Recalibrage de la RD112 et contournement de Bren,
- Traversée de St-Donat-sur-l'Herbasse,
- Recalibrage de la RD53, auxquels il convient d'ajouter la traversée des villages d'Andancette (26), Andance (07) et le projet d'un nouveau pont sur le Rhône.

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

- le présent demi-diffuseur nord qui s'implante également sur la commune voisine d'Albon et demi-diffuseur sud sur la commune de Saint-Barthélémy-de-Vals (ces deux projets faisant l'objet de la présente demande de DUP) ;
- complément du demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud sur l'autoroute A7 qui s'implante sur la commune de Reventin-Vaugris (38) ;
- extension du parc d'activités Axe 7 sur la commune limitrophe d'Albon<sup>8</sup> ;
- recalibrage des RD 112 et RD 53 ;

et que ces effets cumulés ne sont pas étudiés ;

La Préfecture de la Drôme abonde dans ce même sens quand elle demande un avis à toutes les communes riveraines des RD 112 et 53, et à la commune d'Andance, dans le cadre de la présente enquête publique :



### **1.10 – Concernant l'accès à l'information pour le public**

Nonobstant le traitement très incomplet de nombreux points évoqués dans cette contribution, Frapna DNE déplore également un accès difficile aux dossiers mis à disposition du public dans le cadre de cette enquête publique :

- Aller sur le site de la Préfecture de la Drôme, rechercher dans les enquêtes publiques en cours à St-Rambert, Albon ou St-Barthélemy
  - Télécharger l'arrêté préfectoral portant ouverture de l'enquête publique
  - Trouver dans cet arrêté, en page 5/9, le site Internet présentant les pièces du dossier sous forme numérique
  - Recopier à la main l'adresse de ce site dans un navigateur : <https://www.registre-dematerialise.fr/5502>
  - Cliquer sur le 3<sup>e</sup> onglet « Documents de présentation »
  - Télécharger les 11 fichiers mis à disposition
- ... Les dossiers ne sont pas accessibles en permanence (par exemple inaccessibles le 02/10/2024 à 21 h)
- ... Quand ils sont accessibles, les graphiques sont souvent illisibles à la taille 100% et flou à plus grande taille (ex : chiffres de la figure 4 ; lisibilité du rapport de l'Autorité environnementale ; etc.)

***En conséquence,***

***Frapna DNE considère au vu des analyses précédentes que le projet des deux demi-échangeurs de A 7 Nord présenté par Vinci-Autoroutes, n'est pas d'utilité publique.***

## **II - Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) : Mise en compatibilité des PLU de Saint-Barthélémy-de-Vals et de Saint-Rambert-d'Albon**

### **2.1 - « Compatibilité des PLU après mise en compatibilité pour prendre en compte le projet de Vinci avec les documents de rang supérieur »**

Le dossier de Vinci nous apprend ici que ce projet est « compatible » avec :

- La préservation du foncier agricole et forestier (SRADDET – point n°7)
- La préservation de la ressource en eau (SRADDET – point n°8)
- La trajectoire vers la neutralité carbone (SRADDET – point n°24)
- La diminution des GES (SRADDET – point n°31)
- La diminution des émissions de polluants dans l'atmosphère (SRADDET – point n°32)
- La réduction de l'exposition de la population aux polluants atmosphériques (SRADDET – point n°33)
- La préservation des continuités écologiques (SRADDET – point n°35)
- La préservation de la trame bleue (SRADDET – point n°38)
- La préservation des milieux agricoles et forestiers supports de biodiversité (SRADDET – point n°39)
- L'intégration des composantes environnementales et paysagères dans le développement du territoire (SCoT des rives du Rhône – point n°2)
- L'offre de logements à tous dans des cadres de vie diversifiés, tous de qualité (SCoT des rives du Rhône – point n°4)

Ce projet qui conduit globalement à l'artificialisation de plusieurs centaines d'hectares est par ailleurs jugé par Vinci comme étant « compatible avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) » et « compatible avec le Plan de Gestion des Risques Inondation (PGRI) ».

## 2.2 - Mise en conformité avec le PLU de St-Rambert-d 'Albon

Le projet de demi-échangeur nord se situe dans une zone agricole à fort potentiel : secteur irrigué, cultures à forte valeur ajoutée (fraises, tomates), céréales et oléoprotéagineux. Il impacte au total 7 exploitations agricoles ; des surfaces arborées ; des zones humides ; des habitats d'espèces protégées. Si ce projet prévoit la construction de 3 nouveaux bassins d'assainissement de l'eau, c'est bien une preuve que ce projet est très polluant pour l'eau et ne va pas dans le sens d'un développement durable. Par ailleurs, la zone de bruit est également à redéfinir.

Le dossier de Vinci ne fait pas le bilan réel des importantes surfaces artificialisées par le projet et par les futures artificialisations induites, et ne présente pas l'évolution des surfaces artificialisées par rapport aux dix années précédentes, en vue de respecter la loi ZAN (Zéro Artificialisation Nette). Contrairement à l'affirmation de Vinci, le projet autoroutier étudié est par définition favorable à l'automobile contrairement à l'axe 1 de l'orientation n°2 du PADD (cf ci-après).

Le projet autoroutier présenté par Vinci contrevient aux 3 orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de la commune :

- Orientation n°1 : **Façonner un développement communal durable** et solidaire pour accueillir l'arrivée de nouveaux habitants,
- Orientation n°2 : **Tendre vers une meilleure qualité de vie pour la population,**  
Dont axe 1 : « **Encourager les déplacements alternatifs à l'automobile** et rationaliser les déplacements. »
- Orientation n°3 : **Préserver la qualité de l'air, de l'eau, du sol, des ressources et paysages naturels remarquables, des écosystèmes, des espaces et l'activité agricole.**

***Le projet de Vinci n'est pas conforme au PADD du PLU.***

## 2.3 - Mise en conformité avec le PLU d'Albon

Comme pour St-Rambert, le projet de demi-échangeur nord se situe dans une zone agricole à fort potentiel et aux ressources naturelles fragiles.

Le site de compensation des Blâches est déjà classé en zone naturelle, ce qui ne changera pas grand-chose à son évolution et pèsera bien peu face aux travaux de génie civil, aux kilomètres supplémentaires de bitume, et à l'accroissement de la circulation routière. Cette compensation est très largement insuffisante.

Selon le dossier de Vinci, « La mise en compatibilité du PLU de la commune d'Albon vise à :

- supprimer un Espace Boisé Classé (EBC) car localisé sur les emprises du projet,
- ajuster des linéaires de haies protégées au titre du patrimoine paysager au projet »

Le projet nécessiterait la création d'une zone « UT – Voies, aires et installations de l'A7 ». La modification du plan de zonage du PLU consistant à conserver en zone Agricole l'emprise du projet autoroutier, dont la suppression d'un espace boisé classé et de haies protégées, est manifestement non-sincère.

Le dossier ne fait pas le bilan des nouvelles surfaces artificialisées par le projet et par les futures artificialisations induites, et ne présente pas l'évolution de ces surfaces par rapport aux dix années précédentes.

Le projet autoroutier présenté par Vinci ne préserve pas le cadre de vie des riverains et contrevient à différents objectifs du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de la commune :

- Objectif 1.2 : **Organiser un fonctionnement attractif respectueux de l'environnement,**
- Objectif 1.3 : **Valoriser le patrimoine bâti, paysager et nature.**

## **2.4 - Mise en conformité avec le PLU de St-Barthélémy-de-Vals**

Le projet de demi-échangeur sud se situe dans une zone agricole à forte valeur ajoutée (truffes) et aux ressources naturelles fragiles. Il impacte au total 4 exploitations agricoles, dont l'une amputée de la moitié de sa surface agricole utile.

Le projet autoroutier de Vinci traverse une Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I et une ZNIEFF de type II, classées en zone naturelle du PLU, et hébergeant notamment une espèce patrimoniale (fétuque de Breistoffer), des pelouses sèches d'enjeu fort, des zones humides, et des espèces protégées. Une autorisation de défrichement serait par ailleurs nécessaire.

Le projet nécessiterait la création d'une zone « UT – Voies, aires et installations de l'A7 ». La modification du règlement des zones Agricoles et des zones Naturelles pour y inscrire l'autorisation d'implanter un diffuseur autoroutier est aberrante et cherche à masquer la consommation d'espaces Naturel, Agricoles et Forestiers.

Le site de compensation de l'Emeil est déjà boisé et classé en zone naturelle, ce qui ne changera rien à son évolution et ne pèsera rien face aux travaux de génie civil, aux kilomètres supplémentaires de bitume, et à l'accroissement de la circulation routière. Cette compensation est nulle.

Sur la commune de St-Barthélémy-de-Vals, la consommation d'espaces NAF a été de 9,4 ha en 10 années (de 2012 à 2021) ; l'objectif fixé par la loi est de consommer moins de la moitié sur les 10 années suivantes. La réalisation de ce projet d'échangeur entraîne une forte artificialisation non-conforme à la loi.

Le projet autoroutier présenté par Vinci ne préserve pas le cadre de vie des riverains (contrairement à ce qui est écrit dans le dossier) et contrevient à différents axes du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de la commune :

- Axe n°2 : Concevoir un développement urbain qui s'appuie en priorité sur le cœur du village et les principaux hameaux, dans le respect de principes d'aménagement durables,
- Axe n°3 : Favoriser les continuités environnementales, préserver les équilibres paysagers et tenir compte des risques.

Frapna note que la Commission Départementale pour la Préservation des espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) s'est prononcée négativement le 8 septembre 2023 sur les échangeurs autoroutiers en question.

Au vu des dossiers présentés pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des PLU de Saint-Barthélémy-de-Vals, Albon, et Saint-Rambert-d'Albon, Frapna Drôme Nature Environnement constate que le projet des deux demi-échangeurs porté par Vinci compromet des superficies trop importantes de terres agricoles et naturelles, de zones humides, de secteurs classés en ZNIEFF et porte gravement atteinte aux « habitats et espèces.

L'évaluation environnementales sous-évalue évidemment les superficies d'espaces auxquelles il est porté atteintes et la « valeur des espèces ».

Frapna DNE ne peut donc accepter la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) de Saint-Barthélémy-de-Vals, Saint-Rambert-d'Albon et Albon et porte sur ces mises en compatibilité, comme la CDPENAF de la Drôme, un AVIS DEFAVORABLE.

Frapna DNE ne portera pas d'AVIS sur les points ci-après du dossier d'enquête publique :

- DEROGATION A LA PROTECTION DES ESPECES ET HABITATS D'ESPECES PROTEGEES
- AUTORISATION DE DEFRICHEMENT
- AUTORISATION DE COUPES D'ALIGNEMENT D'ARBRES

compte-tenu de son refus de valider l'utilité publique du projet et la mise en compatibilité des PLU de Saint-Barthélémy-de-Vals, Albon et Saint-Rambert-d'Albon.