

# DOSSIER DE CONCERTATION

## RD 522 DEVIATION DE SAINT-SAVIN



# SOMMAIRE

<b>Introduction</b> .....	<b>3</b>	<b>3 Le territoire du projet</b> .....	<b>8</b>	<b>4 Le projet</b> .....	<b>15</b>
<b>1 Le projet d'aménagement</b> .....	<b>4</b>	<b>3.1 Les enjeux de mobilité</b> .....	<b>8</b>	<b>4.1 Les études réalisées jusqu'à présent</b> .....	<b>15</b>
<b>1.1 Pourquoi ce projet</b> .....	<b>4</b>	Zoom - Modélisation des flux routiers .....	<b>8</b>	<b>4.2 Les différents scénarios – présentation avantages/ inconconvénients</b> .....	<b>15</b>
<b>1.2 Les différentes options</b> .....	<b>4</b>	Zoom - Accès à la RD 1006 et à l'A 43 .....	<b>9</b>	<b>4.2.1 Caractéristiques de chaque scénario</b> .....	<b>16</b>
<b>2 La concertation préalable</b> .....	<b>5</b>	Zoom - Les travaux d'amélioration de la circulation en direction de la RD 1006 .....	<b>9</b>	<b>4.2.2 Avantages et inconvénients de chaque scénario</b> .....	<b>16</b>
<b>2.1 Les objectifs de la concertation préalable</b> .....	<b>5</b>	<b>3.2 Les enjeux agricoles</b> .....	<b>11</b>	Zoom - Pourquoi l'estimation du coût des travaux est élevée ? .....	<b>18</b>
<b>2.2 Les modalités de la concertation préalable</b> .....	<b>5</b>	Zoom - L'accès aux parcelles agricoles .....	<b>11</b>	<b>4.3 Analyse comparative</b> .....	<b>18</b>
Comment s'informer ? .....	<b>5</b>	<b>3.3 Les enjeux du milieu naturel</b> .....	<b>12</b>	<b>4.4 Le scénario préférentiel</b> .....	<b>19</b>
Comment participer ? .....	<b>5</b>	Pourquoi les zones humides constituent un enjeu fort? .....	<b>13</b>	<b>4.4.1 Les caractéristiques</b> .....	<b>19</b>
<b>2.3 Autour de la concertation</b> .....	<b>6</b>	<b>3.4 Les enjeux de santé publique</b> .....	<b>14</b>	<b>4.4.2 Les fonctionnalités et les mesures d'accompagnement</b> ..	<b>20</b>
<b>2.4 Après la concertation</b> .....	<b>6</b>	Zoom - Les mesures compensatoires .....	<b>14</b>	Zoom - Les circulations d'engins agricoles .....	<b>20</b>
Délai .....	<b>7</b>			<b>5 Annexes</b> .....	<b>21</b>
				<b>5.1 Plan A3 scénario préférentiel</b> .....	<b>22</b>
				<b>5.2 Scénario préférentiel et zones humides</b> .....	<b>23</b>
				<b>5.3 Décision de la Commission Permanente</b> .....	<b>24</b>

# INTRODUCTION

Ce dossier présente l'ensemble des éléments que le Département de l'Isère souhaite soumettre au public dans le cadre de la concertation préalable à la réalisation de la déviation de Saint-Savin sur la RD 522. Cette concertation entre dans le champ d'application du Code de l'urbanisme.

Ce dossier explique les raisons qui conduisent le Département de l'Isère à envisager ce projet. Il présente les différents partis d'aménagement étudiés ainsi qu'une analyse de leur pertinence au regard des enjeux de déplacements et de l'analyse du territoire.



# 1 LE PROJET D'AMÉNAGEMENT

## 1.1 Pourquoi ce projet

La RD 522 assure la liaison entre le nord du Département et au-delà l'Ain, la CAPI ( Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère ) et l'axe est-ouest constitué par l'autoroute A43, la RD 1006 et la voie ferrée Grenoble - Lyon.

Cette voie constitue un itinéraire de liaison pour les véhicules en transit (poids lourds compris) mais également un axe de circulation très fortement utilisé pour les déplacements locaux du type domicile-travail, et qui contribue au développement économique et urbain local.

La RD 522 fait partie des axes routiers les plus fréquentés du Nord-Isère. Elle supporte chaque jour plus de 20 000 véhicules qui traversent Saint-Savin pour rejoindre l'entrée ouest de Bourgoin-Jallieu, la RD 1006 et l'autoroute A43. L'importance du trafic génère un engorgement aux heures de pointe, des problèmes d'insécurité, et de fortes nuisances pour les riverains de cette voie. Les bouchons sont quasi quotidiens de Flosaille aux quartiers des Tuches, et de la Gare plus au sud.

Fort de ce constat le Département souhaite proposer une solution permettant d'améliorer les conditions de circulation dans le secteur de Saint-Savin, la sécurité routière et la qualité de vie des riverains de la RD 522.

## 1.2 Les différentes options

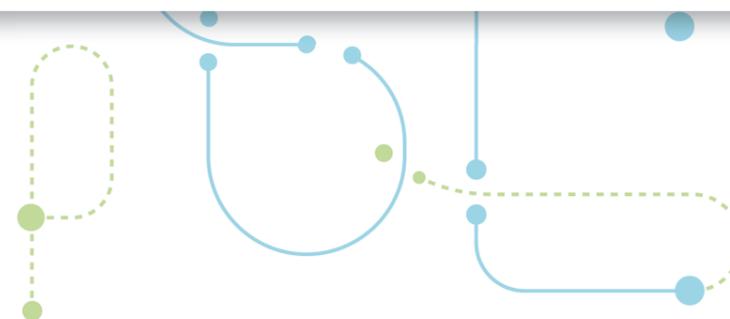
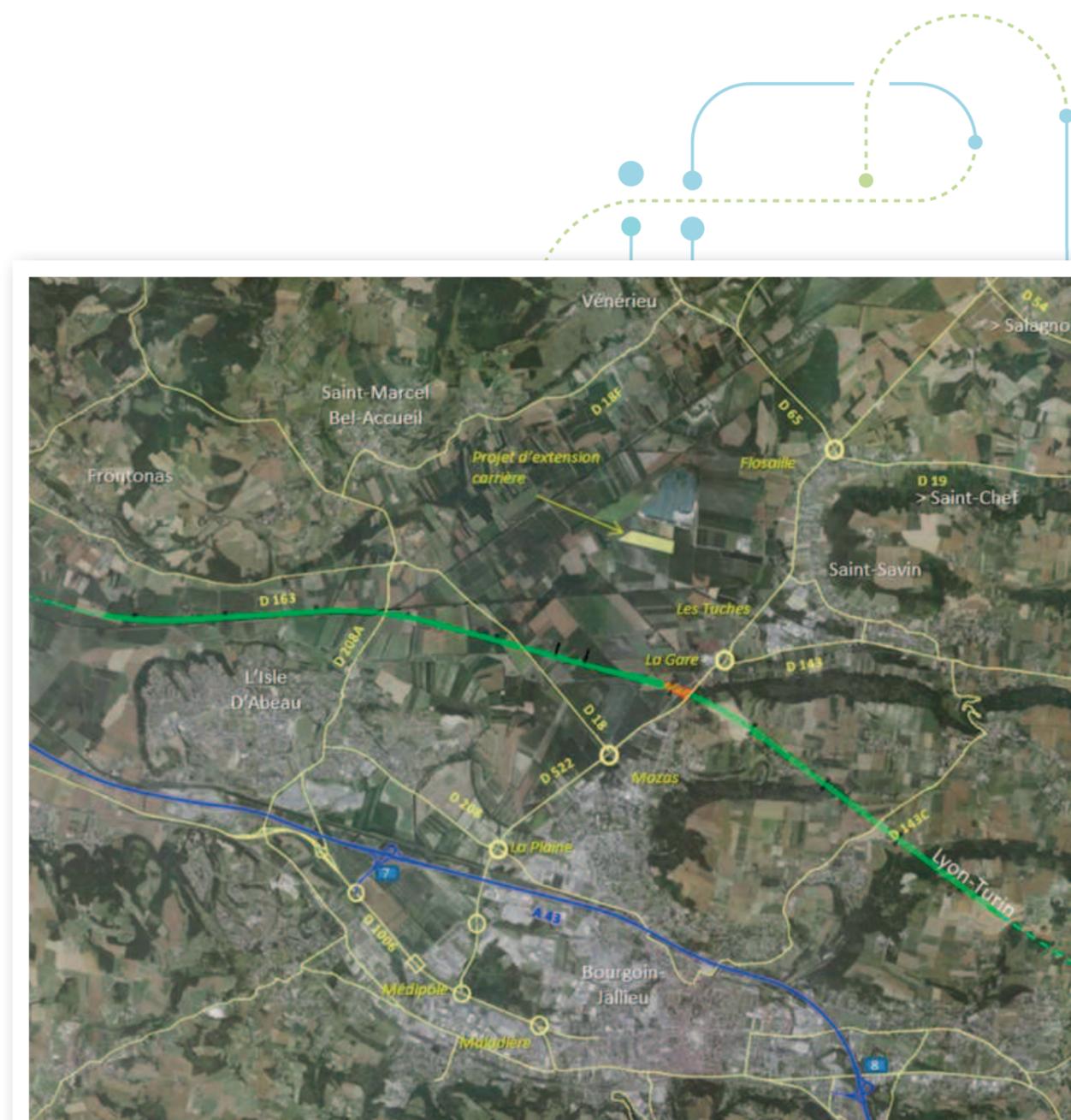
Le Département a élaboré plusieurs scénarios qui répondent au même objectif de réduire très fortement le trafic dans Flosaille et les quartiers des Tuches et de la Gare. L'ensemble de ces scénarios concerne les Communes de Saint-Savin et Bourgoin-Jallieu.

Ces scénarios se présentent sous la forme de plusieurs fuseaux qui se différencient par leur éloignement des agglomérations, leur longueur et leurs points de raccordement au sud et au nord.

Le Département de l'Isère a également étudié un scénario d'aménagement « sur place » qui vise quant à lui la réutilisation de la route existante, en améliorant la sécurité au niveau des points les plus dangereux.

### Les autres projets présents sur le secteur d'étude :

- ▶ Le projet TGV Lyon-Turin
- ▶ Le projet d'extension de la carrière Xella



## 2 LA CONCERTATION PRÉALABLE

### 2.1 Les objectifs de la concertation préalable

Le Département de l'Isère soumet le projet de déviation de Saint-Savin à la concertation préalable en application de l'article L103-2 du code de l'urbanisme puisque ce projet est susceptible de modifier de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique.

La concertation publique est une procédure réglementaire introduite dans les textes (articles L103-2 et suivants du code de l'urbanisme au 1er janvier 2016) par la loi n° 85-729 du 18 juillet 1985 relative à la définition et à la mise en œuvre de principes d'aménagement.

La concertation porte sur l'ensemble des familles de tracés étudiées et sur un scénario préférentiel d'aménagement. Son but est d'associer largement le public à l'élaboration du projet, afin de prendre en compte le plus en amont possible les avis et les remarques de toutes les personnes intéressées par le projet.

Les modalités de la concertation préalable doivent répondre aux objectifs suivants :

- **Inform**er largement toutes les personnes et organismes concernés, élus, riverains, associations, chambres consulaires, organisations socioprofessionnelles, entreprises.
- **Écouter** les avis de chacun. En effet, aujourd'hui le scénario proposé qui semble selon le maître d'ouvrage, présenter le meilleur compromis (entre fonctionnalités, impacts et coût) n'est pas définitivement arrêté : tout avis contribuera au choix définitif et à la conception de l'aménagement routier, qui tiendra compte des enseignements tirés de cette concertation préalable.
- **Dialoguer** pour enrichir le projet d'aménagement. Les questions posées et les avis émis lors de cette concertation permettront de préciser les attentes des usagers, de l'ensemble des personnes concernées, et éclaireront les choix du maître d'ouvrage.

### 2.2 Les modalités de la concertation préalable

La concertation se déroule du 11 janvier au 12 février 2016.

La décision de soumettre ce projet d'aménagement à la concertation du public ainsi que les modalités d'organisation de cette procédure ont fait l'objet d'une décision de la Commission permanente du Conseil Départemental (jointe en annexe au présent dossier).

#### Comment s'informer ?

Le dossier de concertation présente les motivations et les principaux enjeux du projet d'aménagement de la déviation de Saint-Savin. Il décrit également l'environnement humain, urbain et le milieu naturel. Il présente aussi les différents scénarios étudiés et un scénario préférentiel. Vous pouvez le consulter pendant toute la durée de la concertation :

- ▶ à la mairie de Saint-Savin,
- ▶ à la maison du Département – territoire Porte des Alpes à Bourgoin-Jallieu, 18 Avenue Frédéric Dard Parc des Lilattes
- ▶ sur le site Internet du Département de l'Isère : [www.isere.fr](http://www.isere.fr), rubrique déplacements

#### Comment participer ?

- ▶ Une **réunion publique** se tiendra dans la salle communale de Saint-Savin le **jeudi 14 janvier à 19h**. Le projet sera présenté par le maître d'ouvrage.
- ▶ **Trois permanences seront** tenues par les techniciens en charge du projet pour permettre aux habitants et aux associations qui le souhaitent, de compléter leur information ainsi que d'exposer leurs avis ou observations sur le projet. Deux permanences à la mairie de **Saint-Savin les mardi 19 janvier et jeudi 4 février 2016 de 18h à 20h**, et une permanence à la **maison du Département de l'Isère à Bourgoin-Jallieu le jeudi 28 janvier 2016 de 17h à 19h**.
- ▶ **Un registre de la concertation** : disponible en mairie de Saint-Savin et à la maison du Département de Bourgoin-Jallieu pendant la période de concertation. Vous pouvez y inscrire librement avis, commentaires, suggestions ou questions.
- ▶ Le recueil des avis par **courriel** : vous pouvez donner votre avis par courriel à l'adresse [sce.pdd@cg38.fr](mailto:sce.pdd@cg38.fr)

Chacun est invité à venir s'informer et à s'exprimer.

## 2.3 Autour de la concertation

Un projet se construit à partir d'études mais aussi d'échanges. C'est pourquoi le Département de l'Isère a souhaité dès l'origine du projet en 2012, engager le dialogue avec l'ensemble des partenaires du projet. De nombreuses réunions organisées avec les services de l'Etat (DDT, DREAL), les collectivités locales, les organismes et les associations sont venues rythmer le programme d'études préalables :

- Six réunions avec les élus des différentes communes desservies par la RD 522 et concernées par le projet (16/10/2012 ; 25/06/2014 ; 05/12/2014 ; 09/07/2015 ; 25/11/2015 ; 05/01/2016) en complément de six réunions techniques avec les élus de Saint-Savin (29/11/2013 ; 21/07/2014 ; 20/08/2015 ; 09/09/2015 ; 07/10/2015 ; 10/11/2015), et une réunion technique avec les élus de Bourgoin-Jallieu ( 05/01/2016 ),
- Une réunion publique avec les riverains (01/10/2014) pour leur présenter les différentes options envisagées et recueillir leurs premières observations,
- Trois réunions avec la profession agricole (26/05/2014 ; 06/11/2014 ; 01/04/2015),
- Trois réunions avec les associations de défense de l'environnement pour leur présenter la démarche et les premiers résultats des études (18/04/2013 ; 17/11/2014 ; 10/12/2015),
- Deux rencontres avec l'association Saint-Savin Vigilance où elle a pu présenter les options qu'elle défend (13/06/2014 ; 30/03/2015),
- Deux réunions avec l'entreprise Xella, exploitant de la carrière (28/10/2014 ; 25/11/2015),
- Quatre réunions avec les services de la Direction Départementale des Territoires et la Préfecture de l'Isère (03/10/2013 ; 12/12/2013 ; 21/05/2015 ; 07/10/2015),
- Une réunion de cadrage préalable avec la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (23/05/2013),
- Trois réunions avec le Syndicat Mixte d'Aménagement du Bassin de la Bourbre (19/02/2013 ; 23/10/2013 ; 13/05/2014).

## 2.4 Après la concertation

La réalisation du projet d'aménagement sur les communes de Saint-Savin et de Bourgoin-Jallieu sera mise en œuvre au terme d'un processus réglementaire de plusieurs années, passant notamment par la concertation préalable et ultérieurement par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

**Le bilan de la concertation** : après la phase des études préalables, la concertation est un temps fort afin d'évaluer quelle sera la solution la plus pertinente à retenir. A l'issue de la concertation, le Département de l'Isère procédera à l'élaboration d'un bilan qui synthétisera l'ensemble des avis et observations émis par le public intéressé par le projet et notamment les éléments qui seront pris en considération pour améliorer le projet.

Il sera soumis à la Commission permanente du Conseil Départemental et servira de base pour la poursuite du projet. Le public sera informé de la mise à disposition du bilan. Le choix d'un scénario et ses fonctionnalités sont alors arrêtés. Ce bilan sera joint au dossier d'enquête publique.

**Les études préalables** seront ainsi finalisées en vue de la définition du programme de l'opération. Ce dernier orientera les études de conception détaillées (avant-projet et projet) et l'étude d'impact qui constitueront en partie le dossier d'enquête publique préalable à la DUP. Les études de conception détaillées permettront la définition précise du tracé (géométrie du tracé, mesures pour le traitement des impacts) donc des emprises nécessaires à la réalisation.

**L'étude d'impact** : ce dossier prend en compte les impacts environnementaux, paysagers, sur le milieu agricole et sur le milieu humain liés au projet, tout en précisant les mesures et des solutions envisagées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts si ils sont négatifs. L'étude d'impact est soumise à l'appréciation de l'Autorité Environnementale, puis présentée au public lors de l'enquête publique.

**La démarche « espèces protégées »** : compte tenu des enjeux écologiques du projet, un dossier (ou plusieurs dossiers en fonction du nombre d'espèces) pourra être présenté si nécessaire au Conseil national de protection de la nature (CNP). C'est une procédure prévue par le Code de l'environnement (articles L411-1 et L411-2) : elle permet la demande d'une dérogation liée au déplacement, à l'atteinte d'espèces protégées, ou à l'atteinte d'habitats protégés. Elle est évaluée au regard de la pertinence des mesures envisagées pour annuler l'impact provoqué par l'aménagement.

Elle est précédée d'une phase de mise à disposition du public du contenu du dossier.

**Le dossier loi sur l'eau** : en prolongement des dispositions prévues dans l'étude d'impact, le Département de l'Isère déposera une demande d'autorisation de son projet au titre de la loi sur l'eau. Le dossier, qui fera l'objet d'une enquête publique, présentera dans le détail les mesures prises pour la préservation de la ressource en eau (modalités de recueil et de traitement des eaux de chaussée) et des milieux aquatiques (prise en compte des zones humides, zone inondable). Si les études d'avant-projet sont suffisamment détaillées, le maître d'ouvrage peut fusionner l'enquête publique préalable à la DUP et l'enquête publique « loi sur l'eau ».

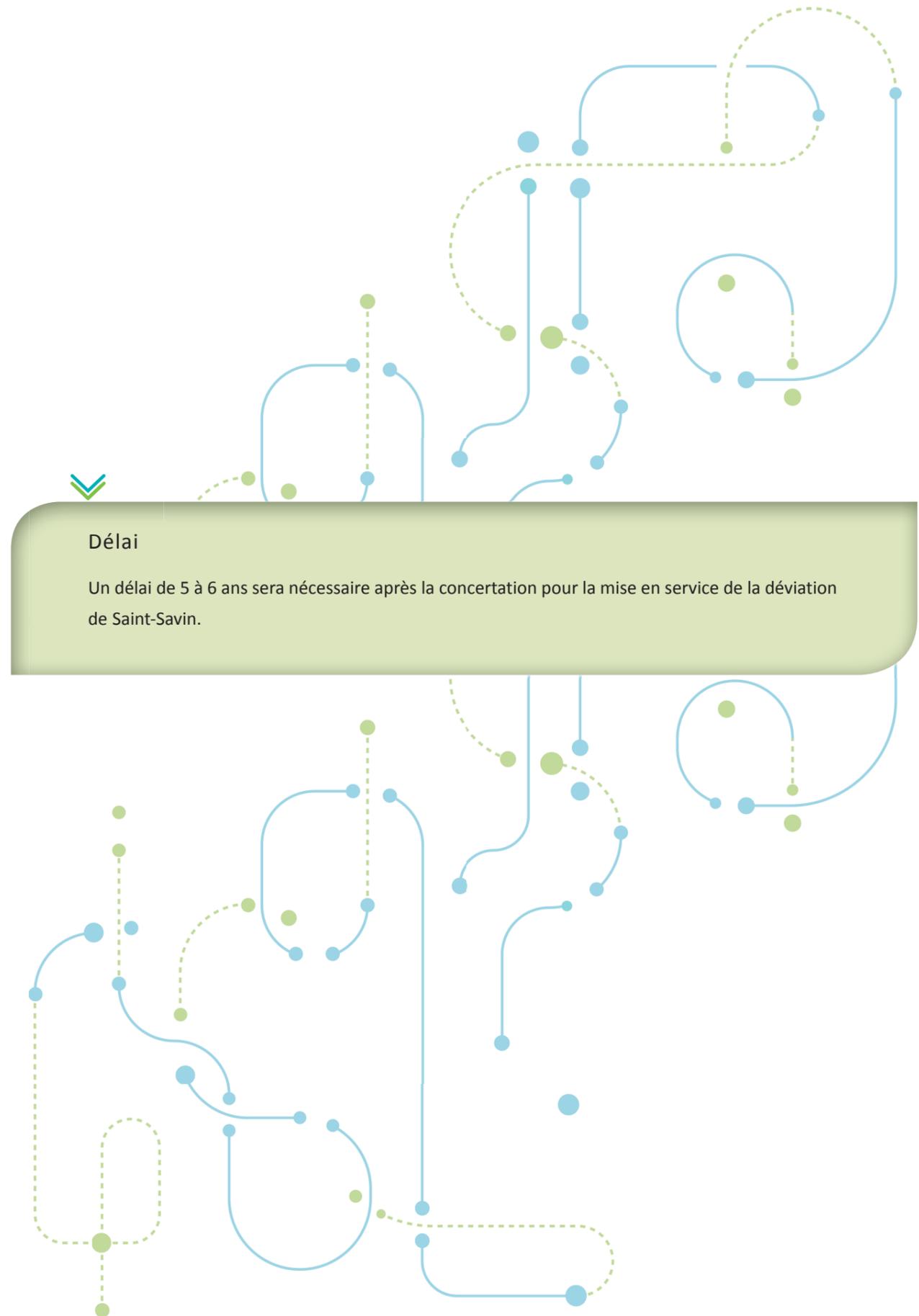
**L'enquête publique** : une fois le projet d'aménagement conçu avec un niveau de définition suffisant, une procédure d'enquête publique est menée par un commissaire enquêteur, indépendant du Département de l'Isère. Le dossier est exposé au public qui peut alors s'exprimer sur son utilité.

**La déclaration d'utilité publique (DUP)** : au terme du processus, le Préfet représentant l'État peut alors, si l'ensemble des éléments est favorable, déclarer le projet d'utilité publique. Il s'agit d'un acte officiel qui marque le départ de la phase opérationnelle de réalisation. La DUP donne compétence à la personne publique pour acquérir les terrains nécessaires à l'aménagement. Les études de détails peuvent aussi démarrer dans la perspective de la réalisation des travaux.

**Les acquisitions foncières** : la DUP délimitera le périmètre des terrains que le Département de l'Isère est susceptible d'acquérir. Ces terrains feront ensuite l'objet d'une enquête parcellaire, qui permet de déterminer avec précision les parcelles à acquérir et leurs propriétaires. Par la suite, le Département de l'Isère entamera les discussions avec ces propriétaires pour rechercher un accord à l'amiable sur le prix et les conditions d'acquisition de leurs biens. Il sera appuyé par les services de France Domaines, qui proposeront des prix en fonction des transactions observées dans le secteur et de l'état du marché immobilier. Le Département de l'Isère disposera également, le cas échéant, de la possibilité d'engager une procédure d'expropriation.

**L'aménagement foncier agricole et forestier** : des impacts sur le fonctionnement des exploitations agricoles seront générés par le projet d'aménagement (prélèvements de surfaces, rallongement de temps de parcours, pertes de fonctionnalités, pertes de rentabilité).

Suite au choix de la variante retenue, une étude plus détaillée permettra de mesurer plus précisément ces impacts et d'apporter des réponses. Il pourra par exemple s'agir de passages agricoles sur ou sous la route départementale. Dans le cas d'une réorganisation de certaines exploitations, une procédure d'aménagement foncier ou d'échanges amiables pourra être mise en œuvre. Ce type de procédure pourra permettre le renforcement et la pérennisation des exploitations agricoles en améliorant la cohésion du parcellaire et la desserte des parcelles.



## 3 LE TERRITOIRE DU PROJET

Le territoire du Nord Isère dans lequel s'inscrit la RD 522 est présenté comme un territoire attractif par le SCOT ( Schéma de Cohérence Territoriale ) mais présentant des déséquilibres.

« Le Nord Isère doit son attractivité résidentielle et sa dynamique économique à la conjonction de quatre atouts majeurs :

- Une position géographique à proximité de villes régionales
- Un réseau d'infrastructures performantes le reliant à ces villes
- La présence de vastes espaces naturels et agricoles offrant aux portes des villes un cadre de vie rural et un foncier encore abondant
- Une organisation urbaine originale liée à l'histoire de petites villes et à l'impulsion donnée par l'Etat avec la création de la Ville Nouvelle. »

Cependant les évolutions du territoire « sont à l'origine d'une grande dispersion de l'urbanisation, d'une fragilisation des espaces agricoles, de la modification du profil des communes rurales et de l'explosion des déplacements. »

Source : Schéma de Cohérence Territoriale du Nord Isère, Rapport de présentation, 18 novembre 2011

L'aménagement d'une déviation de Saint-Savin est un élément de réponse à cette problématique des déplacements puisqu'elle améliore les liaisons entre le secteur de Bourgoin-Jallieu, et les Balmes Dauphinoises ainsi que le Pays des Couleurs.

### 3.1 Les enjeux de mobilité

La RD 522 est une des principales liaisons entre le nord du territoire Bourgoin-Jallieu, la CAPI l'est Lyonnais et l'axe est-ouest constitué par l'autoroute A 43, la RD 1006 et la voie ferrée Lyon - Grenoble. Son aménagement pour faciliter les déplacements nord-sud et réduire les nuisances et l'insécurité supportées par les Communes riveraines est un enjeu départemental. Il permettra aussi d'éviter le report sur des voies parallèles aux caractéristiques inadaptées.

Le réseau viarie principal du territoire est constitué de

- l'autoroute A43 à 2x3 voies, et plus précisément les diffuseurs numéros 6, 7 et 8 situés sur les communes de Bourgoin-Jallieu et de L'Isle d'Abeau ;
- la RD 1006, route départementale partiellement à 2x2 voies et orientée est-ouest ;
- la RD 522, route départementale à 2x1 voies, seul axe structurant du secteur orienté nord-sud, et se connectant à la RD 1006 par un giratoire.

Plusieurs axes routiers secondaires se raccordent directement à la RD 522 :

- l'axe RD 65- RD 19 reliant Vénérieu à Saint-Chef ;
- la RD 143, reliant Saint-Savin à Montcarra ;
- la RD 18, reliant la RD522 à Pont-de-Cheruy.

Le long de la RD 522, l'ensemble des intersections principales sont aménagées sous forme de carrefours giratoires à une ou deux voies de circulation.



● Réseau routier

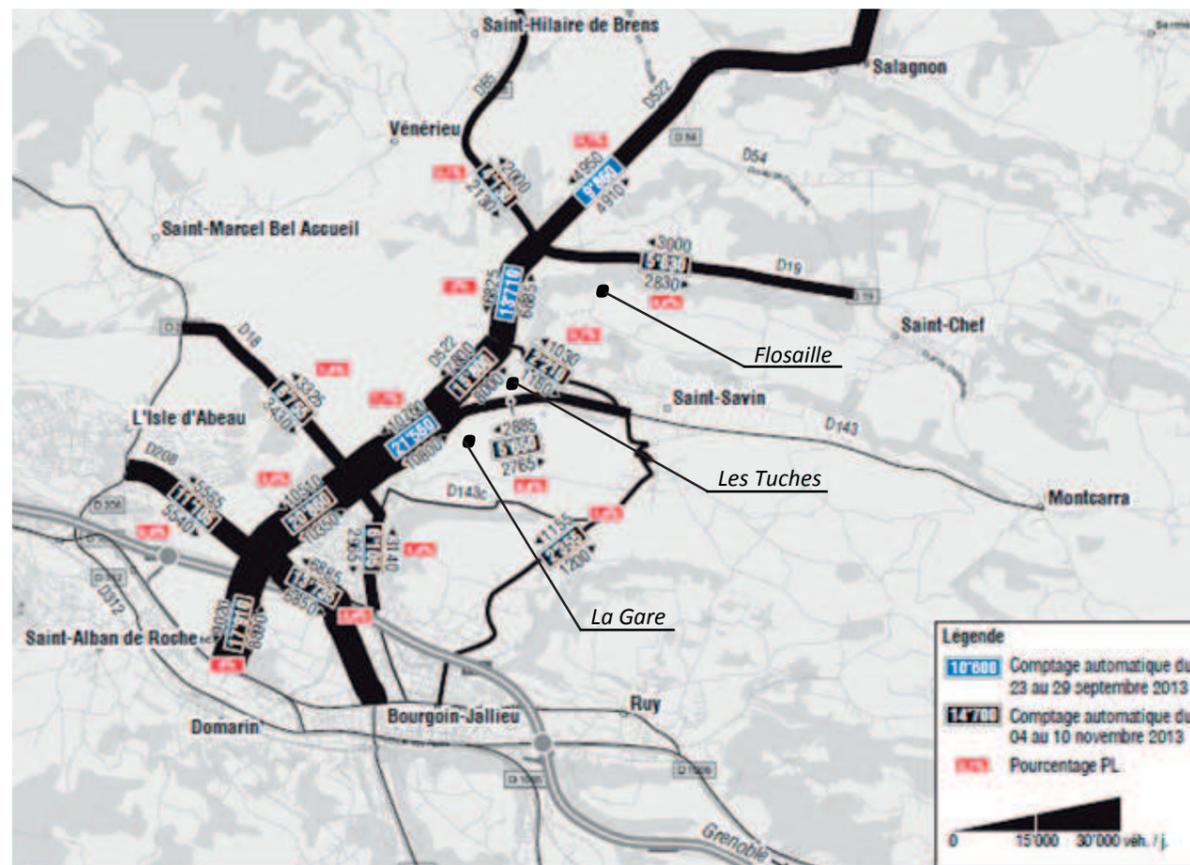


#### Zoom - Modélisation des flux routiers

Dans le cadre des études préalables, une étude du trafic routier dans le périmètre d'étude a été réalisée par le maître d'ouvrage. En tenant compte de la nature des déplacements des usagers (motifs, fréquence, origine et destination) ainsi que des comptages automatiques de véhicules, des prévisions de trafics à l'horizon 2020 ont pu être établies sans aménagement ou selon différents scénarios d'aménagement

#### Le trafic actuel

Depuis 2001, les charges de trafic sur la RD 522 au niveau de Saint-Savin ont globalement augmenté. En effet, entre 2001 et 2011, les flux automobiles moyens (TMJA) au sud de Saint-Savin ont augmenté de +13,4% en 10 ans, soit une augmentation moyenne de +1,26% par an. Toutefois, depuis 2006, la tendance est à la stagnation, avec une augmentation inférieure à 0,4% par an. Il atteint 13 700 véhicules par jour dans la traversée du hameau de Flosaille et est de 21 500 véhicules par jour au sud du quartier de la Gare.



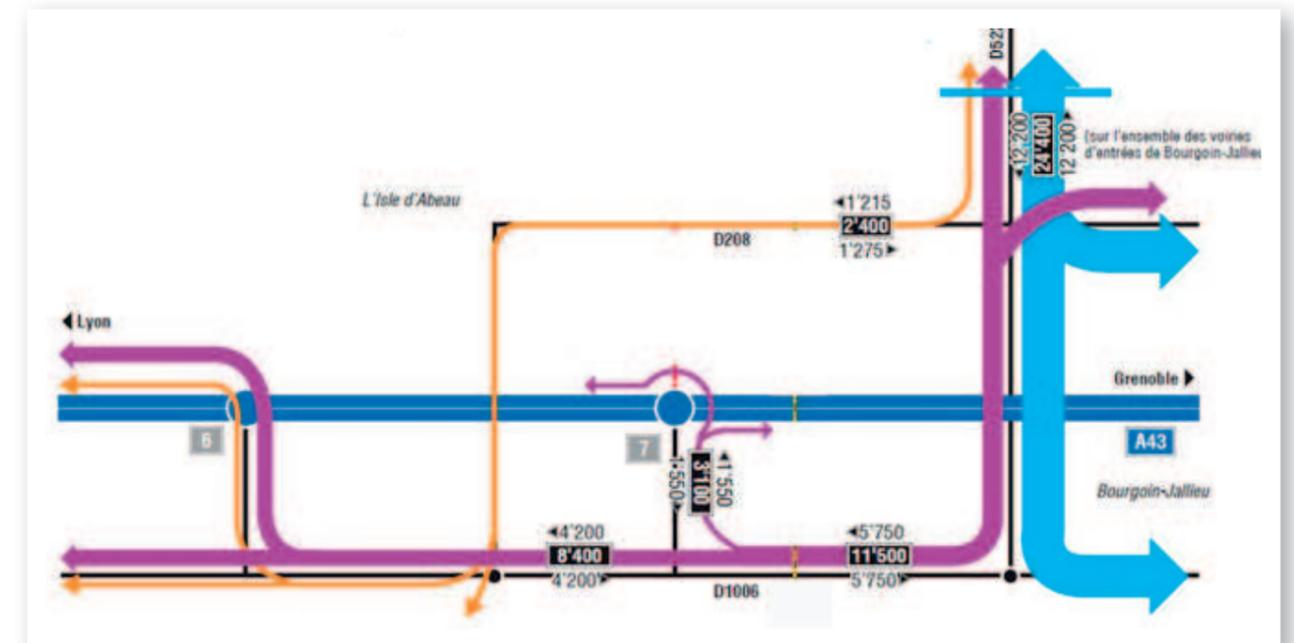
● Trafic moyen journalier annuel (2 sens confondus)

Le trafic actuel le long de la RD 522 augmente fortement au fur et à mesure que l'on se rapproche de la RD 1006 et de l'A 43, passant de 9900 véhicules par jour au nord de Saint-Savin à 21500 véhicules par jour à l'entrée de Bourgoin-Jallieu. Cette croissance traduit très clairement le rôle de collectrice de la RD 522 et l'effet d'entonnoir nord-sud induit par le maillage du réseau routier. Le trafic est aussi marqué par sa forte pendularité (trajets domicile-travail) avec des heures de pointe très marquées qui génèrent des points de congestion sur l'axe le matin dans le sens nord-sud et le soir dans le sens sud-nord.



### Zoom - Accès à la RD 1006 et à l'A 43

La principale fonction de la RD 522 est l'accès à Bourgoin-Jallieu et à la zone centrale de la CAPI depuis le nord du territoire avec des heures de pointes marquées le matin dans le sens nord-sud et dans les deux sens le soir. Le trafic en moyenne de 20 000 véhicules/jour est à la limite de ce que peut accueillir un axe à 2x1 voies avec des carrefours giratoires. La RD 522 se raccorde à la RD 1006 au giratoire de La Maladière où les trafics s'éclatent de manière équilibrée entre Bourgoin-Jallieu et l'est d'une part, et l'ouest et l'autoroute A43 (environ 3000 véhicules provenant de la RD 522 rejoignent la gare de péage n°7) d'autre part.



● Répartition du trafic à l'entrée nord de Bourgoin-Jallieu

**Les prévisions de trafic :** il est pris pour hypothèse que d'ici 2020 l'évolution des niveaux de trafic automobile sera conforme aux tendances actuelles. Avec une augmentation de 0,4% par an, l'évolution globale serait de +2,8% d'ici 2020 par rapport aux relevés de 2013, sur l'ensemble du périmètre d'étude.



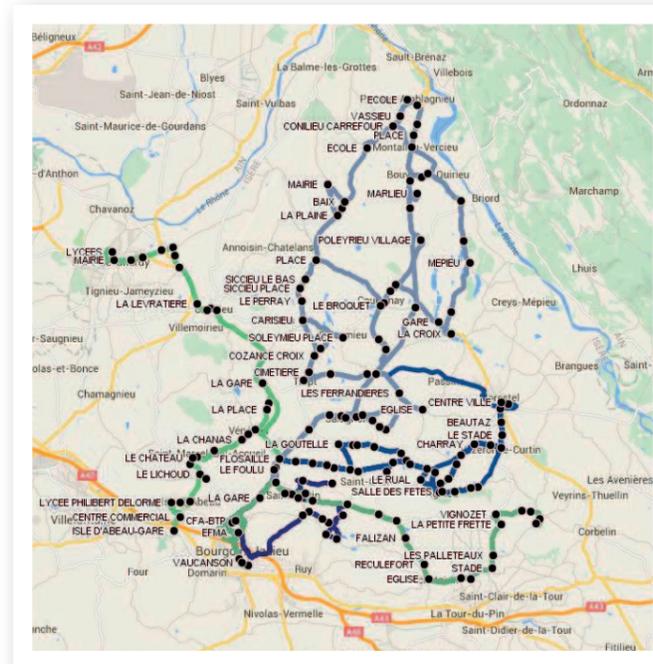
### Zoom - Les travaux d'amélioration de la circulation en direction de la RD1006

Un aménagement ponctuel de la RD 522 est envisagé d'ici 2017 avec la création de voies de stockage (doublement des voies d'entrée et de sortie) à l'approche des giratoires de Mozas (RD 18) et de La Plaine (RD 208). Ce type d'aménagement permettra d'augmenter la capacité de ces carrefours de 20% et d'en limiter la saturation. Le coût de ces travaux sera de l'ordre de 1 M€.

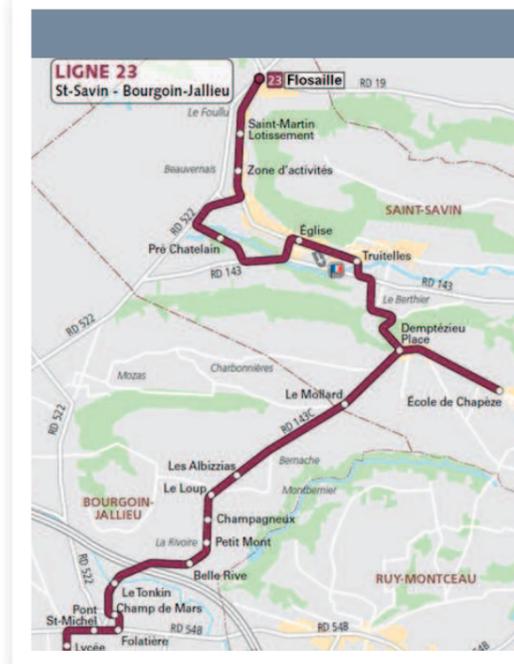
### Les transports collectifs présents sur le territoire

L'offre de transports collectifs est relativement modeste sur le territoire.

- ▶ Les lignes Translère, 1020, 1021, 1230, 1450 desservent Saint-Savin.
- ▶ La ligne 23 du réseau Ruban relie Flosaille et Saint-Savin à la gare de Bourgoin



● Réseau Translère



### Les modes actifs (vélos, piétons)

La RD 522 est partiellement équipée de trottoirs dans la traversée de Flosaille. Des bandes cyclables ont été créées récemment au sud du quartier de La Gare.

### La sécurité des déplacements

L'accidentologie fait apparaître une zone accidentogène entre Flosaille et Mozas. Sur l'ensemble du secteur d'étude (4,5 km) plusieurs accidents corporels, 7 accidents sont survenus sur la période de 2007 à 2013. Il convient de souligner le caractère grave des accidents qui ont lieu : 2 personnes ont été tuées (dont 1 piéton) et 10 personnes ont été blessées (dont 5 blessés hospitalisés).



● Accidents corporels 2007-2013



## 3.2 Les enjeux agricoles

L'agriculture est l'une des activités dominantes du territoire du projet. Sur le secteur d'étude de Saint-Savin, trente et une exploitations sont concernées par le projet. Les îlots agricoles sont plutôt morcelés et plus particulièrement au sud avec un grand nombre de petites parcelles.

Le potentiel agronomique du secteur est globalement bon : ainsi, au sud, sur la partie à potentiel agronomique le plus élevé ou sur les parcelles irriguées, on trouve essentiellement du maïs et aussi du soja, les plus intéressantes sur le plan économique mais qui ont besoin d'eau en été. Au nord, sur la partie à potentiel agronomique plus moyen, on trouve des cultures d'hiver (blé, orge, colza), du tournesol ou des prairies, cultures moins exigeantes en eau l'été.

Une grande partie du secteur est cultivée par des exploitations dont le siège se situe sur Saint-Savin. Quatre sites avec des bâtiments agricoles sont situés dans le secteur d'étude.

Le système de production "grandes cultures" (céréales, oléagineux, protéagineux) est le plus représenté avec seize exploitations, dont une qui est certifiée en "Agriculture Biologique". Parmi elles, deux exploitations ont une activité animale "hors sol" complémentaire, élevage de veaux et hébergement de brouards pendant leur transport de Grande-Bretagne vers l'Italie. Les autres exploitations agricoles ont orienté leur activité vers la production de bovins-viande, la production de bovins-lait. Un pépiniériste et un centre équestre sont également présents sur le secteur d'étude.

Les exploitations du périmètre sont soit stabilisées, soit en développement. Les terres agricoles sont recherchées sur le secteur.

### Zoom - L'accès aux parcelles agricoles

Plusieurs voies sont empruntées pour accéder aux parcelles agricoles : le chemin des vagues passant dans la zone d'activité où s'est implantée l'entreprise Xella, le chemin des Marques, le chemin des Tuches, le Chemin du Pont Rouge, plus au sud, le chemin de la pépinière, le chemin du silo.

Les routes départementales sont également utilisées : la RD 522 depuis le nord, la RD 19 en provenance de Saint-Chef, et la RD 143 en provenance de Saint-Savin.



● Parcelle agricole dans le périmètre d'étude

### 3.3 Les enjeux du milieu naturel

Plusieurs zones naturelles protégées et réglementées sont concernées par le projet d'aménagement.

**La zone Natura 2000** de l'Isle Crémieu : ce site est d'une grande richesse écologique. Il compte de nombreuses espèces et d'habitats d'intérêt prioritaire européen. L'objectif de cette politique européenne est de préserver la diversité biologique et de valoriser les atouts naturels des territoires.

**Des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique** de type I et II : l'inventaire ZNIEFF a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. Il n'a pas de valeur réglementaire mais il est pris en compte par les services de l'Etat comme indicateur de secteur de forte valeur écologique. La zone d'étude s'inscrit en grande partie au sein de la ZNIEFF de type 1 "Marais de Jallieu, la ZNIEFF de type 1 "Plan de Vénérieu, étang de Vénérieu, marais de Villieu", la ZNIEFF de type 2 "Ensemble fonctionnel des vallées de la Bourbre et du Catelan.

**Des trames vertes et bleues** dans le cadre du Schéma Régional de Cohérence Ecologique : des cours d'eau, des zones humides et réservoirs de biodiversité.

**Des zones humides** dans le cadre du recensement Avenir : l'opération d'aménagement se situe en grande partie en zone humide. Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la Bourbre (SAGE) garantit la préservation et la restauration des zones humides et les zones naturelles pour l'expansion des crues.

Enfin, la quasi-totalité du périmètre se situe dans un **Espace Utile à Enjeu Caractérisé** défini par le SAGE. Cette délimitation doit permettre de préserver l'intégrité physique de ces secteurs et de maîtriser les projets incontournables dans les espaces utiles à enjeu non caractérisé.

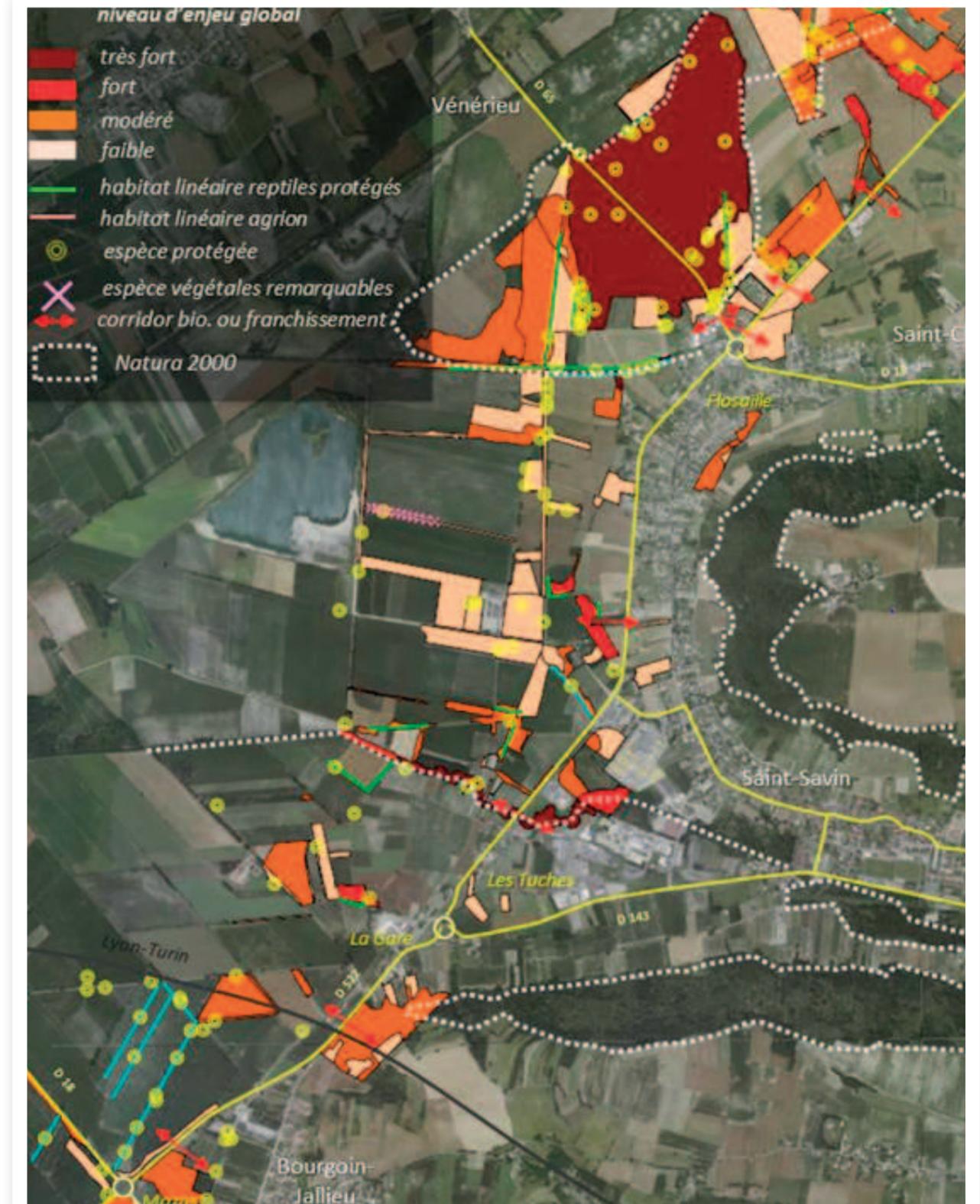
Le Département, souhaitant une connaissance fine des enjeux dès l'amont du projet, a conduit des investigations de terrain portant sur la faune et la flore sur le périmètre d'études. Elles ont été réalisées entre mars 2013 et février 2014, soit sur un cycle biologique complet. L'intérêt du secteur d'étude et des habitats naturels qu'il abrite se traduit par la présence de nombreuses espèces protégées et inscrites sur les listes rouges nationale, régionale et locale. Ces espèces représentent un enjeu réglementaire et conservatoire fort.

Le projet s'inscrit dans la démarche « Éviter, Réduire, Compenser ».

Compte tenu des enjeux importants que représentent les milieux naturels, le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie a défini une doctrine pour éviter, réduire et compenser les impacts auxquels ils peuvent être soumis lors de la réalisation d'un projet d'infrastructure de transport. Cette démarche conduit les maîtres d'ouvrage à prendre en compte l'environnement le plus en amont possible lors de la conception des projets.

- L'évitement est la seule solution qui permette de s'assurer de la non-dégradation du milieu par le projet. Il s'agit évidemment de rechercher en priorité à éviter les habitations et autres bâtiments.
- La réduction intervient dans un second temps, dès lors que les impacts négatifs sur l'environnement n'ont pu être pleinement évités. Cela peut correspondre à la réalisation de murs anti-bruit, d'aménagements paysagers, ou de passages pour la faune.
- Enfin, si des impacts significatifs demeurent, il s'agit d'envisager la façon la plus appropriée d'assurer leur compensation. C'est en particulier le cas lorsqu'il s'agit de recréer des zones humides en remplacement de celles détruites.

C'est dans cet esprit qu'a été conduite la démarche du maître d'ouvrage : à partir d'un diagnostic suffisamment étayé permettant de bien identifier les enjeux, il a été recherché les tracés les moins impactants possibles.



● Carte de la biodiversité dans le périmètre d'étude



### Pourquoi les zones humides constituent un enjeu fort ?

Les zones humides – incluant notamment des sources, lacs, étangs, lagunes, estuaires, marais, prairies inondables, fourrés et forêts, landes, carrières en eau – sont des espaces de transition entre la terre et l’eau. Elles sont de véritables réservoirs de vie. Les mares, plans d’eau et cours d’eau présentent également un enjeu écologique fort, tout comme les boisements humides et les haies.

Les zones humides revêtent des fonctions biologiques (support de biodiversité, pouvoir épurateur), hydrologiques (régulation du débit des cours d’eau), économiques (élevage, aquaculture, pêche ou la production de tourbe) et sociologiques (propices à de nombreuses activités récréatives : navigation, chasse ou pêche).

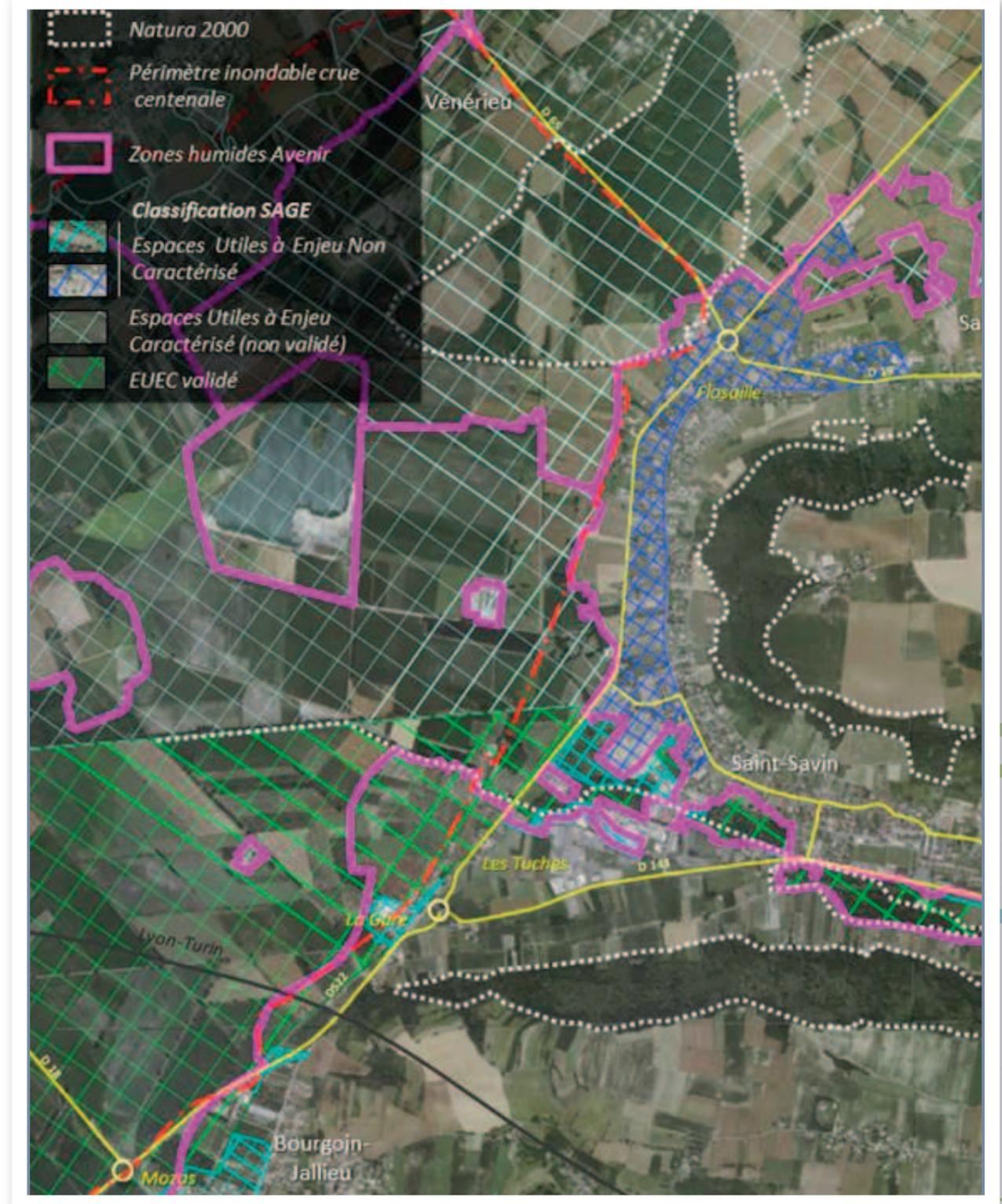
Les habitats humides sont donc d’une grande importance du point de vue écologique. Ainsi, les pouvoirs publics préconisent la préservation de ces milieux ou, à défaut, la compensation de leur destruction, si le projet ne peut les éviter, par la création de nouvelles zones humides ou par la réhabilitation de zones humides dégradées.

Dans le cadre de projet d’aménagement, il ne doit pas y avoir de “compétition” entre la préservation des zones humides et la préservation des terres agricoles : en effet, si des zones humides doivent être impactées, la compensation, pour une surface au moins équivalente, se fera nécessairement sur des terres agricoles, diminuant ainsi leur fonctionnalité.

Ces deux enjeux sont donc à prendre en considération, de manière égale et à leur juste mesure, dans le choix de la variante retenue.



NB: Le projet d’étude d’extension de la carrière Xella se déroule dans les mêmes échelles de temps que celui de la déviation de Saint-Savin. Le diagnostic et l’évaluation des impacts sur le milieu naturel des deux projets seront appréhendés de manière globale.



● Carte des zones humides

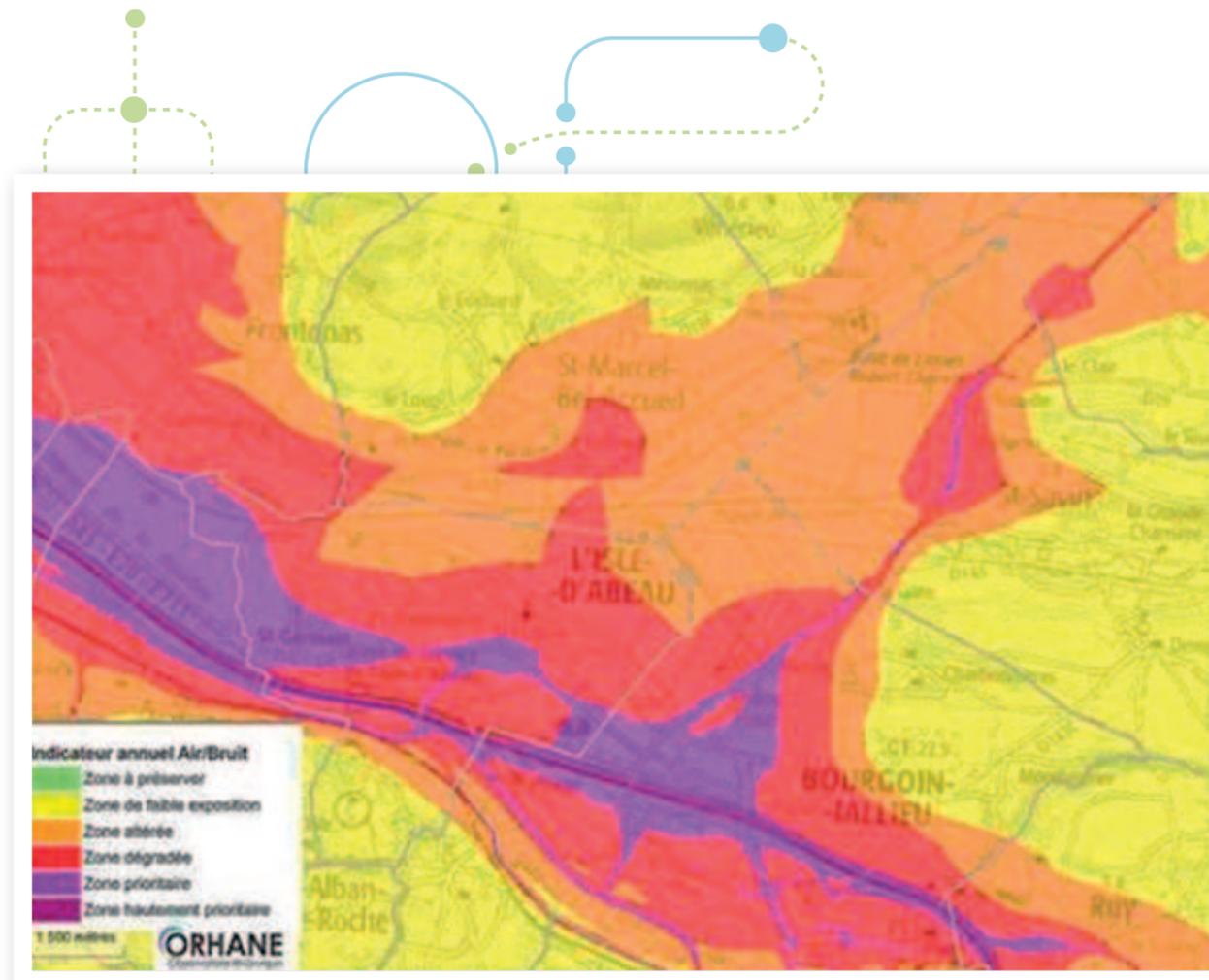
### 3.4 Les enjeux de santé publique

#### L'exposition au bruit

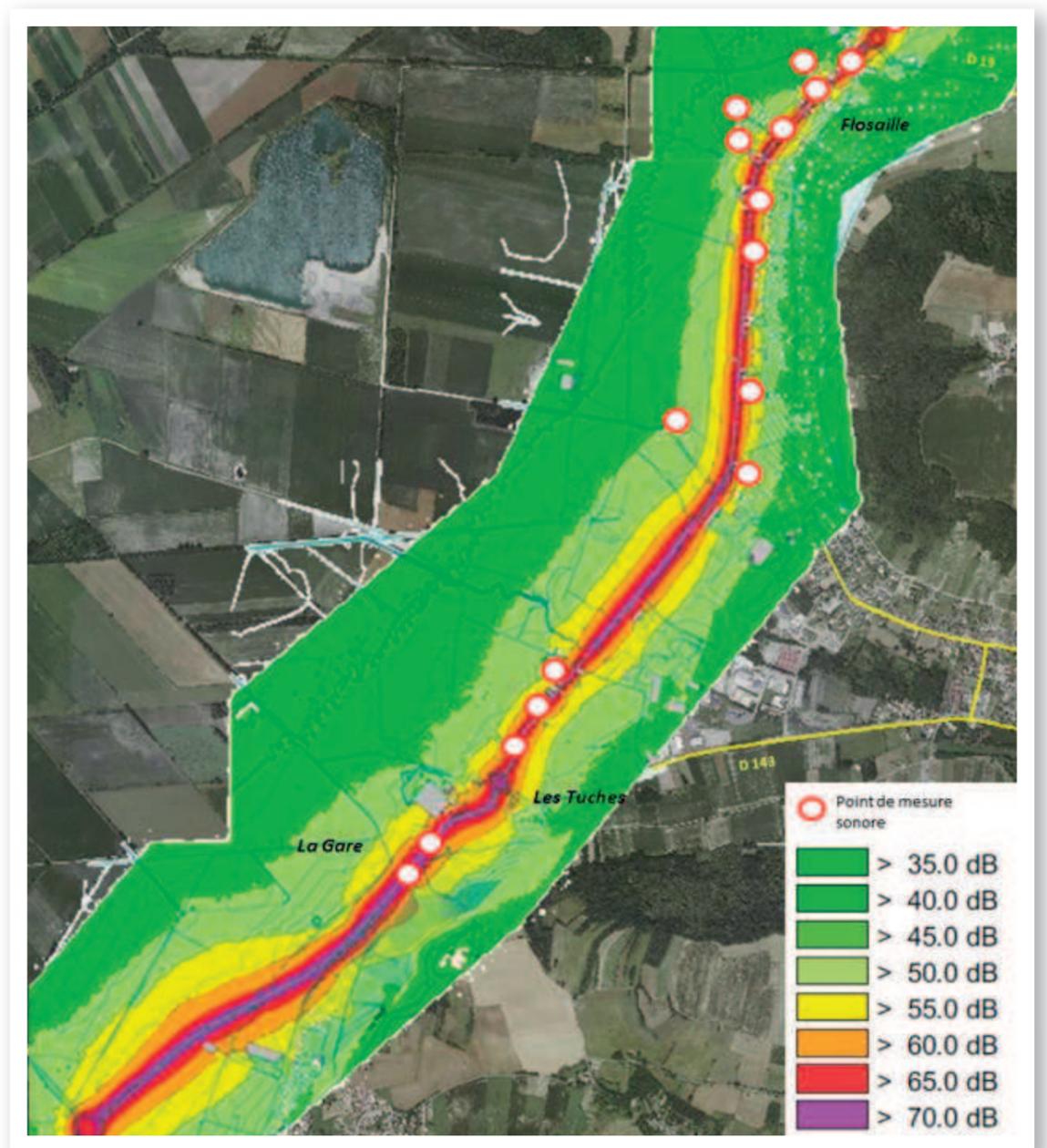
Une étude préliminaire acoustique a permis d'établir un diagnostic de la situation actuelle dans le périmètre considéré au travers une campagne de mesures in situ. On peut noter que pour les habitations les plus proches de l'actuelle route départementale 522, les niveaux sonores mesurés dépassent les seuils réglementaires. Cette étude contribue également à la définition des impacts acoustiques de chacun des scénarios d'aménagement sur leur environnement.

#### La qualité de l'air

La qualité de l'air constitue un enjeu sanitaire et environnemental important. Le trafic routier est en partie à l'origine de l'émission de polluants de l'air. C'est un des principaux émetteurs de particules (PM10) et d'oxyde d'azote (NOx). Les riverains de la RD 522 sont touchés par la pollution liée à la concentration des véhicules dans la traversée des hameaux. Cette pollution est augmentée par la saturation de l'axe.



● Carte Air source plateforme ORHANE illustration déc.2015



● Carte du bruit actuel



#### Zoom - Objectifs des mesures compensatoires

Dans le cadre d'impacts significatifs sur le milieu humain, des mesures seront mises en œuvre pour compenser les effets négatifs du projet, quand il n'a pas été possible de les supprimer ou de les minimiser. L'objectif est de rétablir une situation d'une qualité globale au moins égale à la situation initiale.

## 4 LE PROJET

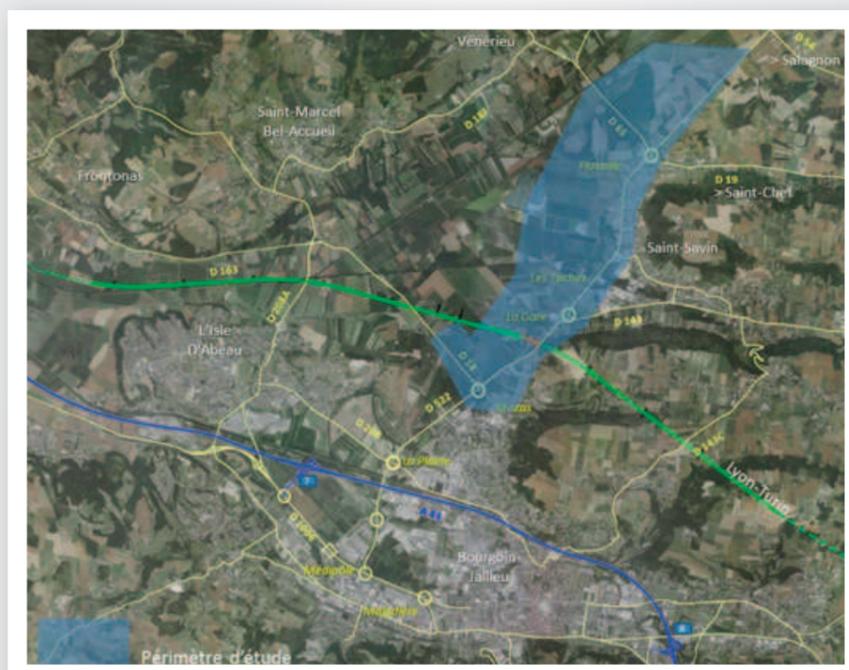
### 4.1 Les études réalisées jusqu'à présent

La réalisation d'une opération routière est un processus long et complexe comprenant différentes étapes, dont les études occupent une part importante.

Les études préalables ont pour but d'analyser et d'explicitier les principales caractéristiques du projet. Elles comprennent le diagnostic du territoire, la recherche de scénarios d'aménagement (aménagement sur place ou voie nouvelle par exemple) et de familles de tracé. Elles servent de base de concertation avec toutes les personnes concernées par le projet et permettent le choix d'un scénario d'aménagement.

La coordination du programme d'études préalables et les études techniques routières ont été réalisées par la Direction des mobilités du Département de l'Isère. Le tableau suivant récapitule ces études.

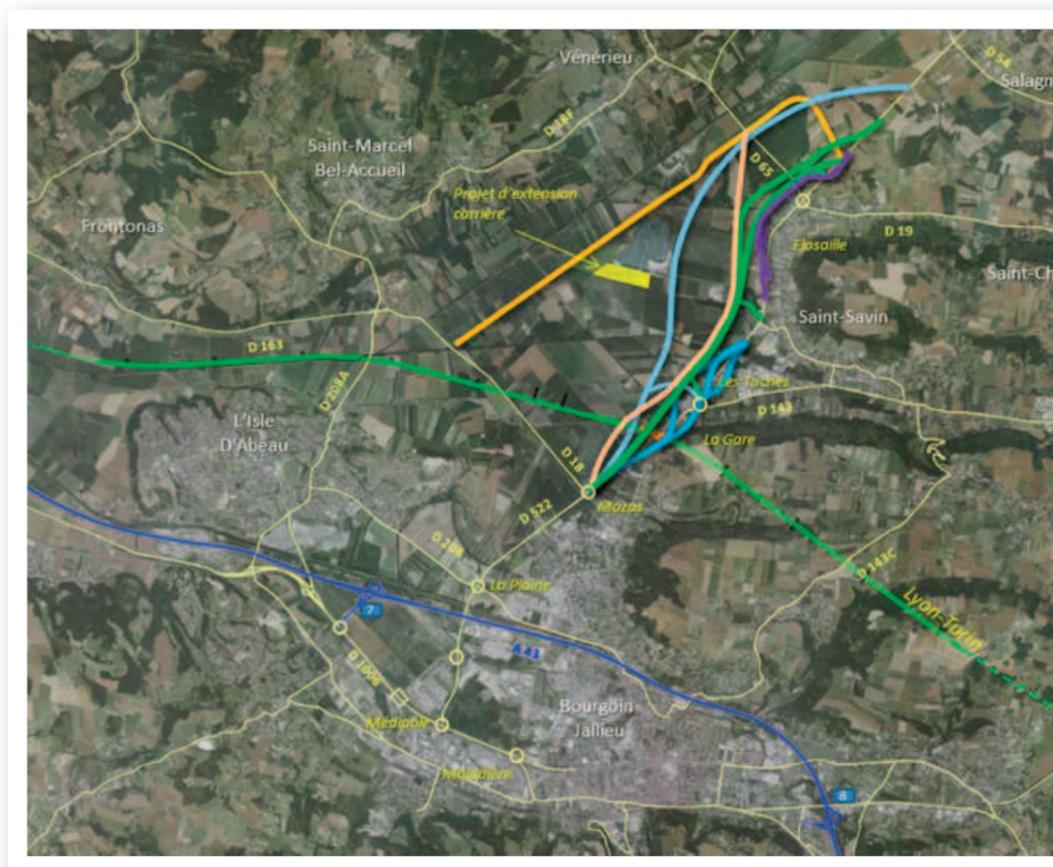
Etude préalable	Réalisée par
Inventaire faune flore et étude environnementale	ACER CAMPESTRE
Caractérisation des zones humides	MADEO
Enquêtes de circulation et les études de trafic routier	ALYCE SOFRECO et TRANSITEC
Etude agricole	CHAMBRE D'AGRICULTURE
Etude acoustique	ACOUPHEN
Etude géotechnique	SAGE
Etude routière	DEPARTEMENT DE L'ISERE



● Périmètre d'étude

### 4.2 Les différents scénarios – présentation avantages/inconvénients

Dans le cadre des réflexions engagées par le Département de l'Isère, trois familles de tracé ont été envisagées qui se différencient par leur longueur et leur éloignement des zones agglomérées. Elles ont toutes leur origine au nord du giratoire RD 522, RD 19, RD 65 et se raccordent à la RD 522 au nord du giratoire RD 522, RD 18 dit de Mozas. L'association Saint-Savin Vigilance a proposé deux options alternatives de tracé.

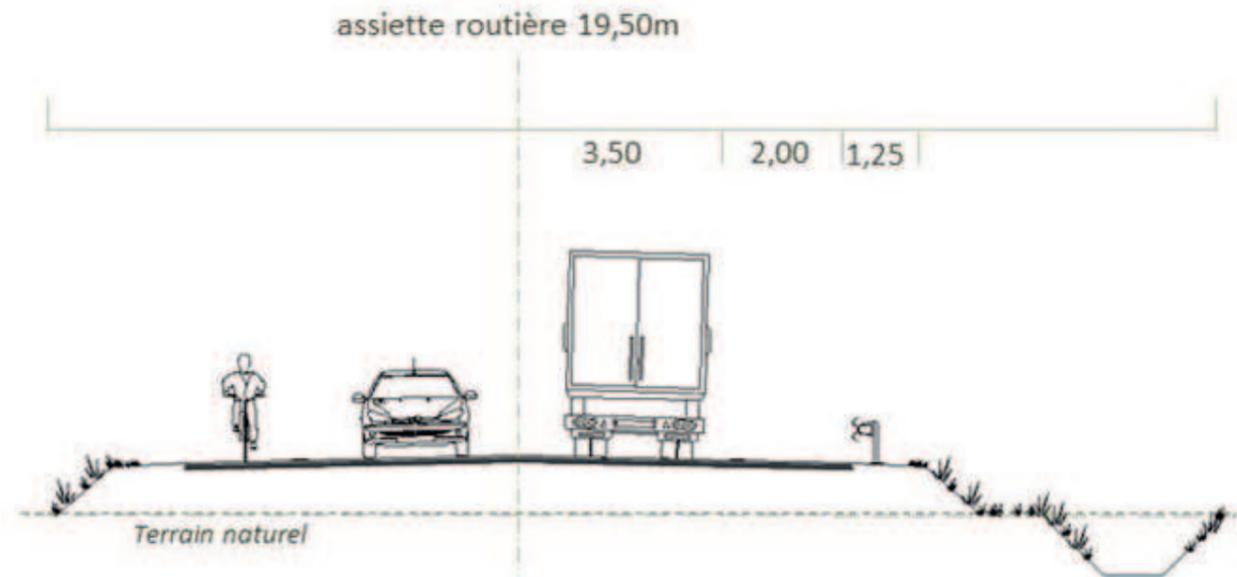


● Les différents scénarios du projet

	Famille courte de Flosaille et des principaux hameaux (Les Tuches et La Gare)
	Famille intermédiaire (variantes courte et longue) avec barreau de liaison vers le Bourg ou la RD 143
	Famille éloignée avec barreau de liaison RD 143
	Familles éloignée et intermédiaire proposées par l'association Saint-Savin Vigilance

## 4.2.1 Caractéristiques de chaque scénario

Tous les scénarios étudiés à l'exception du scénario « aménagement sur place » présentent le profil en travers type suivant :



Profil en travers type

Les scénarios envisagés par le maître d'ouvrage ont les caractéristiques suivantes :

- La famille « rapprochée » dévie ponctuellement les hameaux de Flosaille, Les Tuches, La Gare. Elle réutilise la RD 522 sur sa section centrale.

D'une longueur d'environ 4 km, incluant la déviation de tous les hameaux, elle prend son origine au nord du giratoire de Flosaille. Elle s'écarte ensuite du hameau de Flosaille pour couper la RD 65 et revient se brancher au sud du hameau. Le tracé récupère ensuite l'itinéraire de la RD 522 pour franchir le carrefour avec les voies communales du centre équestre et du centre de Saint-Savin. Plusieurs options sont offertes pour les déviations des hameaux des Tuches et de la Gare : l'une à l'ouest, dans la plaine et l'autre à l'est de la RD 522 dans la partie plus urbanisée et à flanc de coteau, reprenant ou non le carrefour giratoire actuel avec la D143. Elle se rebranche sur la RD 522 immédiatement au sud de La Gare pour terminer sur le carrefour de Mozas.

- La famille « intermédiaire » dévie Saint-Savin entre le nord du carrefour giratoire de Flosaille et le carrefour de Mozas en maintenant les échanges avec la RD 143.

Son tracé est ininterrompu à travers la plaine sur une longueur d'environ 5 km. Cette famille de tracé s'écarte plus sensiblement des zones habitées. Elle croise la route d'accès au centre équestre. Une ou deux liaisons routières sont nécessaires pour se connecter soit à la route communale vers Saint-Savin soit à la RD 143 au droit du hameau de La Gare. Elle regagne ensuite le tracé de la RD 522 vers le carrefour de Mozas.

- La famille « éloignée » d'une longueur d'environ 6,5 km, dévie Saint-Savin entre le nord du carrefour giratoire de Flosaille et le carrefour de Mozas en maintenant les échanges avec la RD 143 et en s'écartant nettement de la zone urbanisée.

Cette famille prend son origine au nord du secteur au-delà de la coopérative agricole. Elle s'écarte rapidement et croise la RD 65 dans le bois de Flosaille. Son tracé traverse la plaine et passe à proximité de la carrière. Une liaison routière d'environ 300 mètres permet de se connecter à la RD 143 au droit du hameau de La Gare. Elle rejoint ensuite directement le carrefour de Mozas.

A ces 3 familles étudiées, s'ajoutent deux propositions de tracé de l'association Saint-Savin Vigilance.

- Le premier projet de déviation dévie Saint-Savin sur une longueur d'environ 5,5 km entre le nord du carrefour giratoire de Flosaille et un point de raccordement sur la route de Frontonas.

Il prend son origine au nord de Flosaille et contourne le bois de Flosaille par l'Est. Il croise la RD 65 puis longe le canal de Vilieu à l'Est de la carrière pour rejoindre la RD 18 à environ 2 km à l'Est de Mozas.

- Le second projet se rapproche de la famille intermédiaire mais prend son origine sur la RD 65 dans le bois de Flosaille. Sur une longueur d'environ 5 km, il dévie Saint-Savin à l'ouest entre le nord du carrefour giratoire de Flosaille et un point de raccordement sur le giratoire de Mozas.

- Scénario « aménagement sur place »

Le scénario « aménagement sur place » consiste à réutiliser systématiquement la RD 522 actuelle en conservant tous ses carrefours. Entre Flosaille et Mozas aucune modification de tracé n'est apportée. Son assiette routière est néanmoins corrigée. L'espace de la route et de ses accotements est redistribué : la largeur des voies de circulation est réduite au profit d'accotements cyclables sur l'ensemble de l'itinéraire et de cheminements piétons dans les hameaux.

## 4.2.2 Avantages et inconvénients de chaque scénario

\*L'estimation concerne les études, les travaux, ainsi que le coût des mesures compensatoires. Elle ne tient pas compte du prix d'achat des terrains.

\*\*Les surfaces strictement sous emprises sont des surfaces moyennes par scénario (chaque scénario peut présenter des variantes plus ou moins longues). Ces surfaces sont évaluées sur la base d'une assiette routière comprenant un fossé naturel d'écoulement en pied de talus (assiette routière de 19,50 m).

	<b>Scénario Famille de déviation rapprochée de Flosaille et des principaux hameaux</b>	Estimation*
avantages	<p>C'est le scénario qui capte le plus de trafic. L'attractivité de ce scénario est importante puisque plus de 80% du trafic se reporte sur la voie projetée. Le trafic venant de Saint-Chef est capté car le point de raccordement sur la RD 65 n'est pas éloigné du carrefour giratoire actuel.</p> <p>La solution complète (déviation de Flosaille plus déviation des deux autres hameaux) répond au besoin puisqu'elle vide les hameaux du trafic de transit.</p> <p>Ce scénario s'affranchit des difficultés de croisement avec le projet Lyon-Turin et réutilise la RD 522 au-dessus de la tête du tunnel projetée pour la voie ferrée.</p> <p>L'avantage du scénario « rapproché » est de moins fragmenter les parcelles agricoles existantes et de limiter les impacts sur l'environnement. Elle limite ses impacts sur la zone humide.</p> <p>Le tracé réutilise une partie de la RD 522 actuelle.</p> <p>Ce scénario traverse sur un faible linéaire le périmètre de la zone Natura 2000 en périphérie Est.</p>	<b>Entre 25 à 30 M€</b>
inconvénients	<p>Ce scénario a des incidences acoustiques sur la façade ouest des hameaux qui devront être limitées par des ouvrages type écran anti-bruit ou par des isolations de façade. Une trentaine d'habitations devront être protégées du bruit conformément aux seuils réglementaires.</p> <p>La circulation dans les hameaux sera contrainte (mise en impasse) pour éviter les phénomènes de shunt par la RD 522 actuelle.</p>	
<p>Surface ** agricole strictement sous emprise : 6,6 hectares            Surface ** de zone humide strictement sous emprise : entre 3,3 ha et 4,7 ha            Nombre d'habitations situées à moins de 50m du projet : 20</p>		

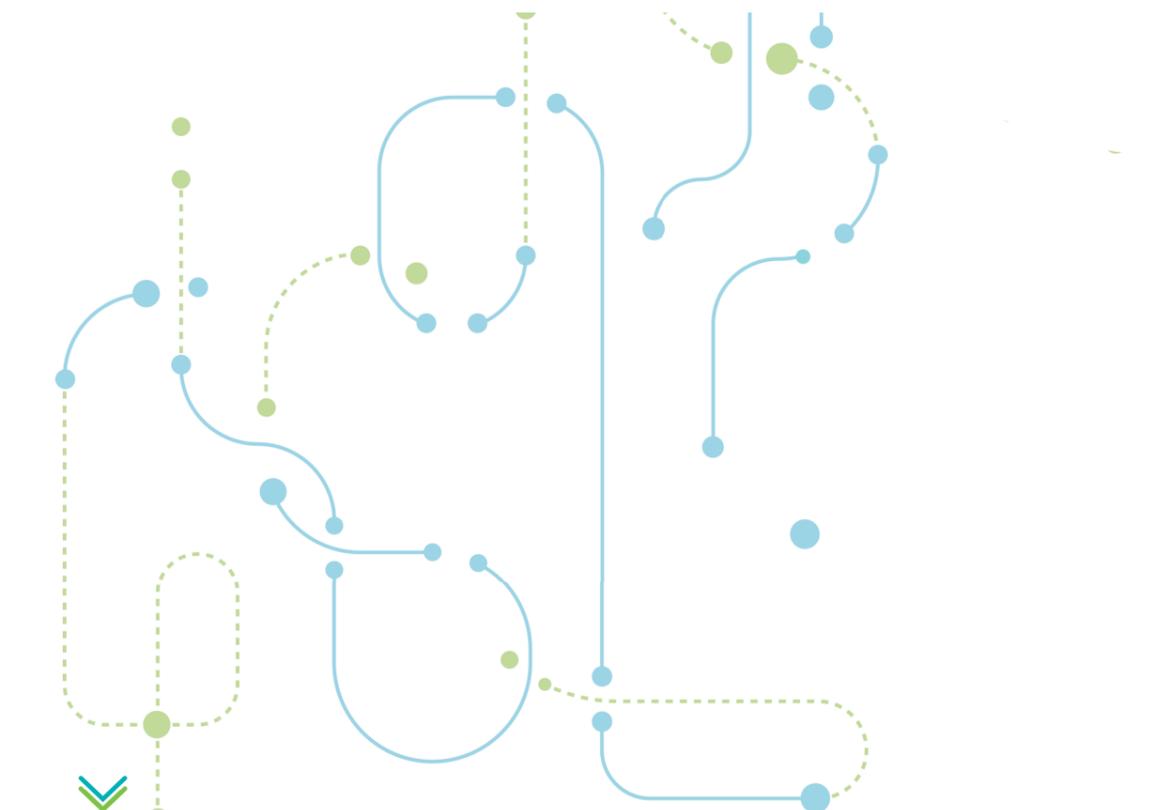
<b>Scénario Famille intermédiaire (variantes courte et longue) avec barreau de liaison vers le Bourg ou la D143</b>		Estimation*
avantages	Cette famille capte le trafic de transit efficacement. L'attractivité de ce scénario est importante puisque plus de 80% du trafic au nord du centre équestre se reporte sur la voie projetée.  Elle a peu d'incidence sur l'ambiance sonore. Aucune habitation ne sera exposée au bruit (les seuils réglementaires ne seront pas dépassés).	<b>entre 30 et 35 M€</b>
inconvénients	Ce scénario augmente le temps de parcours. Le report sur la voie projetée du trafic présent sur la section sud, varie de 60% à 40% en direction de Bourgoin. Ce scénario ne permet pas de soulager efficacement la section comprise entre la RD 143 et la RD 18.  La circulation dans les hameaux sera contrainte (mise en impasse) pour éviter les phénomènes de shunt par la RD 522 actuelle.  Cette famille induit des impacts modérés à forts sur l'environnement et forts sur l'agriculture.  Cette famille traverse le périmètre de la zone Natura 2000.  Le linéaire est important.	
Surface agricole strictement sous emprise : 7,6 hectares Surface de zone humide strictement sous emprise : entre 7,6 ha et 8,4 ha Nombre d'habitations situées à moins de 50m du projet : 0		

<b>Scénario Famille éloignée proposée par l'association Saint-Savin Vigilance</b>		Estimation*
avantages	Ce scénario n'a pas d'incidence sur l'ambiance sonore. Il réutilise en grande partie des chemins existants et limite le phénomène de coupure des parcelles agricoles.	<b>entre 30 et 35 M€</b>
inconvénients	Il présente un allongement du temps de parcours beaucoup plus important : le point de raccordement sur la RD 18 se situe à 2,2 km du carrefour de Mozas. Son attractivité en termes de report de trafic est limitée.  Il risque de favoriser le report de trafic dans la traversée de Frontonas.  Ce scénario a des impacts forts sur l'environnement dans la plaine. Il traverse le périmètre de la zone Natura 2000 dans sa partie nord.  Le linéaire est important.	
Surface agricole strictement sous emprise : 8,0 hectares Surface de zone humide strictement sous emprise : entre 10,1 ha et 11,1 ha Nombre d'habitations situées à moins de 50m du projet : 0		

<b>Scénario Famille intermédiaire proposée par l'association Saint-Savin Vigilance</b>		
avantages	Ce scénario n'a pas d'incidence sur l'ambiance sonore.  Il réutilise une partie des chemins existants et limite le phénomène de coupure des parcelles agricoles.	<b>entre 30 et 35 M€</b>
inconvénients	Cette famille capte le trafic de transit moins efficacement du fait de l'éloignement du point d'échanges sur la RD 65.  Cette famille induit des impacts modérés à forts sur l'environnement et forts sur l'agriculture.  Elle traverse le périmètre de la zone Natura 2000.  Le linéaire est important.	
Surface agricole strictement sous emprise : 7,5 hectares Surface de zone humide strictement sous emprise : entre 8,0 ha et 8,2 ha Nombre d'habitations situées à moins de 50m du projet : 0		

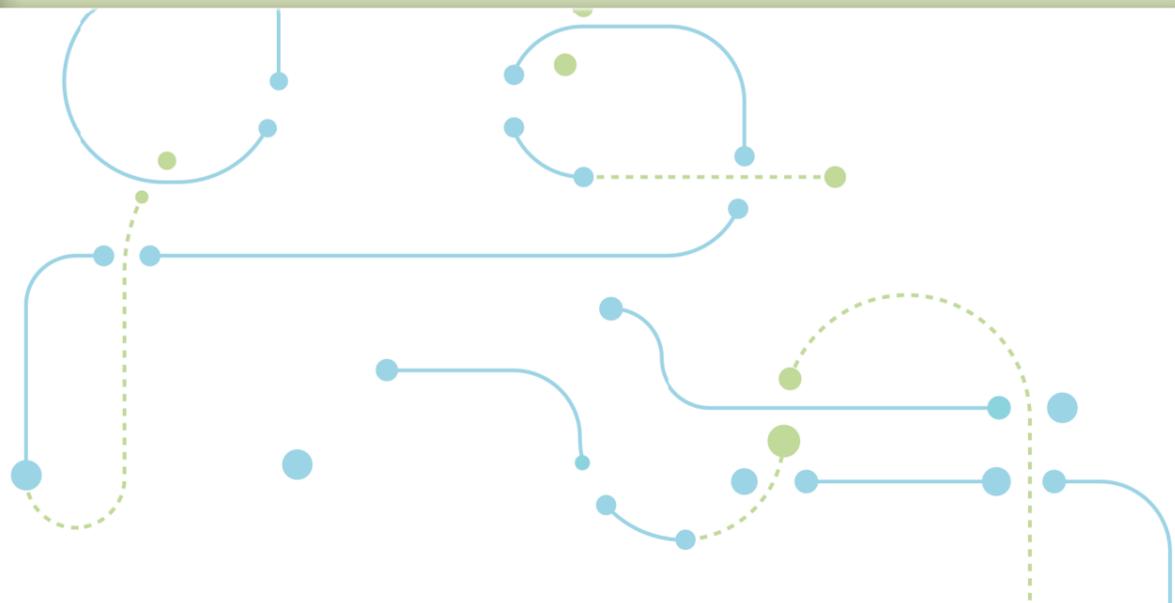
<b>Scénario Aménagement sur place</b>		
avantages	Ce scénario se résume à la réutilisation de la route existante pour limiter les impacts sur l'agriculture et l'environnement. L'avantage principal du scénario « au fil de l'eau » ou « sur place » est de ne pas engendrer de nouvelles coupures du paysage. Il n'a pas d'impact sur le milieu naturel ou le parcellaire agricole.	<b>quelques centaines de milliers d'euros</b>
inconvénients	Les conditions d'écoulement du trafic ne sont pas améliorées.  Les habitants de Flosaille et des hameaux des Tuches et de la Gare subissent toujours de fortes nuisances.  Les problèmes de sécurité demeurent.  La requalification des espaces publics dans les hameaux n'est pas possible.  28 habitations sont exposées au bruit au-delà des seuils réglementaires.	

<b>Scénario Famille éloignée avec barreau de liaison D143</b>		Estimation*
avantages	Elle a peu d'incidence sur l'ambiance sonore.  Aucune habitation ne sera exposée au bruit (les seuils réglementaires ne seront pas dépassés).	<b>entre 40 et 45 M€</b>
inconvénients	Ce scénario augmente fortement le temps de parcours.  Le report sur la voie projetée du trafic présent sur la section sud, est de l'ordre de 40%. Ce scénario ne permet pas de soulager efficacement la section comprise entre la RD 143 et la RD 18.  La circulation dans les hameaux sera contrainte (mise en impasse) pour éviter les phénomènes de shunt par la RD 522 actuelle.  Ce scénario est le moins favorable à l'environnement naturel et est celui qui consomme le plus d'espace agricole.  Il traverse le périmètre de la zone Natura 2000.  Le linéaire est très important.	
Surface agricole strictement sous emprise : 10,1 hectares Surface de zone humide strictement sous emprise : entre 10,2 ha et 13,8 ha Nombre d'habitations situées à moins de 50m du projet : 0		



### Zoom - Pourquoi l'estimation du coût des travaux est élevée ?

Les travaux routiers réalisés dans la plaine nécessiteront une attention toute particulière en raison de la nature des sols très compressibles (tourbe et limon). Des tassements de sol sont attendus pour les remblais de forte hauteur au niveau par exemple des ponts qu'il faudra construire. La durée de consolidation des remblais sera longue et la technique employée pour fonder les appuis des ouvrages (rétablissement routier ou hydraulique) s'orientera vers une solution de fondation sur pieux.



## 4.3 Analyse comparative

Chacun des scénarios a été analysé à partir d'une grille d'analyse multicritères afin d'établir une comparaison aussi objective que possible. Cette grille permet, selon de nombreux critères (fonctionnalité et trafic, sécurité, urbanisme, agriculture, biodiversité, ambiance sonore, géotechnique, coût) et avec des indicateurs de couleur verte, jaune et rouge, d'illustrer l'impact potentiel de chaque scénario par rapport aux autres.

	Scénario aménagement sur place	Scénario déviation rapprochée de Flosaille et des principaux hameaux	Scénario déviation intermédiaire	Scénario déviation éloignée	Scénario déviation éloignée proposée par Saint-Savin Vigilance	Scénario déviation intermédiaire proposée par Saint-Savin Vigilance
Agriculture	Favorable	Modéré	Défavorable	Très défavorable	Modéré	Défavorable
Zones humides	Favorable	Modéré	Défavorable	Très défavorable	Très défavorable	Défavorable
Biodiversité	Favorable	Modéré	Défavorable	Très défavorable	Très défavorable	Défavorable
Trafic	Très défavorable	Favorable	Modéré	Modéré	Défavorable	Modéré
Bruit	Très défavorable	Modéré	Favorable	Favorable	Favorable	Favorable
Sécurité routière	Très défavorable	Favorable	Favorable	Favorable	Favorable	Favorable

Favorable	Favorable
Modéré	Modéré
Défavorable	Défavorable
Très défavorable	Très défavorable

## 4.4 Le scénario préférentiel

### 4.4.1 Les caractéristiques

Le scénario proposé par le Département de l'Isère recherche un compromis entre l'efficacité de la route projetée et la consommation d'espace dans la plaine du Catelan. C'est une synthèse des familles rapprochées et intermédiaires. Le parti-pris d'aménagement consiste à dévier la RD 522 au niveau des hameaux de Flosaille, des Tuches et de la Gare. Ce scénario permet de maintenir une distance nécessaire entre le tracé et les zones urbanisées pour limiter les effets du bruit sur les habitations.

#### L'itinéraire emprunté

Depuis son extrémité nord, en limite de la commune de Saint-Chef, le tracé de la déviation proposé se décale vers l'ouest de la RD 522 actuelle puis rejoint la RD 65 (première différence avec la famille rapprochée).

Le tracé contourne le hameau de Flosaille par l'ouest en s'écartant, dans la limite de la géométrie requise pour cette route, des habitations du secteur du chemin des Brailles et de l'impasse des Acacias (deuxième différence avec la famille rapprochée). Le tracé s'infléchit ensuite pour retrouver la RD 522 actuelle en amont du chemin des Marques.

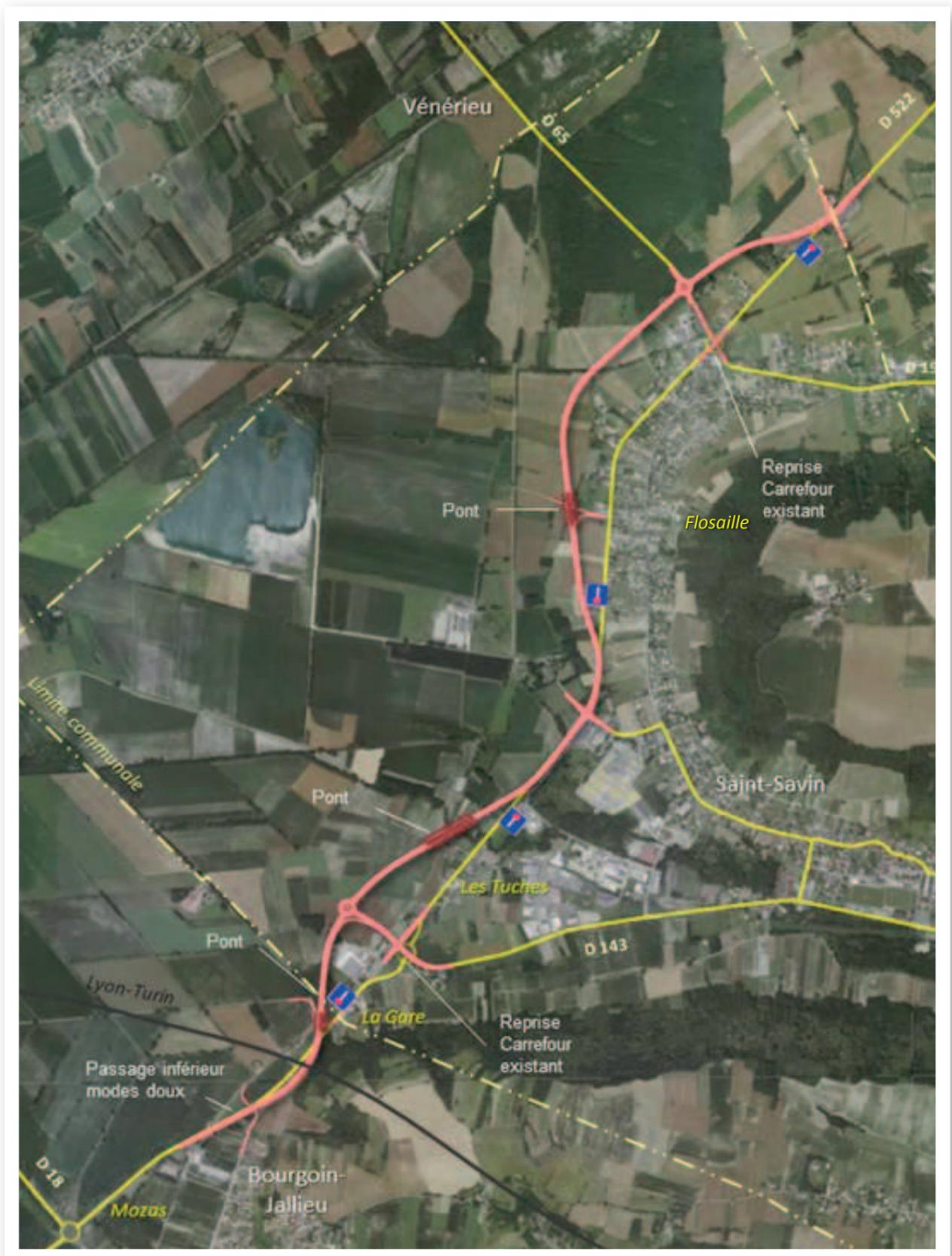
Le tracé quitte la RD 522 actuelle au nord du chemin du Pont Rouge. Il contourne le hameau des Tuches par l'ouest avant de franchir le ruisseau de Saint-Savin.

Le tracé s'écarte, dans la limite de la géométrie requise pour cette route, des habitations du hameau des Tuches pour se connecter à un point d'échanges qui permettra de rejoindre Saint-Savin par la RD 143. Un barreau routier d'environ 300m est créé à cet effet.

La déviation du hameau de la Gare contourne la zone d'activité par l'ouest puis rejoint la RD 522 au niveau du chemin du Pré Morel.

Sur la commune de Bourgoin-Jallieu, le tracé coupe la RD 522 puis laisse à l'Ouest la route départementale actuelle sur 200m, pour éviter la tête du tunnel du projet de la liaison ferroviaire Lyon-Turin qui plonge sous la route départementale et le Bois des Agneaux.

Le tracé retrouve la RD 522 actuelle au nord des pépinières. La route reprend l'intégralité des flux de la RD 522 actuelle soit 22 000 véhicules par jour.



● Scénario préférentiel

### Les carrefours

Le scénario présente 4 carrefours.

1. Au nord du hameau de Flosaille, le carrefour de la coopérative agricole est réaménagé pour plus de sécurité et de lisibilité, en carrefour en croix.
2. Au niveau du croisement avec la RD 65, le carrefour proposé est de type carrefour giratoire adapté aux charges de trafic relativement équilibrée en ce point : la branche de la RD 522 nord supporte 8700 véhicules par jour en moyenne, les branches provenant de Saint-Chef à l'est et de Vénérieu à l'ouest écoulent quant à elles respectivement 6000 et 4250 véhicules par jour. Le carrefour giratoire actuel entre les routes 522, 65 et 19 pourrait être modifié pour en limiter les emprises. Le trafic global attendu en ce point ne justifie plus du maintien de ce type de carrefour.
3. Le projet emprunte la RD 522 et croise les chemin des Marques/ chemin des Vagues (accès au centre équestre et à la carrière Xella). Le carrefour est maintenu sous forme de carrefour en croix. Compte tenu de la circulation de poids lourds à ce point, le carrefour pourra faire l'objet d'un traitement pour améliorer la lisibilité et la sécurité. Les études ultérieures permettront de le préciser.
4. Le carrefour sur la déviation qui permet les échanges avec la RD 143 vers Saint-Savin, est de type giratoire. Ses caractéristiques géométriques permettraient à moyen terme, d'envisager le doublement des voies d'entrée et de sortie sur l'axe nord-sud ou la création d'une voie d'évitement dans le sens sud vers est. Le carrefour giratoire actuel (RD 522 / RD 143) est supprimé puisqu'il n'est plus utile dans cette configuration. Un carrefour en croix compact est recréé plus à l'ouest pour assurer les fonctions de distribution des deux hameaux depuis la RD 143.

### Les ouvrages d'art

4 ponts ou passages dénivelés sont envisagés.

1. Le tracé coupe le chemin de Beauvernaï. Il est envisagé de déniveler la route pour franchir ce chemin à l'aide d'un pont dont le gabarit sera précisé dans les études ultérieures. Les mouvements transversaux par le chemin de Beauvernaï sont sécurisés et l'accès à la plaine est rendu transparent sans couper la route à niveau.
2. Le gabarit du pont sur le ruisseau de Saint-Savin sera précisé dans les études ultérieures. Il franchit également le chemin du Pont Rouge. La continuité entre le chemin des Tuches et du Pont rouge est maintenue. L'accès à la plaine est possible sans traverser la déviation à niveau.
3. Au sud du hameau de la Gare, le tracé enjambe le chemin de Pré Morel pour maintenir une liaison sécurisée de part et d'autre de la route. Le gabarit du pont sera précisé dans les études ultérieures.
4. Le franchissement dénivelé de l'infrastructure par les modes doux sera également rendu possible en un point supplémentaire et permettra de connecter le hameau de Mozas à la plaine en sécurité. Le gabarit de cet ouvrage sera limité en hauteur et exclura les véhicules à moteur.

## 4.4.2 Les fonctionnalités et les mesures d'accompagnement

**A**u niveau de Flosaille, la route projetée supportera un trafic de 15 000 véhicules par jour. La déviation du hameau de Flosaille et son attractivité ne pourraient être complètement efficace sans s'accompagner de mesures de circulation contraignantes dans le hameau de Flosaille. En effet, la circulation pourrait continuer de s'écouler dans la traversée du bourg. Il est donc proposé pour éviter ce phénomène de shunt de mettre en impasse les deux extrémités de la RD 522

déviée au nord et au sud de Flosaille (  sur le plan). L'accès au bourg serait assuré exclusivement depuis la déviation par le carrefour giratoire créé sur la RD 65. Un accès à Flosaille depuis la déviation pourrait être créé dans le sens sud-nord uniquement pour faciliter les échanges avec le bourg.

Au niveau des hameaux des Tuches et de la Gare, la déviation écoulera 22 000 véhicules par jour. L'intégralité des flux de véhicules sera reprise par la déviation. Comme pour la déviation de Flosaille, l'aménagement devra être combiné avec la mise en impasse

des voies de desserte des hameaux (  sur le plan) que constitue la RD 522 actuelle.

Pour protéger les habitations contre le bruit de la déviation, un dispositif de réduction des nuisances sonores dans les limites réglementaires équipera l'infrastructure côté est sur un linéaire qui sera précisé dans les phases d'étude ultérieures.

Un chemin d'exploitation ouvert à la circulation agricole qui nécessiterait des acquisitions foncières supplémentaires, pourra être envisagé en pied de talus côté ouest de Flosaille et/ou des Tuches sur un linéaire qui serait défini par la suite.

Le pont envisagé pour le franchissement du ruisseau de Saint-Savin permet de redonner plus d'espace au corridor écologique que constituent le cours d'eau et ses berges.

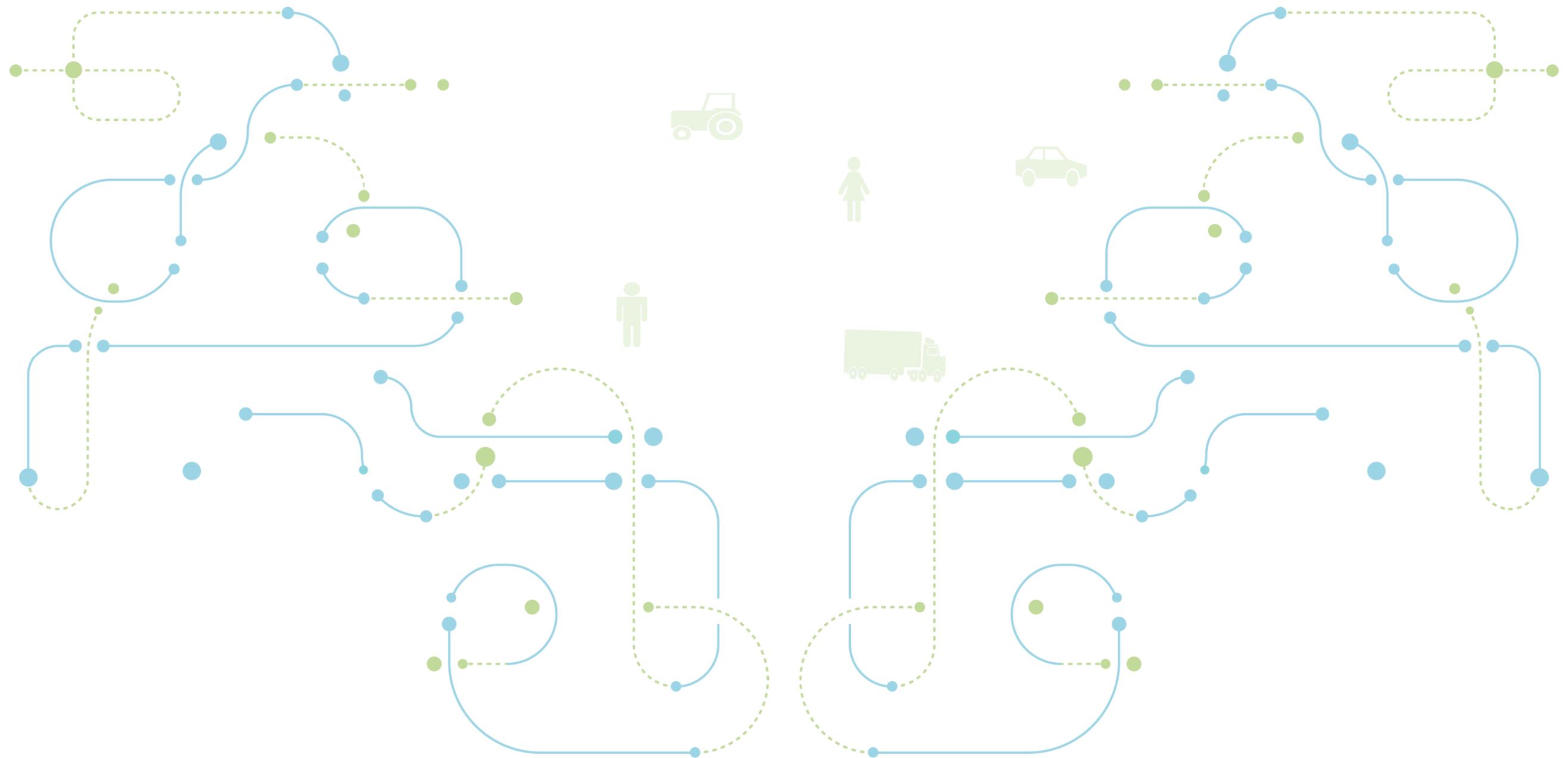
Les études ultérieures permettront de préciser, en lien avec le traitement qui sera apporté aux traversées des hameaux, le linéaire de RD 522 qui pourra être déconstruit et affecté à d'autres usages.



### Zoom - Les circulations d'engins agricoles

Les circulations agricoles à travers la plaine ont été identifiées ainsi que les franchissements de la RD 522 actuelle par les tracteurs. La création d'une nouvelle déviation routière pourra s'accompagner de franchissements agricoles spécifiques (3 points passages dénivelés à tracteurs sont envisagés sur l'ensemble de la voie créée) et de rétablissement de chemins longitudinaux qui seront précisés dans les phases ultérieures des études.

En outre, dans la mesure où l'aménagement affecterait plus lourdement le bon fonctionnement des exploitations, une procédure d'aménagement foncier permettrait alors de réaffecter les parcelles.





RD 522  
Déviation de Saint-Savin  
**Dossier de concertation**  
**Scénario préférentiel**



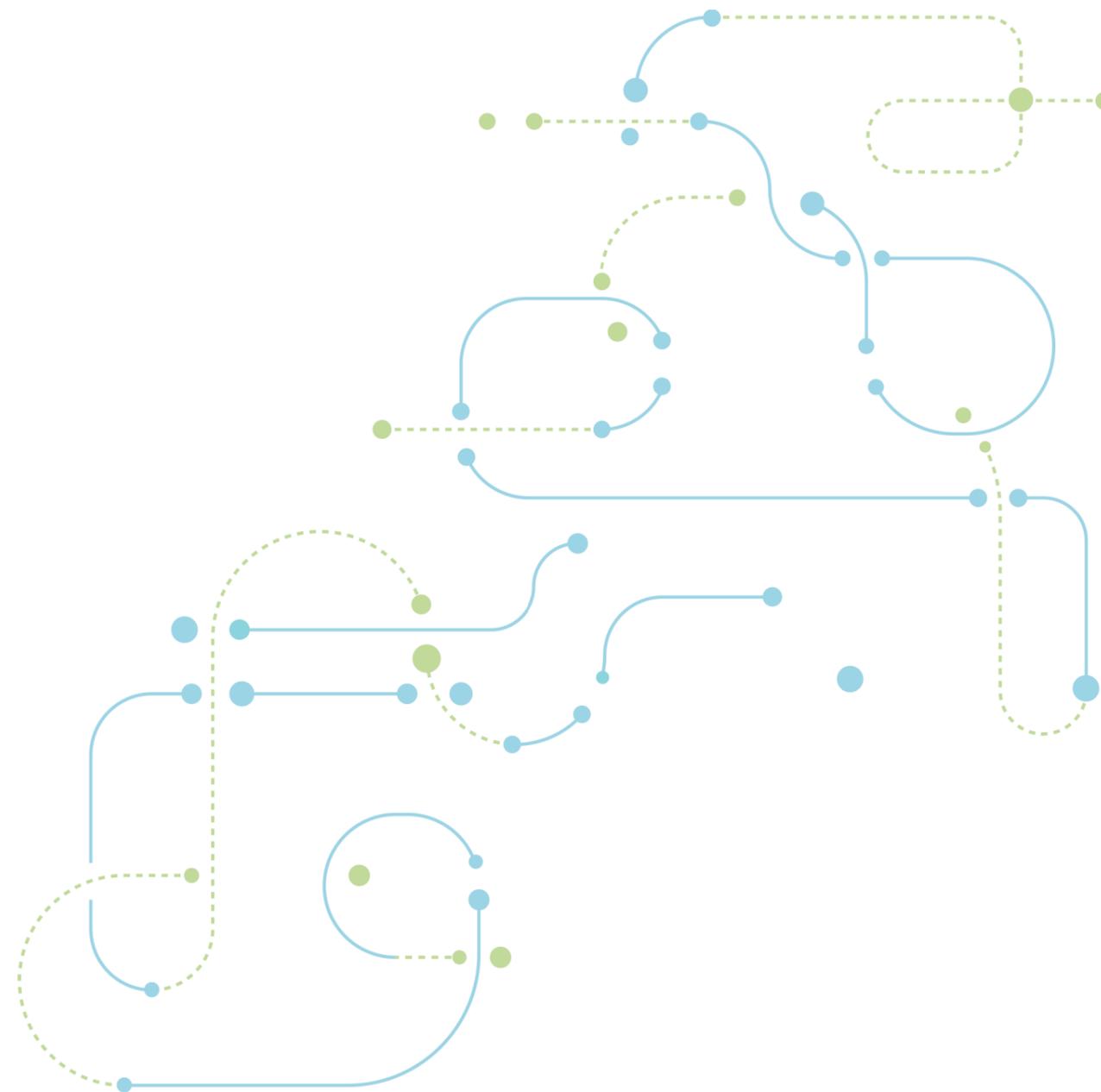
DM / PDD  
09, Rue Jean BOCQ - BP 1096  
38022 GRENOBLE CEDEX 01

ECHELLE :  
1/12500  
1cm rep. 125m

## 5.2 Edition du scénario préférentiel et de son impact sur les zones humides.



● Scénario préférentiel - zones humides (classement AVENIR)





EXTRAIT DES DÉCISIONS  
DE LA COMMISSION PERMANENTE

Séance du 17 décembre 2015  
DOSSIER N° 2015 C12 C 09 22

Politique : - Routes  
Programme : Renforcement et extension du réseau  
Opération : Modernisation du réseau

Objet : Lancement de la concertation pour la déviation de la commune de Saint-Savin - RD 522

Service instructeur : DM - Service politique déplacements

Sans incidence financière

Répartition de subvention

Imputations	.....	.....	.....	.....
Montant budgété	.....	.....	.....	.....
Montant déjà réparti	.....	.....	.....	.....
Montant de la présente répartition	.....	.....	.....	.....
Solde à répartir	.....	.....	.....	.....

Programmation de travaux

Imputations	.....	.....	.....	.....
Montant budgété	.....	.....	.....	.....
Montant déjà réparti	.....	.....	.....	.....
Montant de la présente répartition	.....	.....	.....	.....
Solde à répartir	.....	.....	.....	.....

Conventions, contrats, marchés

Imputations	.....	.....	.....	.....
-------------	-------	-------	-------	-------

Autres (à préciser)

Délégations à la commission permanente (références délégation – articles) :  
Délibération N° 2015SE1B3204 du 2 avril 2015 - - PATRIMOINE FONCIER : autoriser le lancement d'enquête et de concertation préalable, en tirer le bilan et arrêter le dossier définitif du projet et fixer les modalités de sa mise à disposition du public au sens de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, solliciter une DUP et la procédure d'expropriation

Dépôt en Préfecture le :

Publication le :

Notification le :



Exécutoire le :

TELETRANSMIS LE

22 DEC. 2015

Service des assemblées

Dossier n° 28833

Code Matière : 8.3

DÉCISION DE LA COMMISSION PERMANENTE

La commission permanente,

Vu le rapport du Président n°2015 C12 C 09 22,

Vu l'avis de la commission déplacements, routes, habitat, environnement, équipement des territoires, numériques,

DECIDE

d'approuver les modalités de concertation suivantes, pour le projet de déviation de la RD522 sur la commune de Saint-Savin :

- ✓ elle se déroulera du 11 janvier 2016 au 12 février 2016 ;
- ✓ elle comportera :
  - un dossier présentant le projet d'aménagement ;
  - une information sur le projet dans des journaux locaux et sur les sites Internet des communes supportant le projet ;
  - une réunion publique ;
  - trois permanences permettront aux habitants et aux associations de compléter leur information et d'exposer leurs avis ou observations sur le projet (deux permanences sur la commune de Saint-Savin, une permanence sur la commune de Bourgoin-Jallieu) ;
  - une mise à disposition sur la commune de Saint-Savin (Mairie) et sur la commune de Bourgoin-Jallieu (Maison du territoire Porte des Alpes), d'un registre permettant de recueillir les observations du public.

Pour extrait conforme,

Le Président

Jean-Pierre Barbier