



ÉBOULEMENT
DU COTEAU D'ARTETS

RECONSTRUCTION DE LA ROUTE
DÉPARTEMENTALE ENTRE
LA RIVIÈRE ET SAINT-GERVAIS

DOSSIER DE CONCERTATION

DU 14 SEPTEMBRE AU 12 OCTOBRE 2026



isere.fr



ÉDITO

Le 25 juillet 2024, un éboulement d'un million de m³ dans le secteur du coteau d'Artets a coupé la RD 1532 entre La Rivière et Saint-Gervais en la recouvrant sur 470 m de linéaire et en se propageant vers l'Isère sur 365 m. **Cet événement exceptionnel a entraîné la fermeture de la RD 1532, impactant les conditions de déplacement dans la vallée et la vie quotidienne des habitants, des agriculteurs et de l'ensemble des acteurs économiques.**

Conscient des contraintes engendrées par cette coupure de la route, le **Département s'est immédiatement mobilisé avec les services de l'État, Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté et les communes concernées** pour garantir la sécurité des usagers et envisager le rétablissement durable de cet axe structurant reliant le bassin grenoblois au territoire de Valence Romans Agglo.

En parallèle, compte tenu de l'ampleur de l'événement et donc de la durée longue prévisible de la coupure, le Département est intervenu auprès du concessionnaire AREA afin que ce dernier **propose une**

offre commerciale pour les usagers empruntant l'autoroute A49, permettant de pallier en partie les frais de déplacement générés par la coupure de la RD 1532 et de limiter le report sur la RD 1092 en rive droite de l'Isère qui traverse des bourgs.

Le Département a mené dans un premier temps les études nécessaires pour évaluer le risque résiduel d'éboulement du versant, afin de déterminer la zone dans laquelle il pouvait envisager de reconstruire la route départementale. Il a complété son analyse pour tenir compte du nouvel événement du 31 mars 2025 d'un volume de 12 000 m³. En accord avec les services de l'État, des géologues ont ainsi mené un travail d'analyse permettant d'identifier les volumes potentiellement concernés et de modéliser leur éboulement en masse et les trajectographies de blocs isolés. Ce travail d'analyse a été complété par des essais sur site, une fois que ce dernier a pu être accessible sans exposer les intervenants.

Les résultats de ces investigations ont été partagés avec Madame la Préfète de

l'Isère qui a décidé de modifier le 1^{er} juillet dernier le périmètre d'exclusion qui a vocation à assurer la sécurité sur site, les services de l'État et les élus locaux.

Ce travail a ainsi permis de définir un nouveau tracé qui s'affranchit des risques en falaise et qui cherche à limiter les impacts sur les surfaces agricoles, la biodiversité et les risques hydrauliques. Des premiers sondages géotechniques ont été réalisés pour déterminer les caractéristiques des sols autour des zones possibles pour le rétablissement la RD 1532 dans la plaine.

La situation de cette portion de la RD 1532 est en effet complexe, avec, d'un côté, le lit majeur de la rivière Isère et ses risques d'inondation, et de l'autre, la falaise et les risques résiduels d'éboulement.

Afin d'optimiser les délais en lien avec les procédures réglementaires applicables à ce type de projet, le Département a rapidement engagé les études faune/flore et hydrauliques.

Le Département a donc élaboré un **projet de tracé, examiné au regard d'exigences**

multiples : la sécurité, les contraintes géotechniques, la préservation de la biodiversité, la limitation des impacts sur le foncier et les activités agricoles.

Ce tracé est aujourd'hui soumis à concertation publique, du 14 septembre au 12 octobre 2026, organisée par le Département afin d'en partager les enjeux et de recueillir vos observations, avant de poursuivre les études opérationnelles et les dossiers d'autorisations administratives. Cette concertation doit permettre à chacun de s'informer et de s'exprimer. Outre le présent dossier, une réunion publique et deux permanences techniques sont organisées, et des supports d'information sont mis à disposition du public.

Vous êtes invités à vous exprimer.

Jean-Pierre Barbier,
Président du Conseil départemental
de l'Isère



© Département de l'Isère

Le Département de l'Isère, acteur de votre mobilité

Le Département est gestionnaire des 4 701 km de routes départementales et des ouvrages d'art associés. À ce titre, il assure leur entretien, leur modernisation et leur sécurisation, en intégrant les enjeux de sécurité, de transition écologique et de protection des milieux. Concernant la RD 1532, il conduit les études nécessaires au rétablissement de la circulation dans le respect du cadre défini par l'État et des procédures réglementaires obligatoires.

RD
1532

sommaire

PARTIE 1

POURQUOI ? RÉTABLIR LA RD 1532 ENTRE LA RIVIÈRE ET SAINT-GERVAIS,
UN AXE DE CIRCULATION MAJEUR POUR LE TERRITOIRE 6

1.1 Les deux éboulements survenus sur le coteau d'Artets à l'origine
de la fermeture de la RD 1532 et leurs conséquences sur le territoire 6

1.2 La RD 1532, un axe de mobilité majeur pour le territoire, dont la fermeture
a des incidences fortes sur les déplacements 8

1.3 Les réflexions engagées par le Département de l'Isère sur le rétablissement de la RD 1532 10

PARTIE 2

QUOI ? LE TRACÉ À L'ÉTUDE PRENANT EN COMPTE LES ENJEUX TERRITORIAUX 12

2.1 Les objectifs auxquels doit répondre la reconstruction de la RD 1532 12

2.2 Le tracé et les aménagements à l'étude 14

2.3 L'intégration des modes actifs dans le projet 16

2.4 Le planning prévisionnel 16

2.5 Un projet conçu pour prendre en compte les enjeux du territoire 18

PARTIE 3

COMMENT ? ENGAGER LE DIALOGUE AVEC LES HABITANTS ET USAGERS :
LA DÉMARCHE DE CONCERTATION PRÉALABLE 20

3.1 La concertation préalable réglementaire, c'est quoi ? 20

3.2 Sur quoi la concertation porte-t-elle ? 21

3.3 Comment s'informer ? 22

3.4 Comment participer ? 22

3.5 Et après ? 22



© Département de l'Isère

POURQUOI ? RÉTABLIR LA RD 1532 ENTRE LA RIVIÈRE ET SAINT-GERVAIS, UN AXE DE CIRCULATION MAJEUR POUR LE TERRITOIRE

La RD 1532 est un axe de desserte essentiel des communes situées sur le territoire du Sud-Grésivaudan et constitue une liaison interdépartementale entre l'Isère et la Drôme. Coupée à la circulation depuis l'éboulement exceptionnel survenu sur le coteau d'Artets, sa fermeture a impacté les déplacements quotidiens des habitants, des usagers en transit et des acteurs économiques.



Éboulement du 25 juillet 2024

1.1 Les deux éboulements survenus sur le coteau d'Artets à l'origine de la fermeture de la RD 1532 et leurs conséquences sur le territoire

Le 25 juillet 2024, un important éboulement s'est produit sur le coteau d'Artets, entre les communes de La Rivière et de Saint-Gervais, à environ 30 kilomètres de Grenoble. Environ 1,1 million de mètres cubes de matériaux se sont détachés de la montagne, recouvrant la RD 1532 sur près de 470 mètres et se propageant vers les terrains en contrebas. Il s'agit d'un événement exceptionnel. À la suite de ce mouvement de terrain, des instabilités résiduelles* ont été identifiées avec des volumes estimés à près de 80 000 m³ susceptibles de glisser et s'effondrer.

Un nouvel éboulement est survenu le 31 mars 2025, d'un volume évalué à environ 12 000 m³, constitué principalement de matériaux* plus fins. Il n'a pas atteint l'ancienne chaussée mais a confirmé la sensibilité du site et la nécessité de poursuivre les analyses géotechniques engagées depuis juillet 2024.

L'événement du 25 juillet a entraîné la fermeture immédiate de la RD 1532 à la circulation, empruntée par environ 8 000 véhicules par jour avant sa fermeture. Les matériaux se sont en effet accumulés sur plusieurs mètres de haut sur la chaussée ainsi que sur les terres environnantes, qu'elles soient agricoles ou naturelles. La chapelle Notre-Dame d'Armieu, située à proximité immédiate de la zone

impactée, a également été détruite. Un périmètre de sécurité a été instauré par la Préfecture sur plusieurs centaines de mètres afin de prévenir tout risque supplémentaire.

Par ailleurs, les matériaux ont obstrué le cours du Versoud, bloquant son écoulement naturel et provoquant, lors des épisodes pluvieux, des inondations récurrentes dans les champs de noyers.



Éboulement du 31 mars 2025



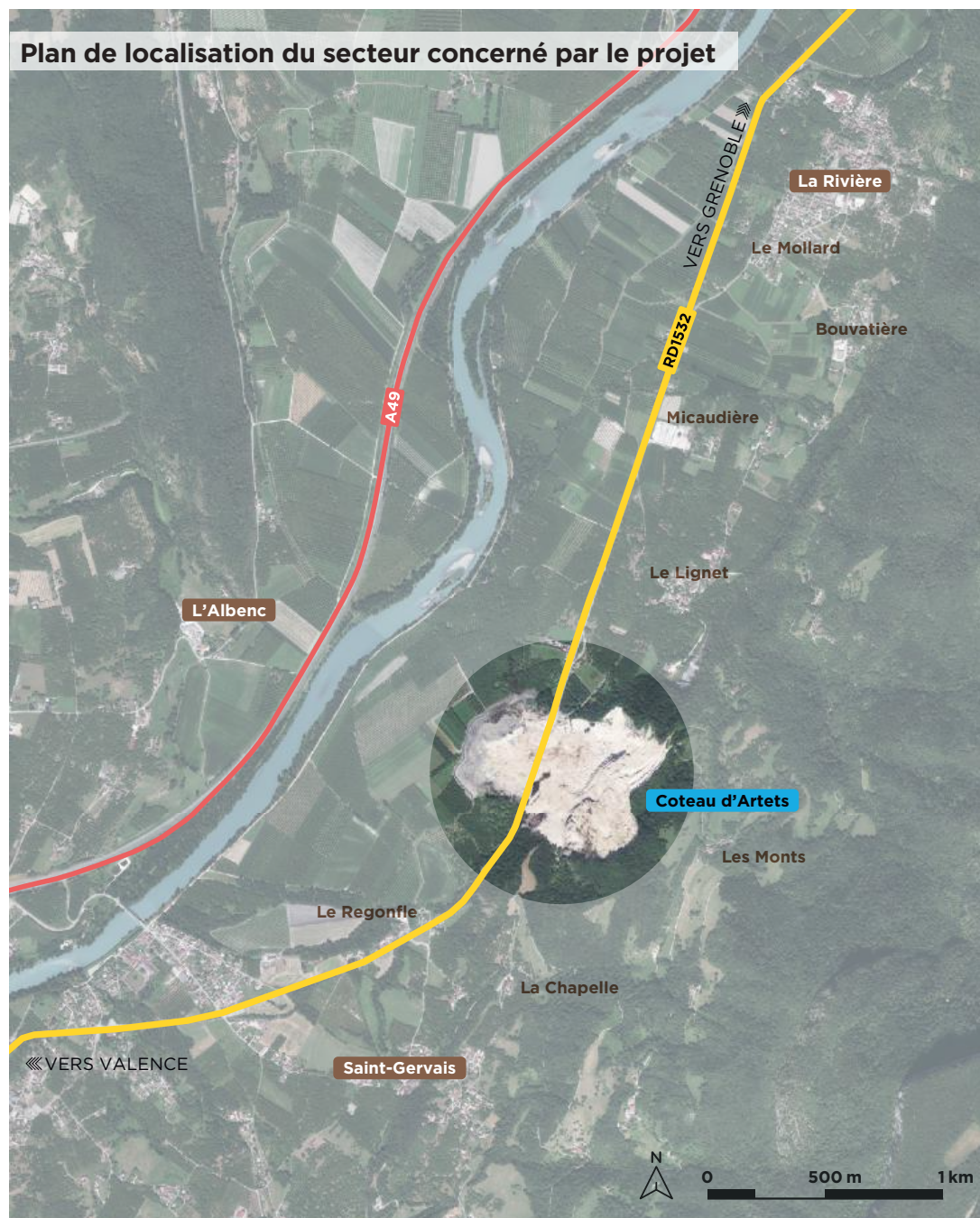
ON VOUS EXPLIQUE !

- **Instabilités résiduelles** : état de matériaux ou de masses rocheuses fragilisés après un éboulement, pouvant encore se détacher, glisser ou chuter.
- **Matériaux** : ensemble des roches, blocs, pierres et éléments terreux (éboulis, graviers, poussières) qui se détachent d'un versant lors d'un mouvement de terrain.
- **Mouvement de terrain** : déplacement de sols ou de roches sur un versant. Il peut prendre différentes formes, comme un éboulement, un glissement ou une chute de blocs, selon les caractéristiques du site.

Afin de rétablir rapidement l'écoulement de l'eau et de limiter ces risques, **le Syndicat Mixte des Bassins Hydrauliques de l'Isère (SYMBHI) a engagé des travaux en urgence** pour rétablir le cours d'eau.

L'éboulement a modifié significativement la configuration du site, les caractéristiques des sols impactés, y compris sur le plan environnemental.

Plan de localisation du secteur concerné par le projet



1.2 La RD 1532, un axe de mobilité majeur pour le territoire, dont la fermeture a des incidences fortes sur les déplacements

La RD 1532 constitue un axe majeur pour les déplacements dans la vallée du Sud-Grésivaudan. Elle assure également la liaison entre l'agglomération grenobloise et le territoire de Valence Romans Agglo. **Elle est empruntée quotidiennement par de nombreux usagers** : habitants, actifs effectuant des trajets domicile-travail, transports de marchandises, engins agricoles ou encore services de transport en commun réguliers et scolaires. La RD 1532 est également un itinéraire utilisé pour le passage de convois exceptionnels de catégorie 3 (120 tonnes), notamment pour le transport d'équipements industriels.

Les comptages réalisés au printemps 2024, avant l'éboulement, faisaient état d'un trafic moyen d'environ 8 000 véhicules par jour, dont près de 500 poids lourds, ce qui confirme l'importance de cet axe pour les mobilités du territoire.

La fermeture de la RD 1532 a fortement modifié l'organisation des déplacements dans le secteur. Afin d'en mesurer les effets, **le Département a mis en place un Observatoire des trafics**, reposant sur plusieurs campagnes de comptages réalisées entre septembre 2024 et juin 2026.

Ces analyses mettent en évidence **un report partiel du trafic vers les axes voisins** : la RD 45, entre Tullins et Saint-Quentin-sur-Isère, enregistre une hausse modérée de de +7% (soit +800 véhicules/jour), le trafic sur la RD 1092, axe structurant parallèle à la RD 1532 en rive droite de l'Isère augmente de 41 % (+1800 véhicules/jour), sur la RD 48 entre Poliéas et Tullins de 64 % (+700 véhicules/jour) et **sur la RD 22** entre Cognin-les-Gorges et Vinay de 50 % (+1 400 véhicules/jour).

Malgré ces hausses localisées, le réseau routier départemental n'a pas absorbé la totalité des 8 000 véhicules qui circulaient initialement sur la RD 1532 avant l'éboulement. Les usagers ont privilégié l'autoroute A49 qui shunte la zone coupée entre les échangeurs de Vinay et Tullins et offre un temps de parcours plus performant.

Conscient des contraintes engendrées par cette coupure de la route, et bien que la gestion de l'autoroute relève du concessionnaire et de l'État, **le Département a sollicité la société AREA afin d'identifier des solutions pour les usagers impactés par la fermeture de la route.** À l'issue de ces échanges, un tarif préférentiel a été instauré par AREA à partir du 2 septembre 2024 permettant aux usagers de bénéficier d'une réduction de 50% pour les trajets empruntant l'A49 desservant les gares de péages de Vinay, Tullins. Cette offre a été étendue en 2025 depuis Saint-Marcellin et le taux de réduction a été porté à 60%.

Par ailleurs, la fermeture de la RD 1532 a nécessité des adaptations pour certains services de transport, notamment les lignes de transports collectifs et les circuits scolaires opérés par la Région.

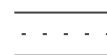
EN BREF



- **Plus de 8 000 véhicules par jour circulaient sur la RD 1532** avant sa fermeture à la suite de l'éboulement.



- **Une partie du report de circulation répartie sur plusieurs axes** départementaux, dont les RD 45, RD 1092, RD 22, RD 48.



- **L'A49 privilégiée par les usagers** mais générant des surcoûts pour les déplacements du quotidien.



- **Des conditions de circulation modifiées** pour les habitants, les actifs et les activités économiques.

Les reports de trafic observés sur les axes voisins, entre le 5 juin et le 15 juin 2026, après l'éboulement survenu sur la RD 1532



Les comptages permettent de mesurer le nombre de véhicules qui circulent sur une voie pendant une période donnée. Ils permettent de suivre l'évolution des déplacements et d'analyser les reports de trafics, mettant en évidence la nécessité de rétablir la RD 1532.



Septembre 2024

1.3 Les réflexions engagées par le Département de l'Isère sur le rétablissement de la RD 1532

À la suite de l'éboulement du 25 juillet 2024, la priorité du Département a été de garantir la sécurité des usagers, des riverains et des intervenants présents à proximité du site. Cette exigence de sécurité s'est d'abord traduite par la matérialisation de la fermeture de la RD 1532 et par la mise en place, par la Préfecture, d'un périmètre d'exclusion autour de la zone exposée. **Instauré par arrêté préfectoral le 26 juillet 2024, le premier périmètre d'exclusion visait à interdire l'accès et tout aménagement dans les secteurs exposés à des risques de chutes de blocs ou d'éboulement en masse.**

Des investigations géologiques et géotechniques ont été menées sur le versant* du coteau d'Artets, complétées par des modélisations numériques permettant de simuler différents scénarios d'éboulement et de chutes de blocs. Le nouvel éboulement survenu le 31 mars 2025 a conduit à actualiser ces études et à poursuivre les analyses engagées par le Département. Les résultats obtenus ont permis d'affiner progressivement la connaissance des phénomènes susceptibles de se produire sur le versant et des zones potentiellement exposées.

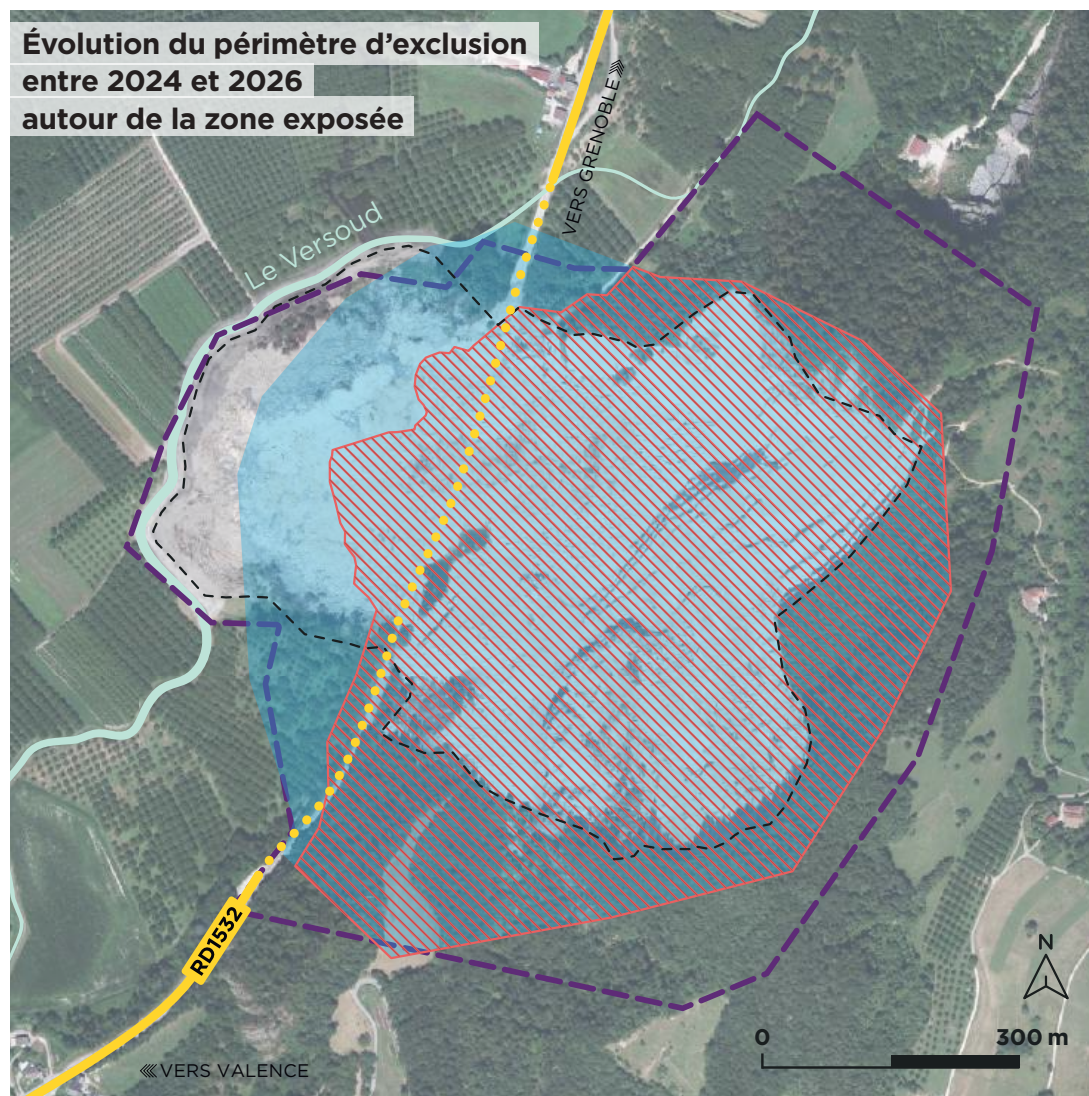
Entre 2025 et 2026, de nouvelles expertises ont été réalisées par les bureaux d'études spécialisés mandatés par le Département, en lien avec les services de l'État. Ces travaux ont notamment porté sur l'évaluation des volumes résiduels* encore présents au niveau de la cicatrice de l'éboulement ainsi que sur la modélisation de leur comportement en cas de nouvel événement.

Sur la base de ces connaissances actualisées, **la Préfecture a fait évoluer le périmètre d'exclusion le 1^{er} juillet 2026. Ce nouveau périmètre constitue aujourd'hui le cadre de référence pour l'élaboration du projet de rétablissement de la RD 1532.**

Ces études ont confirmé qu'un rétablissement de la route à son emplacement historique n'était pas envisageable dans des conditions satisfaisantes de sécurité. Le Département a donc poursuivi ses réflexions afin d'identifier une solution permettant de rétablir durablement la circulation tout en tenant compte des contraintes géotechniques, et des enjeux hydrauliques, environnementaux et agricoles du site.

Les études réalisées depuis 2024 ont ainsi permis d'identifier un tracé de rétablissement répondant aux objectifs de sécurité du projet tout en limitant autant que possible ses incidences sur le territoire. Ce projet est aujourd'hui présenté à la concertation préalable afin de recueillir les observations du public avant la poursuite des études et des procédures réglementaires.

Évolution du périmètre d'exclusion entre 2024 et 2026 autour de la zone exposée



--- Limite éboulement

— Ancien périmètre d'exclusion
de juillet 2024

— Ancien périmètre d'exclusion
d'avril 2025

▨ Nouveau périmètre d'exclusion
de juillet 2026

●●● Ancien tracé de la RD 1532

Cette carte présente la localisation du périmètre d'exclusion (tracé rouge), défini par rapport aux modélisations d'éboulement réalisées par le Département. La RD 1532 existante traverse cette zone, ce qui explique la nécessité d'étudier des solutions de rétablissement compatibles avec ces contraintes de sécurité.

Périmètre d'exclusion : qui fait quoi ?

Le périmètre d'exclusion est arrêté par la Préfecture, représentant l'État, sur la base des expertises techniques relatives aux risques naturels. L'arrêté préfectoral encadre réglementairement l'accès et les aménagements possibles dans la zone exposée.

Le Département, gestionnaire de la RD 1532, contribue à l'analyse des risques résiduels et adapte son projet aux contraintes fixées par ce périmètre, dans le respect des exigences de sécurité.



ON VOUS EXPLIQUE !

- **Risque résiduel** : risque qui subsiste après un événement naturel ou malgré les mesures mises en place pour protéger les personnes et les biens.
- **Versant** : partie inclinée d'un relief (colline, montagne) comprise entre le sommet et le fond de vallée.

QUOI ? LE TRACÉ À L'ÉTUDE PRENANT EN COMPTE LES ENJEUX TERRITORIAUX

Le Département de l'Isère conduit un projet de rétablissement de la RD 1532 entre les communes de La Rivière et de Saint-Gervais. La configuration du site a fortement évolué depuis les éboulements, tant sur le plan géologique qu'environnemental. Sur la base des études engagées depuis 2024 et du nouveau périmètre d'exclusion, un tracé est aujourd'hui présenté à la concertation préalable afin de recueillir les observations du public avant la poursuite des études et procédures réglementaires.



2.1 Les objectifs auxquels doit répondre la reconstruction de la RD 1532

Les objectifs du projet

- **Rétablir durablement les circulations pour tous les usagers** : véhicules légers, poids lourds, engins agricoles, deux-roues et transports en commun sur cet axe majeur du territoire.
- **Garantir un haut niveau de sécurité**, en concevant un tracé compatible avec les contraintes géotechniques et géologiques du site et le périmètre d'exclusion défini par l'État.
- **Limiter les incidences sur les activités agricoles et les milieux naturels**, en maîtrisant la consommation d'espaces, en réduisant les impacts sur les cultures existantes, en intégrant les enjeux de biodiversité ainsi que les enjeux hydrauliques liés au Versoud et au lit majeur de l'Isère.

La réflexion engagée par le Département à la suite des éboulements s'est orientée vers **la recherche d'un tracé permettant de reconstruire durablement la RD 1532, dans un contexte géologique et réglementaire contraint.**

Le projet est également soumis à des exigences techniques propres aux infrastructures

routières. La future RD 1532 devra permettre la circulation de tous les types de véhicules, y compris les poids lourds et les convois exceptionnels pouvant atteindre jusqu'à 120 tonnes. **Cela implique de respecter certaines caractéristiques techniques, comme une largeur de chaussée de 6 mètres minimum** pour permettre le croisement des véhicules, et **des accotements** de part et d'autre. Le tracé doit également intégrer des courbes* suffisamment larges afin de garantir la visibilité et le passage sécurisé des véhicules de grande dimension.

Le secteur du projet est principalement anthropisé, dominé par des vergers de noyers à faible enjeu écologique (l'absence de cavités favorables aux chiroptères sera vérifiée), mais il est aussi ponctué de milieux naturels (humides, lisières, boisés) concentrant les principaux enjeux pour la faune et la flore. Le projet maintiendra des espaces boisés, assurera un réseau de mares pour les amphibiens, préservera la continuité écologique du Versoud, et intégrera des objectifs de renaturation sur certaines zones de l'éboulement entre le nouveau tracé de la route et le Versoud.

LES OBJECTIFS EN BREF



→ **Rétablir durablement** les circulations pour tous les usagers.



→ **Garantir** un haut niveau de sécurité.



→ **Limitier les incidences** sur les activités agricoles et les milieux naturels.



© Département de l'Isère



ON VOUS EXPLIQUE !

■ **Courbe** : élément essentiel de la conception des routes, qui permet aux véhicules de changer de direction de manière progressive et sécurisée.

2.2 Le tracé et les aménagements à l'étude

Le projet de rétablissement de la RD 1532 consiste à créer une nouvelle section de route d'environ 1,3 kilomètre entre les communes de La Rivière et de Saint-Gervais. Le tracé retenu s'implante à l'ouest du nouveau périmètre d'exclusion défini par l'État en juillet 2026, dans un secteur permettant de répondre aux exigences de sécurité tout en limitant les incidences sur les terres agricoles et le fonctionnement hydraulique du site.

Le projet se raccorde à la RD 1532 existante au nord et au sud de la zone d'éboulement. Entre ces deux points, le tracé contourne la zone exposée aux risques résiduels identifiés sur le coteau d'Artets. Environ la moitié du linéaire est ainsi implantée sur les dépôts issus de l'éboulement.

En complément des contraintes liées à l'éboulement, le site présente d'autres spécificités dont le Département a dû tenir compte dans l'étude du tracé :

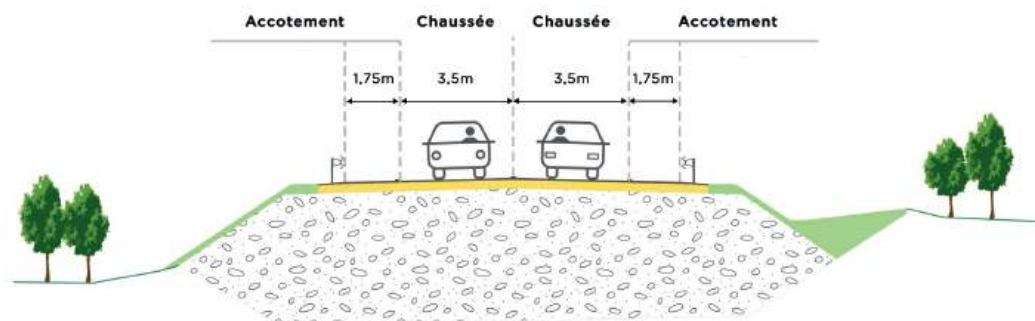
- **La conception du tracé a cherché à limiter les interactions avec le Versoud.** Le projet retenu ne nécessite qu'une intervention ponctuelle sur le cours d'eau rétabli en urgence par le SYMBHI et réduit les emprises en zone inondable du lit majeur de l'Isère, contrairement à un scénario qui aurait été plus en aval dans la plaine.
- **La nature des sols et la présence de la nappe alluviale de l'Isère ont également été prises en compte dans la conception du projet.** Le tracé et les solutions techniques envisagées ont été définis afin d'assurer la stabilité de l'infrastructure dans le temps.
- **Le projet étant situé dans le lit majeur de l'Isère, il a été conçu pour laisser circuler les eaux en période de crue.** Les aménagements prévus limitent ainsi les obstacles aux écoulements et évitent d'aggraver le risque d'inondation.

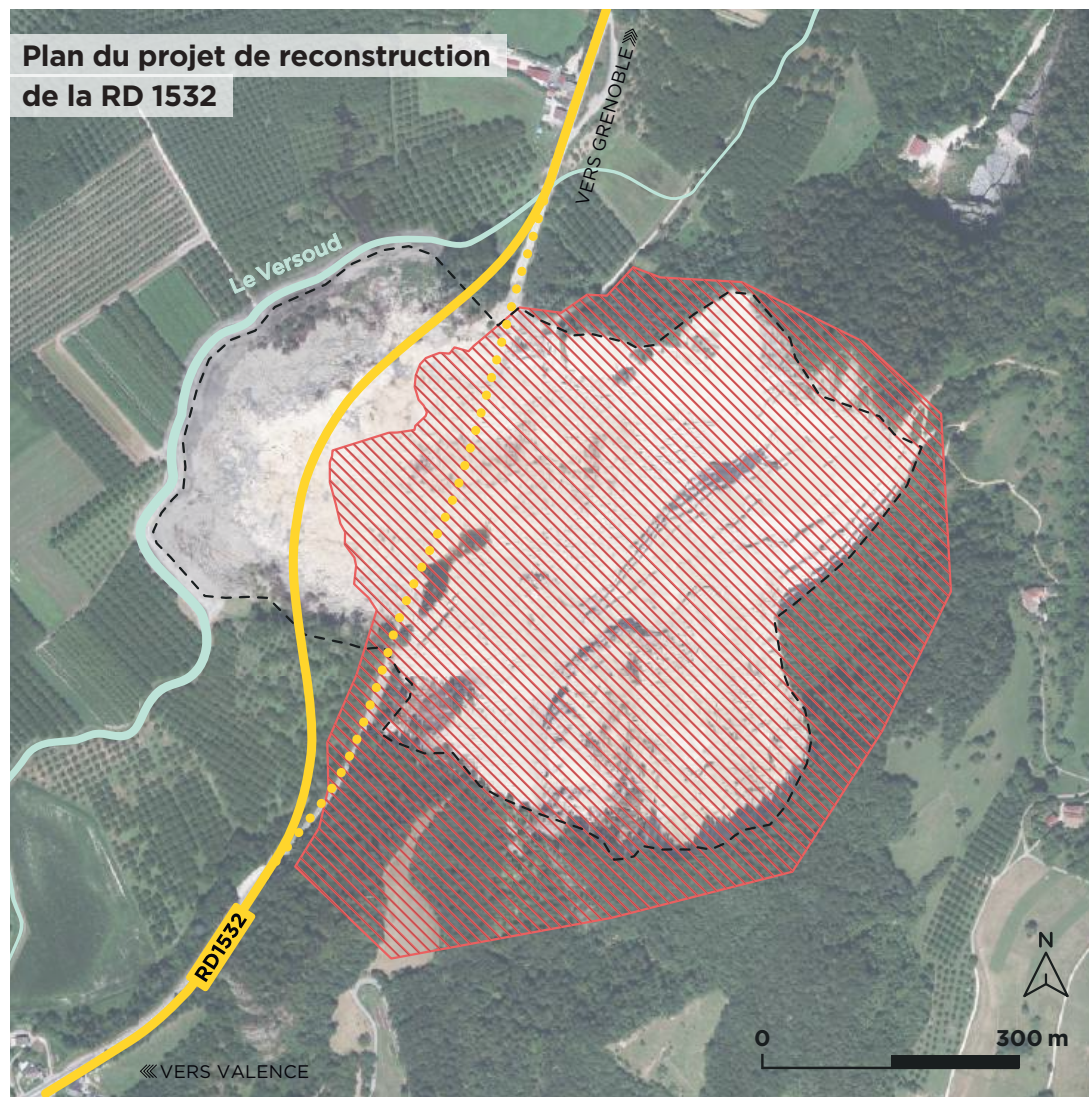
Compte tenu des importantes modifications du relief provoquées par l'éboulement, la future route devra être construite sur une plateforme adaptée à cette nouvelle configuration du terrain. Pour cela, des terrassements seront nécessaires : ils consisteront à retirer certains matériaux (déblais), puis à en ajouter ou à en remettre en place pour créer un support stable pour la chaussée (remblais). **À ce stade des études, les déblais sont estimés à environ 60 000 m³ dans les matériaux issus des éboulements, auxquels s'ajoutent environ 6 000 m³ de déblais en dehors de la zone d'éboulement.** La réalisation de la nouvelle route nécessitera environ 75 000 m³ de remblais. Une partie des matériaux retirés, estimée à près de 12 000 m³, pourrait être réemployée directement sur le chantier, sous réserve que les études complémentaires confirment leur qualité et leurs conditions d'utilisation.

Le projet comprend également la réalisation d'ouvrages hydrauliques permettant le franchissement du Versoud et le maintien de ses conditions d'écoulement. **Les aménagements définitifs seront précisés dans la suite des études, en lien avec les enjeux hydrauliques et environnementaux identifiés sur le secteur.**

La conception du projet vise à limiter les impacts sur l'environnement et la santé humaine grâce à des mesures ERC (Éviter, Réduire, Compenser). Parmi celles-ci : réduction des emprises, installation des chantiers hors zones sensibles, démarrage à des périodes écologiques favorables, balisage des zones sensibles, limitation du bruit et de la lumière, engins réglementés, gestion des eaux pluviales, rétablissement des continuités écologiques, intégration paysagère et mesures de génie écologique. Deux passages à petite faune sont intégrés au projet.

Profil en travers type du projet de reconstruction de la RD 1532





--- Limite éboulement

Nouveau périmètre d'exclusion de juillet 2026

Projet de nouveau tracé de la RD 1532

Ancien tracé de la RD 1532



© Département de l'Isère

RD
1532

2.3 L'intégration des modes actifs dans le projet

Le projet de rétablissement de la RD 1532 vise à garantir la circulation de l'ensemble des usagers de la route, qu'il s'agisse des véhicules légers, des poids lourds, des engins agricoles, des cycles ou encore des transports collectifs. Il s'inscrit par ailleurs dans un territoire disposant déjà d'aménagements qualitatifs dédiés aux mobilités actives, notamment des voies vertes à proximité (« La Belle Via », en rive droite de l'Isère).

De part et d'autre du projet, il existe des aménagements cyclables permettant de se raccorder à « La Belle Via », sur la RD 45 à Saint-Quentin-sur-Isère et sur la RD 35 du côté de Saint-Gervais, ces traversées interrives étant distantes d'une dizaine de kilomètres.

Les caractéristiques de la future infrastructure sont étudiées de manière à améliorer les conditions de sécurité pour l'ensemble des usagers, en tenant compte des usages observés sur cet axe et des contraintes propres au site. L'objectif est de rechercher des solutions compatibles avec ces contraintes tout en contribuant à une cohabitation plus sûre entre les différents modes de déplacement.

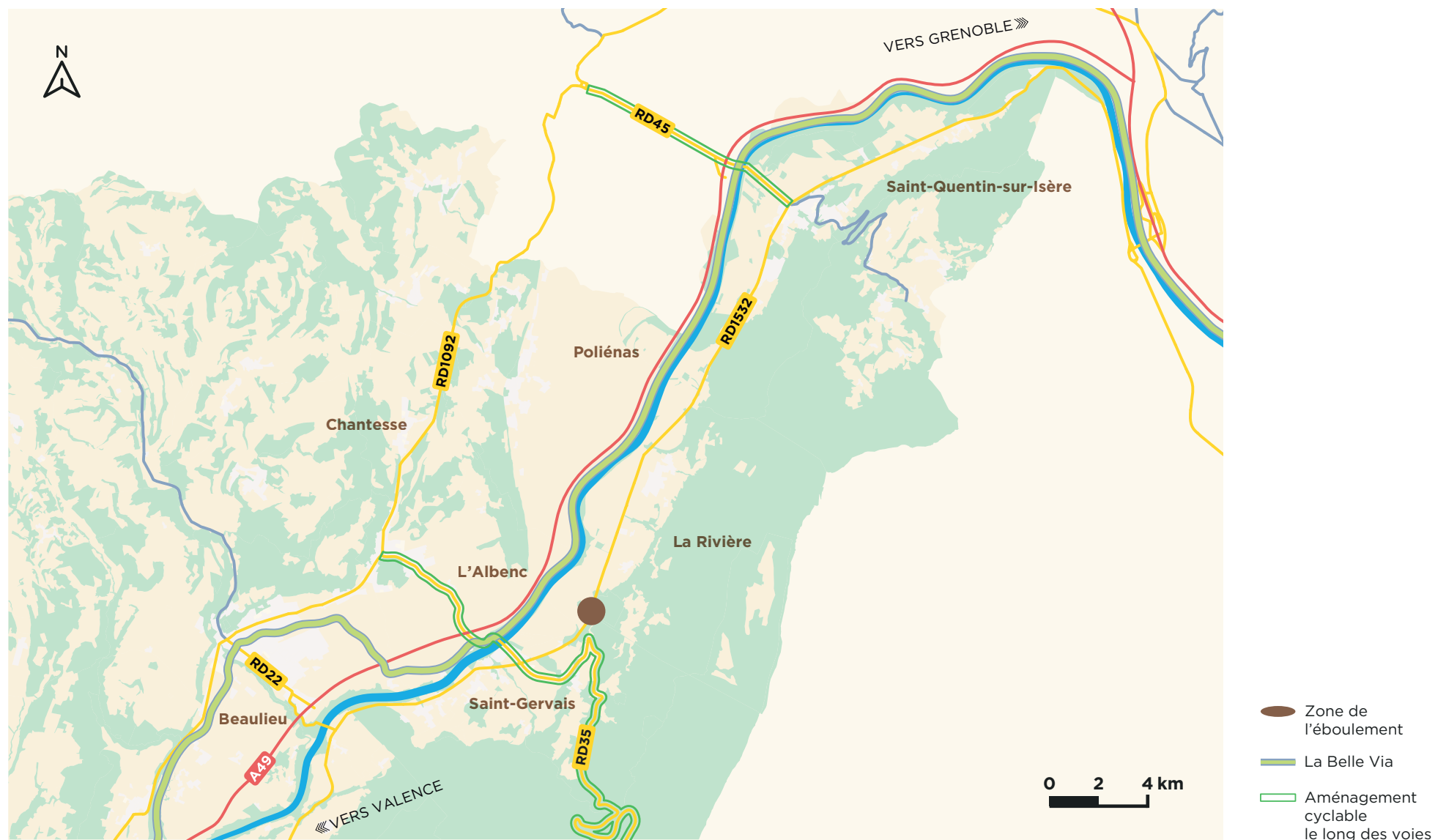
Peu d'usages cyclistes ont été identifiés sur la RD 1532 antérieurement à l'éboulement, du fait notamment de l'existence d'itinéraires sécurisés en rive droite plus propices aux déplacements du quotidien. Les accotements qui seront réalisés sur le projet seront empruntables par les cyclosportifs qui souhaiteraient accéder au massif du Vercors.

2.4 Le planning prévisionnel



La Belle Via, Vinay.

Localisation des voies cyclables dans le secteur concerné par le projet



2.5 Un projet conçu pour prendre en compte les enjeux du territoire

Le projet de rétablissement de la RD 1532 s'inscrit dans un environnement sensible, marqué à la fois par la présence de milieux naturels, d'activités agricoles et d'enjeux hydrauliques liés au Versoud et au lit majeur de l'Isère. Dans ce contexte, **les études menées par le Département visent à identifier et à prendre en compte ces différents enjeux dès la conception du projet, afin de limiter autant que possible les incidences des aménagements.**

Le tracé a ainsi été analysé au regard du maintien au maximum des activités agricoles et de la prise en compte des enjeux environnementaux, notamment la préservation des milieux naturels et la gestion des écoulements d'eau dans la plaine. Les premières analyses ont mis en évidence la présence de zones humides et d'espèces animales protégées, ce qui nécessite une attention particulière dans la conception du projet et dans la définition des mesures d'évitement et de réduction des impacts. **Cette approche permet également d'orienter le projet vers des solutions compatibles avec les caractéristiques agricoles du site.**

Cette démarche qui est conduite tout au long du projet sera décrite dans les dossiers d'autorisations réglementaires à établir.

Le projet se situe en zone inondable (zone rouge du PPRI de l'Isère), intercepte une cinquantaine d'hectares de bassin versant naturel et impacte sur une centaine de mètres le lit mineur du cours d'eau le Versoud. Il nécessite donc une autorisation au titre de la loi sur l'eau.

En application de l'article L.411-2 du Code de l'environnement, le projet pourra être soumis à la réalisation d'un dossier de dérogation au régime de protection des espèces protégées.

À ce titre, des inventaires naturalistes sont réalisés afin d'identifier les milieux naturels et les espèces présents sur le site. Des grenouilles vertes ainsi que des tritons palmés ont été recensés. Si des impacts résiduels sont identifiés après la mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction, une demande de dérogation sera engagée.

Le projet est compatible avec le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté, et il n'est pas situé dans une zone de présomption de prescription archéologique.



© Département de l'Isère

Les mesures d'évitement, de réduction, de compensation, d'accompagnement et de suivi (démarche ERCAS)

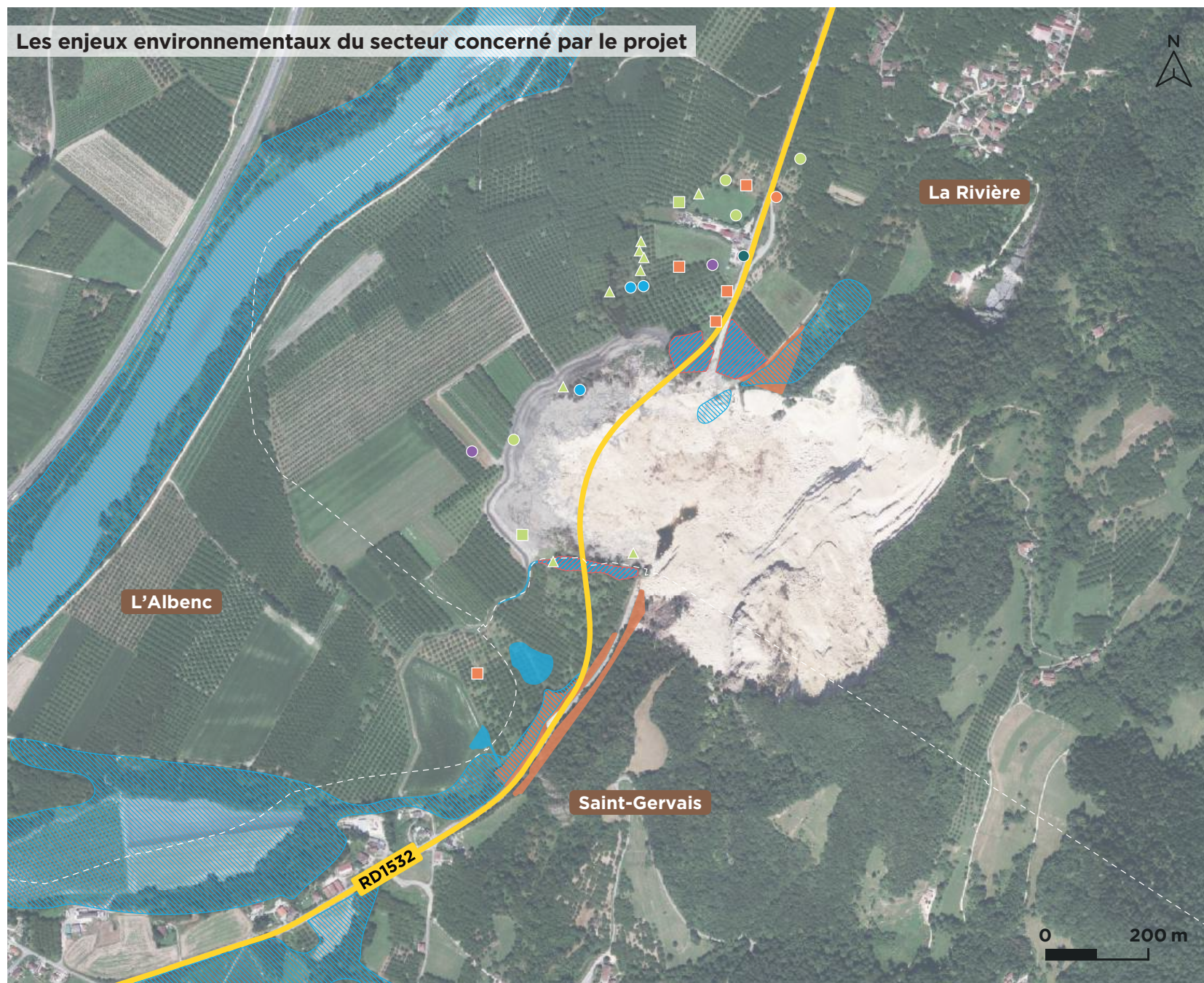
Comme pour l'ensemble de ses projets d'aménagement, le Département de l'Isère met en œuvre la démarche ERCAS : Éviter, Réduire, Compenser, Accompagner, Suivre, afin de limiter les impacts sur l'environnement.

Cette démarche consiste, par ordre de priorité, à :

- Éviter les impacts en modifiant le projet afin de préserver au maximum les milieux naturels
- Réduire les impacts qui ne peuvent être évités, en adaptant le projet pour limiter leur intensité, leur étendue ou leur durée
- Compenser et accompagner les impacts qui n'ont pu être évités ou suffisamment réduits, par des actions permettant de rétablir ailleurs ce qui a été affecté
- Accompagner et Suivre dans le temps l'efficacité des mesures mises en place.

La mise en œuvre de cette démarche repose sur une connaissance préalable de l'environnement et sur l'évaluation des impacts du projet tout au long de son élaboration.

Les enjeux environnementaux du secteur concerné par le projet



Projet de nouveau tracé de la RD 1532

Habitat

- Enjeu fort
- Enjeu modéré
- Zones humides inventoriées
- Zones humides régionales

Reptiles

- Couleuvre verte et jaune
- Lézard des murailles

Amphibiens

- Complexe des grenouilles vertes

Avifaune

- Chardonneret élégant
- Mésange bleue
- Rougequeue noir
- Serin cini
- Verdier d'Europe

PARTIE 3

**COMMENT ? ENGAGER LE DIALOGUE AVEC
LES HABITANTS ET USAGERS : LA DÉMARCHE
DE CONCERTATION PRÉALABLE**

Du 14 septembre au 12 octobre 2026, le Département de l'Isère organise une concertation publique pour le projet de reconstruction de la RD 1532 entre La Rivière et Saint-Gervais. Au-delà du cadre réglementaire, cette démarche vise à engager un dialogue ouvert avec les habitants et usagers du territoire, pour répondre à leurs questions et recueillir leurs avis sur le projet.

**3.1 La concertation
préalable réglementaire,
c'est quoi ?**

La concertation préalable constitue une étape obligatoire pour certains projets d'aménagement susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

Elle intervient en amont de l'enquête publique et vise à garantir une information transparente du public sur l'opportunité du projet, ses objectifs, ses caractéristiques et ses impacts potentiels du projet.

Cette démarche permet d'associer les habitants et usagers à l'élaboration du projet, avant toute décision définitive. Les modalités et les principes de cette concertation sont encadrés par le Code de l'environnement (articles L121-15 et suivants) et par le Code de l'urbanisme (article L103-2). Le maître d'ouvrage s'engage à mettre à disposition une information accessible et à recueillir l'ensemble des observations formulées.

**3.2 Sur quoi la
concertation porte-t-elle ?**

La concertation porte sur le projet de reconstruction de la RD 1532 entre La Rivière et Saint-Gervais. Elle vise à présenter le tracé étudié par le Département, à en exposer les caractéristiques et les principaux enjeux (sécurité, environnement, hydraulique, foncier), et à recueillir les avis, contributions et propositions du public.

Cette phase permet d'éclairer la décision qui sera arrêtée à l'issue de la concertation, en tenant compte des enseignements tirés des échanges avec le territoire.

3.3 Comment s'informer ?

La réussite de la concertation repose sur une large participation des publics concernés. À cette fin, le Département met en œuvre de multiples moyens pour s'informer et s'exprimer sur le projet :

- Le présent dossier de concertation dresse, sous un format synthétique, les principaux enjeux liés au projet et à la concertation. Il est disponible dans les mairies de La Rivière, de Saint-Gervais, de l'Albenc, de Vinay, à la maison du Département – Sud Grésivaudan ainsi qu'au siège de la Communauté de communes Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté ;
 - Une communication numérique a été réalisée sur les sites web et réseaux sociaux du Département, de la Communauté de communes Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté, ainsi que des communes de La Rivière, Saint-Gervais, Vinay et l'Albenc ;
 - Une affiche a été diffusée localement pour annoncer la réunion publique et les permanences techniques organisées ;
 - Des panneaux d'exposition présentant le projet seront disponibles lors de la réunion publique et des permanences techniques.
- Une page dédiée au projet est accessible sur <https://www.registre-numerique.fr/reconstruction-rd1532-riviere-st-gervais>
 - Des annonces légales ont été diffusées dans la presse locale ;
 - Un communiqué de presse a été diffusé pour informer le public du projet et annoncer la tenue de la concertation ;



3.4 Comment participer ?

Afin de permettre à toute personne souhaitant participer à la concertation d'exprimer son avis ou de poser ses questions, plusieurs dispositifs sont proposés :



Les registres de concertation

Des registres de concertation permettent au public de partager des contributions et remarques au porteur de projet :

- Une version papier est accessible dans les mairies de La Rivière, de Saint-Gervais, de l'Albenc, de Vinay, à la maison du Département – Sud Grésivaudan ainsi qu'à la Communauté de communes Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté.

- Une version numérique, accessible depuis le lien suivant, ou via le site internet du Département :

 <https://www.registre-numerique.fr/reconstruction-rd1532-riviere-st-gervais>



La réunion publique

Une réunion publique sera organisée le **23 septembre à 18h30, à la salle des fêtes de Vinay, place de l'Hôtel de Ville**. Cette réunion sera l'occasion, après un temps de présentation du projet, de poser vos questions et d'exprimer votre avis en présence de l'équipe projet.



Les permanences techniques

En complément de cette réunion publique, deux permanences techniques seront organisées :

- **Mairie de Saint-Gervais, le 22 septembre, entre 16h et 18h30**
- **Mairie de La Rivière, le 1^{er} octobre, entre 16h et 18h**

Ces permanences permettront au public de rencontrer les techniciens en charge du projet pour poser leurs questions, mieux comprendre les enjeux techniques, approfondir des sujets précis et, le cas échéant, apporter des contributions pour alimenter les réflexions portées par le Département sur le projet.

3.5 Et après ?

À l'issue de la concertation, le Département établira un bilan, présentant la synthèse des contributions reçues et des questions posées par le public. Ce document exposera également les enseignements tirés pour le maître d'ouvrage et précisera la manière dont ces contributions seront prises en compte dans la poursuite du projet. Le bilan sera rendu public.

Sur la base de ce bilan et des études techniques engagées, le Département arrêtera le tracé retenu et en précisera les principales caractéristiques ainsi qu'une estimation budgétaire. Le projet poursuivra ensuite son développement : approfondissement des études techniques, environnementales et hydrauliques, mise en œuvre de la démarche Éviter-Réduire-Compenser-Accompagner-Suivre (ERCAS), constitution du dossier d'Autorisation Environnementale et poursuite du dialogue avec les propriétaires fonciers concernés.

À l'issue du bilan de la concertation, les études se poursuivront pour affiner le projet qui sera soumis à enquête publique en 2027.



Octobre 2024

Plus d'information sur le projet et la concertation :
<https://www.registre-numerique.fr/reconstruction-rd1532-riviere-st-gervais>