



PRÉFET DE LA REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES

Autorité environnementale
Préfet de région

**Projet intitulé : « Aménagement d'une véloroute Voie Verte au Nord
du département de la Loire »**

(Maître d'ouvrage : M. le président du Conseil Départemental de la Loire)

**Avis de l'autorité administrative de l'État
compétente en matière d'environnement
sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact**

au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement

Avis n° 2016-084P2621 émis le 03 JUIN 2016

DREAL AUVERGNE – RHONE – ALPES / Service CIDDAE
5, Place Jules Ferry
69453 Lyon cedex 06

www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Auvergne-Rhône-Alpes / Service CIDDAE / Pôle Autorité Environnementale, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 (III) de ce même code, le préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé, ont été consultés.

Les documents transmis à l'Autorité environnementale à l'appui de la saisine sont les suivants :

- Aménagement d'une véloroute Voie Verte au Nord du département de la Loire – Dossier d'enquête publique – étude d'impact – version du 06/04/2016 ;
- Aménagement d'une véloroute Voie Verte au Nord du département de la Loire – étude d'incidence Natura 2000 – version du 25/02/2016.

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à étude d'impact ou à évaluation environnementale, une « Autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple. Il ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation de travaux. Il ne dispense pas des autres procédures auxquelles le projet, plan ou programme peut être soumis par ailleurs.

L'avis de l'Autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité de l'opération, mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, ou mis à disposition du public conformément à l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

En application de l'article R. 122-7 (II) de ce même code, le présent avis devra également être mis en ligne :

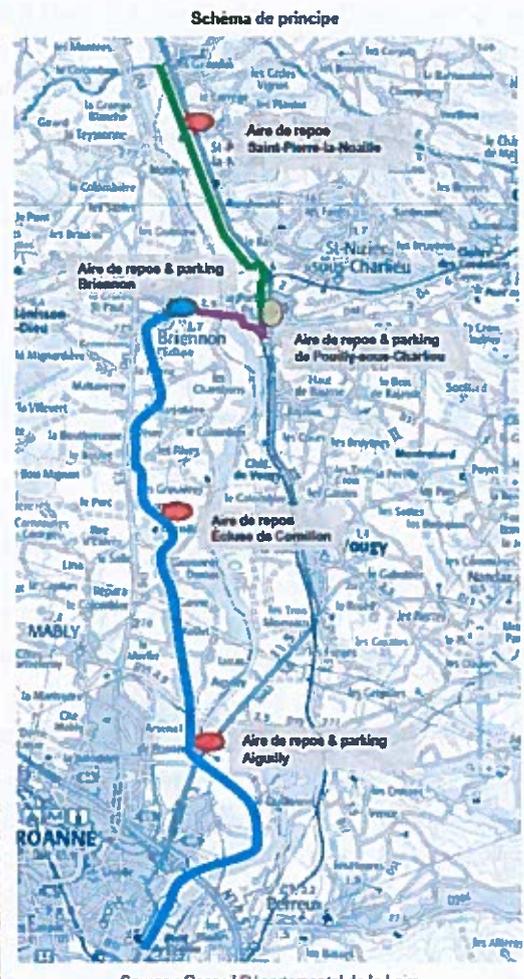
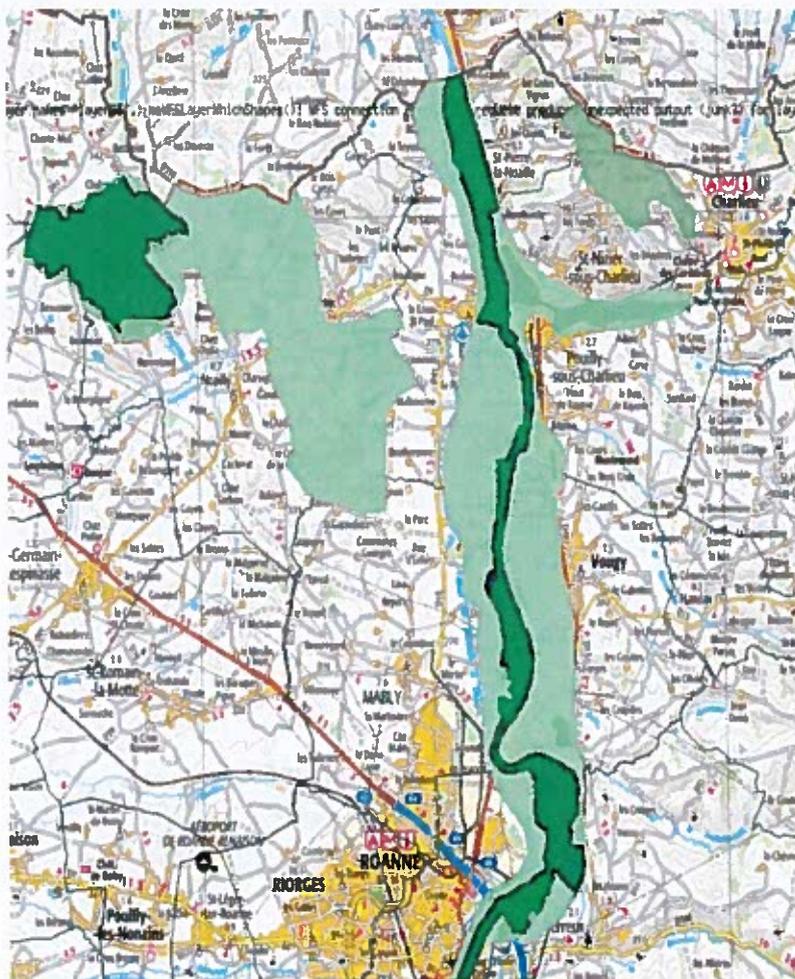
- sur le site Internet de l'Autorité environnementale. À noter que les avis « Autorité environnementale » du préfet de région et des préfets de départements sont regroupés sur le site de la DREAL : www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr, rubrique « Autorité environnementale » ;
- et sur le site Internet de l'autorité chargée de le recueillir, lorsque cette dernière dispose d'un tel site.

1) Contexte du projet

Dans le secteur du projet, la rivière Loire constitue l'enjeu majeur. Sa vallée constitue un vaste ensemble fonctionnel et patrimonial tant vis-à-vis des enjeux « eau » (*milieux humides et ressources, écoulement des crues*) que des enjeux naturalistes (*zone Natura 2000 des milieux alluviaux et aquatiques de la Loire, ZNIEFF⁽¹⁾*).

L'autre enjeu fort correspond au caractère patrimonial du canal de Roanne à Digoin que le projet longe dans toute sa partie Sud. Celui-ci est identifié depuis 2001 sur la liste des sites à fort intérêt paysager de la Loire, susceptibles d'être classés au titre de l'article L.341-2 du code de l'environnement, cet intérêt ayant été confirmé lors de la mise à jour de la liste départementale validée en CDNPS en décembre 2015⁽²⁾. Son intérêt, outre l'aspect strictement patrimonial, provient de son implantation, de son orientation principale qui suit l'orientation de la Loire, et de sa situation en belvédère. Il offre des vues proches et lointaines sur la vallée de Loire qui alternent avec des ambiances plus intimes, tournées vers l'ouvrage et de nombreux équipements techniques liés au fonctionnement hydraulique du canal.

Sur la partie Nord, le projet qui passe en rive droite de la Loire, doit composer avec d'anciens lits morts, sièges bien sûr d'enjeux naturalistes importants (site Natura 2000 notamment) ainsi qu'avec le lit mineur du Sorain, qui le contraignent à se rapprocher de la route départementale n°482.



Source : Conseil Départemental de la Loire

(1) Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique ;

(2) Cet inventaire ne constitue pas en lui-même une mesure de protection mais souligne l'intérêt paysager de cet ouvrage d'art et de son environnement ;

2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'elle contient

L'étude d'impact apparaît complète au regard des exigences de l'article R122-5 du code de l'environnement. Plus dans le détail, on notera les points suivants :

Application de la notion de programme : L'étude d'impact comporte un développement qui décrit le contexte du réseau Véloroutes Voies Vertes (VVV) de ce secteur et conclut à l'absence de lien fonctionnel avec d'autres opérations.

À ce propos, on notera que l'association française des véloroutes et voies vertes (AF3V) présente le projet comme s'intégrant au sein d'un itinéraire global baptisé « La Loire à vélo » dont la partie située à l'aval de Digoin se confond en réalité avec la véloroute Eurovélo n°6 dite « véloroute de l'Atlantique à la Mer Noire ».

Dans ce cadre, l'extrémité Nord du projet de VVV objet du présent avis, se raccorde opportunément au tronçon de voie verte dénommé « Iguerande Vindecy » (environ 20 kms) ouvert en 2013 et qui peut donc être considéré comme faisant partie de l'état initial.

Il en résulte un tronçon de véloroute voie verte que son ampleur linéaire rend attractif à lui seul, ce qui rend défendable le fait que le projet puisse, au sens du code de l'environnement, être considéré comme fonctionnellement autonome.

État initial : Il apparaît correctement documenté et valorise principalement des données bibliographiques. Il comporte, sur les sujets qui le justifient, des données recueillies sur le terrain (inventaires milieux naturels notamment).

En termes de flore, on notera des milieux forestiers dont l'état de conservation est majoritairement qualifié de « très mauvais ». Les milieux humides sont quant-à-eux présentés par l'étude comme relictuels eu égard aux opérations de drainage, à l'urbanisation et au sur-piétinement. Les abords du canal sont présentés comme localement dégradés par de récents dépôts issus d'opérations de curage.

Couvrant bien l'ensemble des groupes d'espèces, l'inventaire faune relève 45 espèces d'oiseaux, huit de chiroptères, trois espèces d'amphibiens, quatre de reptiles, le papillon Cuivré des Marais et l'Agrion de Mercure (odonate), la Lucane Cerf Volant, le Grand Capricorne (insectes saproxyliques), la loutre et une importante population de castor d'Europe.

L'intérêt du patrimoine vernaculaire fluvial en lien avec le canal de Roanne à Digoin et, dans une moindre mesure, ferroviaire (ancienne voie ferrée Le Coteau – Montchanin) n'a pas non plus échappé à l'auteur de l'étude qui en donne de nombreuses illustrations.

Cet état initial se clôt par une synthèse à la fois cartographique et tabulaire dont la rigueur et la clarté méritent d'être soulignées³.

L'étude d'impact comporte un développement intitulé « *esquisses des principales solutions de substitution examinées et raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet a été retenu* ». Elle fait apparaître les contraintes principales : raccordement Nord imposé par l'existence de la voie verte en Saône-et-Loire, implantée en rive droite de la Loire sur l'emprise d'une ancienne voie ferrée, et le fait que, Roanne étant située en rive gauche de la Loire, un franchissement de la Loire s'impose.

Pour cette dernière le dossier rend compte de la mise en compétition de quatre variantes qui paraissent représentatives des solutions raisonnablement envisageables. La solution proposée a été retenue au terme d'une analyse comparative au sein de laquelle les facteurs environnementaux ont été pris en compte de façon proportionnée. Un plan de chacune des variantes aurait toutefois été vivement apprécié.

L'analyse des impacts prend en compte la phase chantier ainsi que l'exploitation. Elle identifie aussi bien les effets négatifs que les effets positifs et, par sa structure, rend compte d'une excellente compréhension de la doctrine « éviter>réduire>compenser ».

(3) attention toutefois aux icônes de repérage des espèces, parfois superposées ;

Il est relevé :

- une absence d'impact sur les zones humides et, plus globalement, un effet d'emprise faible du fait de la réutilisation d'infrastructures existantes (*chemin de halage, ancienne voie ferrée*) ;
- ce faisant, un impact réputé faible sur les espèces avec des effets potentiels très localisés justifiant de mesures de prévention classiques en pareil cas (*notamment adaptation des périodes de travaux*) ;
- dans ce cadre, l'évitement judicieux d'un méandre évolutif du Sornin dans un secteur de présence avérée du castor et de la loutre, au profit d'un tracé sans véritables enjeux naturalistes ;
- des effets positifs localisés (*induits par exemple par la création de noues favorables aux populations d'odonates*) ;
- des effets positifs globaux comme les effets sur la santé qui auraient gagné à être davantage illustrés dans la mesure où les gains sur la santé issus de la pratique des modes de déplacements actifs, sont souvent sous-estimés ;
- une superficie imperméabilisée modérée au regard de la longueur du projet (*1,6 ha*) en lien avec l'adoption d'une couche de roulement non étanche sur la majeure partie du linéaire ;
- une quasi absence d'effet sur le bon écoulement des crues ;
- une vigilance bienvenue quant à la nécessité de maîtriser la propagation des espèces invasives.

Très claire et bien structurée, cette analyse aurait toutefois gagné, compte tenu du contexte patrimonial souligné ci-avant, à davantage développer les effets sur le patrimoine⁴.

L'autorité environnementale a tout particulièrement apprécié l'engagement de mise en œuvre d'un suivi environnemental des travaux, judicieusement confié à l'auteur de l'étude d'impact qui aura notamment la charge d'assurer le respect des engagements pris.

Le dossier comporte un volet voué à l'analyse des potentiels « **cumuls d'impacts avec d'autres projets connus** », qui annonce l'absence de tels projets aux abords du tracé proposé.

Il comporte un développement relatif à l'**évaluation d'incidences Natura 2000** qui conclut à l'absence d'effets dommageables notables sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000 les plus proches, ce qui est aisément validable par l'autorité environnementale compte tenu du tracé et des dispositions techniques retenues.

Le dossier comporte un développement visant à analyser l'**articulation du projet avec les plans, programmes et documents d'urbanisme** concernés qui conclut à la compatibilité du projet avec l'ensemble des documents concernés.

Il comporte un **volet santé**, bien développé mais qui aurait gagné à développer davantage les effets positifs du projet (cf. plus haut) dont l'autorité environnementale pense qu'ils sont en fait largement prépondérants.

L'étude d'impact évalue le **coût des mesures d'intégration** à environ 20 k€, ce qui est homogène avec le faible potentiel d'effets négatifs du projet. Pour parfaire cette analyse, il eut été bienvenu d'intégrer le coût des mesures de suivi en exploitation, notamment en ce qui concerne le suivi des dépendances vertes et plus particulièrement la maîtrise des espèces végétales indésirables.

Il comporte un volet, bien développé, décrivant les **méthodes** mises en œuvre pour produire les études environnementales.

Enfin, le dossier développe les **aspects spécifiques aux infrastructures de transport** qui fait apparaître, sans surprise, une absence d'effet sur l'étalement urbain ainsi que sur les consommations énergétiques.

(4) Elle gagnerait notamment à localiser les enjeux paysagers et patrimoniaux sur la cartographie de synthèse des enjeux : vues à préserver, celles éventuellement à rouvrir, secteurs où du mobilier et/ou des protections devraient être ajoutées, points noirs paysagers, action sur le patrimoine arboré, inventaire du patrimoine hydraulique...Cet inventaire des enjeux pourra permettre d'intégrer un volet paysager lors de la réalisation des études de détail approfondies pour la mise en place des équipements neufs ou à remplacer (barrières, signalisation, parking, mobilier). Les traces du patrimoine fluvial contribuent à la valeur du site justifiant ainsi la conservation d'éléments qui auraient éventuellement perdu leur vocation première.

Le **résumé non technique** qui reprend in extenso les synthèses tabulaires et cartographiques de l'état initial ainsi que de l'analyse des impacts, pourrait de ce fait apparaître redondant. Il est toutefois d'un développement adapté dans la mesure où ces synthèses sont correctement intelligibles pour le grand public.

3) Avis sur la prise en compte de l'environnement

Les objectifs annoncés du projet (*créer un itinéraire touristique structurant, promouvoir une offre touristique porteuse de retombées économiques positives, répondre à une attente forte des ligériens/offre de loisirs de plein air*) ne mettent pas en exergue les facteurs liés à la santé ou à l'environnement.

Il s'agit cependant d'un projet vertueux de ces points de vue. En effet, le développement des véloroutes et voies vertes est reconnu comme favorisant les modes de déplacements doux dits « actifs » dont de nombreuses études soulignent l'effet globalement positif en termes de santé publique.

Le projet lui-même maximise la réutilisation d'infrastructures existantes qu'il aura notamment pour effet de valoriser. Ce faisant, il n'engendre pas d'effet d'emprise significatif sur les milieux naturels patrimoniaux du secteur.

Il passe toutefois non loin du site Natura 2000 dénommé « *Milieux alluviaux et aquatiques de la Loire* », secteur à enjeux naturalistes qu'il importera, à l'aide de dispositifs adéquats (*panneaux pédagogiques + barrières par exemple*), de protéger contre la divagation éventuelle d'usagers de la voie verte.

En termes de paysage et de préservation du patrimoine bâti, le fait que le projet soit équipé d'une couche de surface en revêtement stabilisé apporte de bonnes garanties de compatibilité avec la préservation patrimoniale du canal.

Parmi les pistes d'approfondissement, on citera les points suivants :

- Le projet emprunte la RD4 au droit des périmètres de protection d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine (*puits P7 exploité par le syndicat de Pouilly sous Charlieu*). Ce type d'aménagement sur place a normalement vocation à être l'occasion d'étudier l'opportunité d'une mise à niveau environnementale de cette portion de voirie, eu égard notamment à la prévention des pollutions ;
- la perspective d'une évolution du projet à moyen terme vers la mise en place d'une bande de roulement plus élaborée pourrait avoir, dans la portion qui concerne le canal de Roanne à Digoin, des effets paysagers significatifs qu'il conviendra de réduire (*en s'orientant par exemple vers des revêtements d'aspect compatibles avec l'esprit des lieux*).

En conclusion, sur la forme, le dossier apparaît complet au regard des exigences de l'article R122-5 du code de l'environnement. Il reste éventuellement perfectible eu égard aux quelques points évoqués ci-avant. Il est plus particulièrement recommandé d'intégrer, en complément de la partie E05 du dossier, un document graphique présentant les variantes qui ont été mises en compétition.

Sur le fond, le projet apparaît vertueux tant au sens des grandes politiques environnementales qu'en termes de santé publique. La solution retenue correspond vraisemblablement à un bon compromis entre l'efficacité du projet et les contraintes environnementales. Il constitue une appréciable opportunité de mise en valeur raisonnée de la portion concernée du canal de Roanne à Digoin tout en restant à l'écart des secteurs de sensibilité forte.

Le Préfet
de la Région Auvergne-Rhône-Alpes


Michel DELPUECH