



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale  
d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes  
sur le projet « Aménagement de la Voie Verte – Véloroute de l'Allier  
sur le territoire du Grand Clermont entre Authezat et  
Pont-du-Château »  
présenté par le syndicat mixte « Le Grand Clermont »  
et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme  
des communes de Corent, Les Martres de Veyre, La Roche-Noire,  
Mezel et Pont-du-Château  
(département du Puy de Dôme)**

**Avis n° 2018-ARA-AP-00615**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 4 septembre 2018, à Clermont-Ferrand. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de Voie Verte – Véloroute de l'Allier sur le territoire du Grand Clermont entre Authezat et Pont-du-Château sur les communes d'Authezat, Corent, Les Martres-de Veyre, Mirefleurs, La Roche-Noire, Le Cendre, Pérignat-sur-Allier, Cournon-d'Auvergne, Mezel, Dallet et Pont-du-Château (63) et sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Corent, Les Martres-de Veyre, La Roche-Noire, Mezel, et Pont-du-Château.

Étaient présents et ont délibéré : Catherine Argile, Pascale Humbert, Jean-Paul Martin, Jean-Pierre Nicol.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 20 juin 2018, pour avis au titre de l'autorité environnementale, par l'autorité compétente pour autoriser l'aménagement de la Voie Verte – Véloroute de l'Allier sur le territoire du Grand Clermont entre Authezat et Pont-du-Château. L'avis de l'autorité environnementale est requis tant au titre du projet de voie verte qu'au titre de la mise en compatibilité des PLU des communes de Corent, Les Martres-de Veyre, La Roche-Noire, Mezel, et Pont-du-Château, dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale commune prévue par les articles L122-13, L122-14 et R122-25 à R122-27 du code de l'environnement. Un complément au dossier a été fourni le 22 août 2018 à l'Autorité environnementale.

Conformément aux dispositions du IV de l'article R122-21 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois. Conformément aux dispositions du II du même article, le préfet du Puy de Dôme et le directeur général de l'agence régionale de santé ont été consultés.

L'agence régionale de santé a émis un avis le 16 juillet 2018.

Le directeur départemental des territoires du Puy-de-Dôme a produit une contribution le 20 juillet 2008.

La DREAL a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis.

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

**Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis, le mettre en ligne et le transmettre à l'autorité compétente.**

**Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement et à l'article R. 104-25 du code de l'urbanisme, 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.**

**Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.**

**Conformément à l'article L122-1 du code de l'environnement, cet avis doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui doit être jointe lors de la consultation du public.**

## Avis détaillé

<b>1. Présentation du projet et des principaux enjeux environnementaux.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1. Présentation du projet.....</b>	<b>4</b>
<b>1.2. Les principaux enjeux environnementaux du territoire concerné.....</b>	<b>5</b>
<b>2. Qualité du dossier.....</b>	<b>5</b>
<b>2.1. Organisation du dossier.....</b>	<b>5</b>
<b>2.2. État initial de l'environnement et perspectives d'évolution.....</b>	<b>6</b>
2.2.1. Biodiversité.....	6
2.2.2. Ressource en eau.....	7
2.2.3. Risque inondation.....	7
<b>2.3. Description des solutions de substitution raisonnables et justification des choix retenus.....</b>	<b>7</b>
<b>2.4. Articulation avec les documents supra.....</b>	<b>8</b>
<b>2.5. Analyse des incidences notables du projet et mesures pour supprimer, réduire et si nécessaire compenser les impacts.....</b>	<b>9</b>
<b>3. Prise en compte de l'environnement par le projet et par les documents d'urbanisme.....</b>	<b>9</b>
<b>3.1. Biodiversité :.....</b>	<b>10</b>
<b>3.2. Préservation de la ressource en eau potable.....</b>	<b>10</b>
<b>3.3. Risque inondation.....</b>	<b>11</b>

# 1. Présentation du projet et des principaux enjeux environnementaux

## 1.1. Présentation du projet

Le projet consiste à créer une voie verte-véloroute le long du cours de l'Allier entre les communes d'Authezat et Pont-du-Château (appartenant à l'agglomération clermontoise et situées au centre du département du Puy-de-Dôme). Il s'inscrit dans un objectif de réappropriation du Val d'Allier par les habitants du Grand Clermont, et de valorisation de ses richesses naturelles, en conciliant les différents usages de la rivière et de ses abords.

Ce projet s'intègre dans le projet plus vaste de « Véloroute du Val d'Allier » (V70) reliant Nevers dans la Nièvre à Palavas-les-Flots dans le département de l'Hérault.

Le projet, long de 26,5 km consiste à relier Authezat et Pont-du-Château par une voie verte -véloroute dont l'emprise maximale est de 10 m (le long de la RD96). Le tracé comprend des sections où l'emprise est « à créer ou à aménager » (≈ 5,7 km soit ≈ 22 % du linéaire), des sections « sur voie existante » (34 %) et des sections « sur voie existante nécessitant des améliorations (44 %) »<sup>1</sup>.

Le revêtement du cheminement sera en sable stabilisé dans les milieux les plus sensibles, en stabilisé dans la traversée des champs captants destinés à l'alimentation en eau potable, et en enrobés bitumineux sur le reste du tracé.

Le projet comprend, dans un premier temps, six aires d'accueil pouvant inclure les équipements et services suivants : aires de stationnement, sanitaires avec abri et points d'eau, stationnements vélo, tables de pique-nique avec poubelles, bancs, panneaux d'information.

Sa mise en œuvre nécessite la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Corent, Les Martres de Veyre, la Roche-Noire, Mezel et Pont-du-Château<sup>2</sup>.

Les modifications des documents d'urbanisme consistent sur Corent, la Roche-Noire et Pont-du-Château à modifier le règlement graphique en réduisant l'emprise de zones précédemment classées en Espace Boisé Classé et à modifier le règlement écrit des documents d'urbanisme des communes des Martres de Veyre et Mezel pour y autoriser expressément la voie verte (respectivement, modification du règlement de la zone A et de la zone N).

Une très grande partie du linéaire projeté est situé dans des zones à enjeux environnementaux, qu'il s'agisse des Zones Naturelles d'Inventaire Faunistique et Floristique de Type I « Val d'Allier du Pont de Mirefleur au pont de Longues » et « Allier Pont de Mirefleurs – Dallet » ou encore du site Natura 2000 « Val d'Allier – Alagnon » désigné au titre de la Directive Habitats-Faune-Flore.

1 Pièce A page 22

2 Le dossier – pièce B05- envisage la question de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le tracé de la véloroute, et identifie un besoin de mise en compatibilité pour 5 d'entre elles. Pour la commune d'Authezat, qui ne dispose pas de PLU, la compatibilité du projet avec le RNU est vérifiée. En ce qui concerne la commune de Cournon d'Auvergne, il constate la compatibilité du PLU actuel, mais signale le risque de non-compatibilité, sur un point particulier, du projet de PLU en cours d'élaboration.

## 1.2. Les principaux enjeux environnementaux du territoire concerné

Les principaux enjeux du territoire et du projet sont :

- le maintien de la biodiversité, du fait de la traversée de secteurs à enjeux, identifiés par des zonages environnementaux ;
- la préservation de la qualité des eaux souterraines, compte-tenu des travaux à mener dans des champs captants destinés à l'alimentation en eau potable ;
- la non-augmentation de l'exposition au risque inondation, le projet s'établissant en grande partie dans le périmètre du Plan de Prévention des Risques d'inondation du Val d'Allier Clermontois<sup>3</sup>.

## 2. Qualité du dossier

### 2.1. Organisation du dossier

Le dossier présenté est composé de différentes pièces, faisant l'objet de fascicules distincts. Il comprend notamment les pièces suivantes :

- *Pièce A* : « Notice explicative du dossier d'enquête et présentation du projet » ;
- *Pièce B* : « Étude d'impact » ;
- *Pièce C* : « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme » ;
- *Pièce D* : « Atlas photographique de l'itinéraire du projet » ;
- *un addendum à la demande d'autorisation, en date du 12 juillet 2018*<sup>4</sup>.

Un guide de lecture présent en tête de dossier permet d'identifier la pièce à laquelle se rapporter, au regard de la question que le lecteur envisage, ou de la procédure concernée. Il témoigne d'un souci de rendre le dossier clair et abordable.

Les éléments relatifs à l'évaluation environnementale sont pour l'essentiel fournis par l'étude d'impact du projet ( pièce B) à l' exception de la présentation des principales solutions de substitution examinées et des raisons des choix retenus, qui se trouvent dans la présentation du projet (pièce A) .

La pièce « mise en compatibilité des documents d'urbanisme » (pièce C) établit, dans un fascicule spécifique à chaque commune concernée, le lien avec le contenu de l'étude d'impact et complète l'évaluation environnementale par des mentions spécifiques à la commune concernée et au document d'urbanisme. Elle mentionne<sup>5</sup> la difficulté méthodologique rencontrée pour gérer cette double approche : évaluation environnementale du projet de voie verte, et évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Pour l'Autorité environnementale, le choix retenu d'un fascicule par commune, qui peut être appréhendé de façon autonome, avec les renvois nécessaires à l'étude d'impact du projet, permet de répondre à la réglementation, tout en donnant une information accessible au public de chaque commune.

L'ensemble des documents est très richement illustré, les illustrations étant majoritairement de bonne

3 Approuvé le 4 novembre 2013

4 Répondant à la demande en date du 25 mai 2018 de la direction départementale des territoires du Puy-de-Dôme, service instructeur

5 p.28, paragraphe VI-8, des pièces C01 à C05 ; à noter que l'article du Code de l'Urbanisme exposant le contenu de l'évaluation environnementale qui doit être présent dans le rapport de présentation est le R 104-18 – et non le R 121-18 comme indiqué

qualité. Cependant, le lecteur est souvent gêné par l'absence de report du tracé et des aires d'accueil<sup>6</sup> sur les cartographies environnementales, ce qui ne permet pas de visualiser facilement les impacts potentiels. Ce report, là où il fait défaut, serait très souhaitable.

En ce qui concerne la pièce C « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme », elle mériterait de comprendre, pour chaque commune, une représentation graphique superposant tracé de la voie et aires d'accueil, au zonage actuel du PLU et au zonage envisagé. Si elle répond au cadre réglementaire, la seule représentation des règlements graphiques du PLU, avant et après modification, ne permet pas de comprendre l'adéquation de la modification de zonage<sup>7</sup>.

## 2.2. État initial de l'environnement et perspectives d'évolution

L'état initial de l'environnement aborde les différentes thématiques environnementales sur une zone d'étude dont le périmètre apparaît pertinent au regard du projet. Les enjeux sont bien caractérisés, hiérarchisés et cartographiés<sup>8</sup>. Les milieux naturels et la biodiversité font l'objet d'une analyse particulièrement approfondie.

En outre, en application des nouvelles dispositions du code de l'environnement, le rapport présente, de façon très synthétique, mais pertinente, l'évolution de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet (notion de scénario de référence), à comparer avec l'évolution de l'environnement avec sa mise en œuvre.

Plus dans le détail, les remarques suivantes peuvent être faites :

### 2.2.1. Biodiversité

L'état initial s'appuie sur des diagnostics naturalistes conséquents alimentés par une forte expertise locale et reposant, outre les données bibliographiques, sur de nombreux inventaires de terrains. Les enjeux liés à la faune et à la flore sont hiérarchisés et cartographiés. Ils sont forts sur les espèces et les habitats en connexion avec l'Allier : forêt alluviale, amphibiens et oiseaux s'y reproduisant.

La cartographie des habitats naturels présentée est limitée aux seuls habitats d'intérêt communautaire et habitats d'intérêt communautaire prioritaires de la directive Habitats-Faune-Flore<sup>9</sup>. Ceci se justifie dans le cadre de l'évaluation des incidences conduite au titre de Natura 2000 mais celui d'une étude d'impact est normalement plus large et inclut l'ensemble des autres habitats. Il est précisé toutefois<sup>10</sup> que « *Les autres habitats naturels ou semi-naturels observés concernent des milieux anthropiques ou agricoles qui ne revêtent pas d'intérêt biologique particulier* ». Ce choix de cartographie privilégiant les habitats d'intérêt communautaire apparaît, compte-tenu des caractéristiques du Val d'Allier et de celles du projet, relever d'une approche proportionnée que l'Autorité environnementale considère comme admissible dans ce contexte particulier.

Un diagnostic visant à délimiter les zones humides a été conduit avec des sondages pédologiques. L'effort d'échantillonnage est plus important le long des sections à créer, ce qui est pertinent. Ce travail de terrain a permis d'identifier 1,13 ha de zones humides sur la zone d'étude.

6 Ou parfois, lorsqu'il existe, sa faible lisibilité

7 Page 25 des pièces C01, C03 et C05.

8 Voir en particulier, pour la synthèse des enjeux, pièce B02 « état initial », page 116 et suivantes

9 La Directive Habitats-Faune-Flore de 1992 liste à son annexe I les habitats dits d'intérêt communautaire et d'intérêt communautaire prioritaire pour lesquels les Etats membres doivent désigner des sites Natura 2000

10 Pièce B 09, page 39

## 2.2.2. Ressource en eau

Le dossier relève la présence de 3 champs captants destinés à l'alimentation en eau potable dans la zone d'étude (puits du Cendre, puits N°2 de Cournon, Val d'Allier) et d'un quatrième à l'aval hydraulique du projet. Pour les champs de Cournon et du Val d'Allier c'est une partie des ouvrages de prélèvement qui est incluse dans l'aire d'étude.

Il fait état de prescriptions pour les champs captants de Cournon et du Val d'Allier. Il n'en est pas mentionné pour le champ captant du Cendre et la raison de cette absence de prescriptions n'est pas précisée. En outre, pour les champs de Cournon et du Val d'Allier le dossier n'expose pas clairement les modalités de leur opposabilité. Le dossier mériterait d'être complété en ce sens.

Enfin, il serait souhaitable que le quatrième champ captant localisé sur la commune de Pont-du-Château et localisé sur la carte soit présenté, même brièvement.

## 2.2.3. Risque inondation

Le risque inondation est présenté en pages 22 et suivantes de la pièce B02. La présentation s'appuie pour l'essentiel sur le zonage du Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRi) du Val d'Allier clermontois approuvé le 4 novembre 2013. Le texte précise que « *L'itinéraire s'inscrit directement au sein des zones R, Ru et O du PPRi* »<sup>11</sup>, ce qui est confirmé par les cartes qui suivent, sans que l'on sache à quoi correspondent ces zonages.

**L'Autorité environnementale recommande de fournir la signification de ces zones.**

## 2.3. Description des solutions de substitution raisonnables et justification des choix retenus

Le dossier témoigne d'une analyse de différentes options possibles<sup>12</sup>.

En particulier, il fait état d'une première étude menée en 2013 par le bureau d'études ALKHOS et des discussions qui se sont tenues en comité de pilotage de l'étude, le débat étant alimenté « *sur la base des critères suivants : Valorisation économique (commerces, services, hébergements...), intérêt touristique (sites, patrimoine, activités...), points de connexion (gares, itinéraires de randonnée), foncier (public, privé), environnement, aspects techniques* » (page 13 de la pièce A).

Des éléments relatifs au choix de l'itinéraire sont ainsi fournis, mais ils ne permettent pas d'appréhender les principales données de l'étude sur lesquelles se sont fondés les choix, en particulier du point de vue de l'environnement.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier à cet égard pour chaque section étudiée.**

Le dossier fait ensuite état, sur la base de l'itinéraire défini à l'issue de la démarche de 2013, d'une seconde phase d'étude et de concertation, intégrant, comme en 2013, les associations de protection de

11 Page 22 de la pièce B02

12 Pièce A, pages 13 à 17

l'environnement, qui a conduit à analyser des tracés alternatifs sur trois sections précises<sup>13</sup>. Les raisons ayant conduit à s'intéresser spécifiquement à ces sections ne sont pas indiquées ; cependant, il apparaît, au vu des cartes, qu'il s'agit des principales sections à créer ou à aménager, les autres se situant sur des voies ou emprises existantes.

Sur ces trois secteurs, le choix final s'est fait au regard d'une analyse multi-critères présentée en page 17 de la pièce A.

**L'Autorité environnementale s'interroge sur l'absence d'étude de solution de substitution sur d'autres sections, à créer ou sur emprise nécessitant des améliorations, et en particulier sur les sections 18-19 et 12-12.1. Elle recommande d'apporter des précisions sur ce point.**

Par ailleurs, le dossier d'étude d'impact fait état d'adaptations de tracé dont le but est de prendre en compte des enjeux identifiés au cours de l'étude d'impact. Il est regrettable que ce travail, caractéristique d'une bonne démarche d'intégration environnementale, ne soit pas mis en valeur dans cette partie du dossier. Il s'agit en particulier des mesures présentées pages 49 et suivantes de la pièce B03 et mises en œuvre sur les tronçons : 2-3 (commune de Corent), 10-11 (commune de Mirefleurs) et 11-12 (commune de La Roche-Noire), respectivement étudiés pour éviter un habitat d'intérêt communautaire (chênaie), une friche et un habitat d'intérêt communautaire prioritaire (forêt alluviale).

Enfin, le dossier présente l'implantation de bases chantiers (pages 5 et suivantes de la pièce B03) en justifiant de façon pertinente leur localisation. Toutefois, l'utilisation du terme « implantations potentielles » à plusieurs reprises ne permet pas d'être conclusif quant à ces choix définitifs. Pour la bonne information du public, il revient au pétitionnaire de s'y engager plus fermement.

## 2.4. Articulation avec les documents supra

Le dossier dresse, dans un premier temps, un tableau des plans-programmes avec lesquels le projet doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte. Les choix effectués (articulation à étudier ou non) apparaissent pertinents.

Pour les plans-programmes pour lesquels il a été retenu d'étudier les inter-relations<sup>14</sup>, il est effectué une présentation très succincte (elle reste en général du niveau des grands axes, orientation ou stratégie) mais suffisante du plan. Le dossier aborde ensuite le lien entre le projet et le plan questionné, et les argumentations sont suffisantes et convaincantes.

L'articulation avec les documents d'urbanisme est plus détaillée et fait état de plusieurs incompatibilités expliquant que le dossier présenté porte également sur des mises en compatibilité : adaptations du règlement graphique avec diminution des EBC (Corent, La Roche-Noire et Pont du Château) ou adaptations du règlement écrit (Les Martres de Veyre et Mezel). Celles-ci sont strictement limitées à la réalisation du projet.

Le dossier ne fait état de la compatibilité ou non du projet avec les documents d'urbanisme que sous l'angle de la réalisation et du tracé de la voie verte, en faisant abstraction des éléments annexes (en particulier les aires d'accueil). Le dossier nécessite d'être précisé, en étant conclusif, sur ce point.

13 Section 1-2 Authezat ; section 7-8 Les Martres de Veyre ; section 11-12 la Roche Noire

14 Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE), Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE), Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) Auvergne, Plan Départemental de Prévention des Déchets Non Dangereux (PDPDND), Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRI), Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), Plan de Déplacements Urbains (PDU)

## **2.5. Analyse des incidences notables du projet et mesures pour supprimer, réduire et si nécessaire compenser les impacts**

Globalement, les incidences du projet et les impacts cumulés sont bien étudiés, tout particulièrement en ce qui concerne les milieux naturels. Les mesures destinées à éviter, réduire et compenser les impacts du projet, directs et indirects, sont nombreuses et de bonne facture. Elles sont décrites de façon claire et précise.

Sur les milieux naturels et les espèces, les impacts résiduels négatifs sont détaillés et qualifiés, de très faibles à négligeables. Cette qualification est argumentée et apparaît bien justifiée.

Le dossier comprend une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 qui conclut de façon étayée à l'absence d'incidences négatives significatives.

L'analyse des impacts et des mesures pour les éviter, réduire ou compenser aborde, non seulement le tracé lui-même, mais également les aires d'accueil, ainsi que les bases chantiers pendant les travaux. Toutefois, en ce qui concerne les aires d'accueil, l'Autorité environnementale relève, au niveau de l'étude d'impact, un manque de représentation cartographique de leur localisation, qui nuit à la bonne compréhension des impacts et des mesures prises. Celles-ci mériteraient de figurer plus clairement.

Pour les autres thématiques environnementales, le dossier conclut à des impacts résiduels négatifs très faibles à nuls, ce qui paraît justifié.

Sur la forme, le parti a été pris de traiter les impacts potentiels du projet pendant la phase chantier dans une première partie puis, dans les parties suivantes, d'aborder les impacts du projet en phase chantier et en phase d'exploitation de manière thématique. On notera que ce choix complique la compréhension du dossier et entraîne des redondances.

En ce qui concerne la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de chaque commune, le dossier ( pièces C) souligne qu'elle est strictement limitée au projet, et n'autorise aucun autre aménagement : elle se traduit soit par un ajustement du règlement graphique, soit via un ajustement du règlement écrit. Il conclut que ses incidences sont identiques à celles analysées pour le projet lui-même.

Le dossier n'aborde pas explicitement la question de l'impact de ces ajustements sur la cohérence globale de chaque document d'urbanisme. Au vu du caractère très limité de ces ajustements, il apparaît justifié de considérer qu'ils sont très peu impactants. Ceci mériterait toutefois d'être indiqué.

## **3. Prise en compte de l'environnement par le projet et par les documents d'urbanisme**

Le projet de voie verte apparaît avoir globalement bien pris en compte les principaux enjeux d'environnement, avec une réelle mise en œuvre d'une démarche pour en premier lieu éviter, puis réduire, et le cas échéant compenser les impacts négatifs. Au final, les zones les plus sensibles ont été évitées, et la majeure partie de l'itinéraire réutilise des chemins existants, réduisant ainsi les impacts négatifs potentiels.

Par ailleurs, les retours d'expérience des actions menées dans le domaine du développement des modes de déplacement actifs font apparaître le gain important en termes de santé publique, résultant de la mise en œuvre de ces projets. Cet effet positif potentiel du projet est à souligner.

De façon plus détaillée, les remarques suivantes peuvent être faites :

### 3.1. Biodiversité :

Le projet conduit à des défrichements d'une superficie totale de 1,5 ha. Pour compenser ces défrichements à réaliser, le choix du pétitionnaire s'est porté, ainsi que le permet le code forestier sur le versement au Fond stratégique de la Forêt et du Bois d'une indemnité compensatrice.

Notant la nature des peuplements défrichés, qui ne sont pas productifs, l'Autorité environnementale relève que des mesures de compensation, plus ciblées sur des enjeux environnementaux locaux, pourraient être envisagées. Ainsi, à titre d'exemple, l'étude d'impact a mis en évidence la présence dans la zone d'étude de plusieurs peuplements alluviaux dégradés qui auraient éventuellement pu accueillir des mesures compensatoires.

L'Autorité environnementale note l'engagement volontaire en faveur de la biodiversité, proposé par le pétitionnaire (pièce A page 73), qui consiste à recréer un boisement alluvial sur une parcelle agricole. Sa faisabilité n'est toutefois, à ce stade, pas avérée, du fait notamment de l'absence de maîtrise foncière.

Le dossier fait état d'un impact très limité de la fréquentation induite car l'infrastructure conduirait à canaliser le public : *« En phase exploitation, la présence de l'infrastructure permettra de canaliser les usagers et de limiter les divagations. L'impact direct et permanent du dérangement est donc considéré comme faible pour cette phase pour les différents groupes taxonomiques ».*

Cette hypothèse est à prendre en considération, mais il peut également être très logiquement considéré que l'infrastructure va accroître la fréquentation dans des secteurs jusque-là moins facilement accessibles.

Or, l'analyse de la fréquentation attendue est très peu développée dans le dossier, et les effets négatifs d'une possible surfréquentation de certaines zones fragiles n'ont pas été réellement envisagés par le projet actuel.

**L'Autorité environnementale recommande d'approfondir la réflexion sur cette question importante et sur les mesures d'accompagnement à mettre en œuvre pour limiter ce risque, et de définir précisément ces mesures, en complément de celles envisagées dans le dossier.**

### 3.2. Préservation de la ressource en eau potable

Des travaux seront effectués à proximité immédiate de captages d'eau potable. D'après le dossier, les mesures mises en œuvre l'ont été d'un commun accord avec l'Agence Régionale de la Santé (cf. page 23 de la pièce B03). L'Autorité environnementale observe leur cohérence d'ensemble. Elle note toutefois l'imprécision relative au nombre maximum d'engins présents : *« Le nombre d'engins présents simultanément au droit des périmètres sera limité au strict minimum »* et par voie de conséquence son caractère non contrôlable. Le dossier fait également état de la formalisation à venir d'une procédure d'alerte. **L'Autorité environnementale rappelle que cette procédure doit être établie avant le démarrage des travaux.**

### 3.3. Risque inondation

Deux secteurs (secteur des Roches au Martres de Veyre et secteur en amont du Pont des Goules à Corent) font l'objet de remblais en zone inondable, ceux-ci s'effectuant le long d'infrastructures existantes. Les impacts bruts (sans la mesure compensatoire prévue) sont qualifiés de forts. (Cf. page 19 de la pièce B03) et les impacts résiduels (avec mise en œuvre de la mesure compensatoire) sont qualifiés de nuls (page 20, pièce B03). En raisonnant quantitativement (équilibre déblai/remblai) cette analyse paraît juste.

Toutefois, s'agissant du remblai du secteur amont du Pont des Goules à Corent, la mesure compensatoire est située à son aval. Il n'en reste donc pas moins que le remblai viendra rétrécir le champ d'expansion des crues. Au regard de la localisation du remblai en limite de zone inondable, le long d'une infrastructure existante, faisant face à la zone habitée des Varennes et à l'amont d'un léger étranglement, le dossier mériterait d'être approfondi sur ce point afin de s'assurer de l'absence d'accroissement du risque du fait du projet.

Il est à noter que la zone choisie pour mettre en dépôt les déblais issus de la mesure compensatoire n'est pas présentée. **L'Autorité environnementale recommande de la préciser et d'étudier au préalable les éventuels impacts de cette mise en dépôt sur les enjeux environnementaux présents.**