

# Fiche d'examen au cas par cas pour les modifications des programmes visés au I-1 de l'article R122-17 du code de l'environnement (alinéa V du R122-17)

*(liste indicative d'informations à fournir)*

*Nota : en application du II-b de l'article R122-18 du code de l'environnement, ces informations seront mises en ligne sur le site Internet de l'autorité environnementale*

La saisine doit s'accompagner des informations suivantes, afin de permettre à l'Autorité environnementale d'apprécier si une évaluation environnementale est nécessaire ou non (article R122-18 du code de l'environnement) :

- une description des caractéristiques principales du plan, schéma, programme ou document de planification, en particulier la mesure dans laquelle il définit un cadre pour d'autres projets ou activités ;
- une description des caractéristiques principales, de la valeur et de la vulnérabilité de la zone susceptible d'être touchée par la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou document de planification ;
- une description des principales incidences sur l'environnement et la santé humaine de la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou document de planification.

## 1. Désignation du Programme Modifié

Programme opérationnel plurirégional FEDER Plan Rhône 2007-2013.....

### 1.1. Décrire le contexte réglementaire et les objectifs du programme puis la nature et l'étendue des modifications projetées.

Le plan Rhône est un projet stratégique de développement durable pour le fleuve et ses territoires environnants, qui se traduit entre autres actions, par un engagement financier partenarial de l'État, les régions Franche Comté, Bourgogne, Rhône-Alpes, Provence Alpes Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon, la Compagnie nationale du Rhône (CNR) via, d'une part, le contrat de projets inter-régional Plan Rhône 2007-2013 (CPIER) et, d'autre part, le programme opérationnel plurirégional (POP) FEDER Plan Rhône 2007-2013.

Conformément aux attentes de la Commission européenne, appuyées sur la directive européenne 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation de certains plans et programmes sur l'environnement, le programme opérationnel Inter-régional FEDER Plan Rhône 2007-2013 a fait l'objet d'une évaluation stratégique environnementale en février 2007.

A l'origine, le POP FEDER Plan Rhône ne portait que sur le volet inondation du Plan Rhône. Une modification en 2010 a permis d'ajouter deux nouveaux volets :

- la qualité des milieux et le maintien de l'énergie hydroélectrique
- le développement du transport fluvial et le report modal.

Une nouvelle évaluation environnementale a été produite et un avis de l'Autorité environnementale formulé le 19/01/2010.

En cette période de fin de programmation, le comité directeur du Plan Rhône, a décidé lors de sa séance du 19 septembre 2013 un ajustement de la maquette financière du POP FEDER Plan Rhône afin d'optimiser l'utilisation des crédits au sein de l'axe III - Développer le transport fluvial par de nouvelles technologies et des capacités accrues de report modal vers le fleuve. Cette proposition de modification s'inscrit dans le contexte actuel d'achèvement de la programmation du POP FEDER Plan Rhône 2007-2013. Elle est rendue possible grâce aux disponibilités financières dégagées par la non réalisation dans les délais impartis d'une opération sur cette programmation, et permet ainsi de proposer un redéploiement rapide au sein de l'axe III, afin de maximiser l'effet levier du POP FEDER. Les enjeux identifiés initialement et la structuration du programme par axe n'ont pas été modifiés.

Deux opérations sont identifiées comme pouvant bénéficier de ces crédits d'ici à l'achèvement du programme.

- Modernisation ferroviaire du port de Valence : Le port de Valence qui développe depuis deux ans les services de manutentions liées aux escales de navettes fluviales. Les perspectives de croissance de trafic liées à FOS 2XL et à l'implantation de nouveaux logisticiens proches du port nécessitent par ailleurs d'augmenter les capacités d'accueil du terminal à conteneurs ainsi que les outillages de manutention.

- Aménagement de postes d'attente au port de Marseille/Fos : Le port de Marseille dont le nombre de postes dédiés à l'attente et opérationnels est insuffisant. Huit sont existants aujourd'hui mais seulement deux

pleinement utilisés à ce jour, de nombreuses barges fluviales en provenance du Rhône attendent l'affectation de leur poste à quai en amont de l'écluse de Barcarin, zone où la capitainerie ne gère pas les tours de rôle. En conséquence, les barges sont susceptibles de perdre leur priorité d'accès aux bassins. Cette situation peu fonctionnelle est génératrice de désordres et de tensions porte atteinte à l'attractivité du port.

## 1.2. La modification projetée influence-t-elle d'autres plans et programmes ?

NON

OUI : préciser de quelle façon : .....

.....

.....

.....

.....

## 2. Description des caractéristiques principales de la zone susceptible d'être touchée

### 2.1 Décrivez les enjeux environnementaux du territoire, leur sensibilité, vulnérabilité et tendances d'évolution (désigner un lien de téléchargement permettant d'accéder aux zonages environnementaux du territoire concerné) :

#### *Biodiversité et ressource en eau*

L'occupation de l'espace autour du fleuve est caractérisée par le développement d'industries le long du cours d'eau. L'expansion des activités industrielles s'est faite en parallèle d'une croissance urbaine importante, celle-ci étant plus marquée autour de l'agglomération lyonnaise. L'activité agricole, avec plus de 80 000 ha cultivés et près de 1 000 sièges d'exploitation, correspond à l'occupation du sol majoritaire de la plaine alluviale du Rhône. Ces dynamiques économiques sont un atout pour le développement local. Toutefois, certaines eaux souterraines et superficielles sont contaminées par des activités artisanales, industrielles ou encore par des activités agricoles et viticoles, dans les plaines cultivées le long du Rhône.

Le couloir rhodanien se distingue également par des habitats naturels remarquables où vivent de nombreuses espèces. A ce titre, 150 sites remarquables ont été recensés comme espaces à préserver. Toutefois, l'aménagement du fleuve pour la navigation au 19<sup>ème</sup> siècle (casiers Girardon) et pour la production d'hydroélectricité au 20<sup>e</sup> siècle (20 barrages) a provoqué une banalisation des milieux ainsi que l'apparition d'obstacles à la migration piscicole (aloses, anguilles) et à la continuité au sens large dans le corridor (espèces végétales et animales, sédiments, ...). Les travaux de restauration écologique et hydraulique réalisés sur certains tronçons court-circuités du fleuve jusqu'à présent (4 tronçons prioritaires et plus de 30 îlots restaurés depuis 2000) commencent à porter leurs fruits (confirmation par le suivi scientifique de la ZABR) et sont à poursuivre tout comme les travaux relevant de la « stratégie pour une reconquête du Rhône par les poissons migrateurs » (passes à poissons, passage par les écluses,...).

Enfin, le Rhône est considéré comme une ressource abondante d'eau et n'est pas en déficit quantitatif stricto sensu. Toutefois, il connaît depuis quelques années des périodes de tension à l'étiage (étés caniculaires de 2003 et 2006, étiage précoce de mai 2011 le plus faible depuis 1920). Parallèlement, les études réalisées récemment sur le changement climatique dégagent pour le fleuve Rhône des tendances de hausse des températures, d'accélération de fonte des neiges, et de diminution des précipitations sur l'ensemble du bassin Saône-Rhône-Méditerranée, avec par exemple une baisse de 30 % prévue en 2050 pour le débit du Rhône à l'étiage. Les conséquences de ces évolutions sur les usages (énergie, transport, agriculture...) le long du Rhône, ainsi que sur la biodiversité et plus largement sur la disponibilité de la ressource en eau dans le futur ne sont pas connues.

#### *Risques d'inondation et culture du risque*

En matière de gestion des risques d'inondation, la question de la solidarité amont-aval ou encore rive droite-rive gauche donne tout son sens à un Plan Rhône interrégional. Le confortement des dispositifs de protection, la réduction de l'aléa ou encore le développement d'une culture du risque pour les populations concernées sont encore des priorités. La culture peut en effet être un vecteur de sensibilisation aux questions de préservation de l'environnement et notamment de risque d'inondations. Elle contribue à apprendre aux populations à vivre avec l'aléa, l'accepter et l'intégrer dans la vie quotidienne en redécouvrant des liens de familiarité avec le fleuve.

Le Rhône reste un fleuve indomptable. Anticiper, gérer les risques d'inondation doivent être au cœur des préoccupations des collectivités territoriales. Quelles que soient les zones concernées et le niveau de protection, la sensibilisation au risque inondation et la réduction de la vulnérabilité des territoires - à savoir diminuer les

dommages potentiels d'une inondation sur les personnes, les biens et les écosystèmes permettent de réduire l'impact des inondations sans pour autant supprimer l'activité humaine dans les zones à risque.

**2.2 Au cas où la modification du programme concerne une portion réduite de territoire Décrivez plus en détail les enjeux environnementaux du territoire concerné sensibilité, vulnérabilité, tendances d'évolution** (désigner un lien de téléchargement permettant d'accéder aux zonages environnementaux du territoire concerné) :

Le projet du port de Valence se situe sur une zone déjà artificialisée par les activités portuaires. Un parc d'activité important est constitué autour du port avec 240 ha de foncier industriel et logistique dont 155 ha sont déjà occupés par les chargeurs industriels, entreprises de transport et logisticiens.

Concernant Portes Lès Valence, le périmètre de la Z.N.I.E.F.F. de type 2 « Ensemble fonctionnel formé par le Moyen-Rhône et ses annexes fluviales » touche la bordure immédiate des berges du Rhône. Elle s'étend notamment sur la bordure occidentale de la zone portuaire de La Motte, qui est en totalité constructible pour des activités économiques, mais qui n'est que partiellement occupée par des constructions à usage d'activités et par les installations du port fluvial. Une partie de ce site, plus particulièrement des terrains CNR en façade du Rhône sont en friches, quelques éléments de végétation ripisylves sont présents en bordure du fleuve, le long du chemin de halage au nord, et également en partie sud au niveau d'une aire de détente utilisée par les vélipplanchistes. Dans le cadre de la poursuite de l'aménagement de la zone portuaire devront être pris en compte ces prérogatives de protection de l'ensemble fonctionnel « Rhône Moyen ».

En matière de risque inondations, le Plan des Surfaces Submersibles de la Vallée du Rhône, approuvé par décret le 8 janvier 1979, définit trois zones de risques différents : une zone A de grand débit avec les terrains inondés fréquemment, une zone B complémentaire avec une hauteur de submersion plus faible, une zone C de sécurité. Ces zones figurent dans le Système d'Information Géographique et sont intégrées dans le zonage du POS.

La sensibilité écologique a été jugée comme étant de modéré à faible lors de l'aménagement de la ZAC. La forte emprise urbaine et l'homogénéité paysagère limitent l'intérêt faunistique et floristique du site. La plate-forme logistique se situe dans un secteur entièrement aménagé et bien desservi par tous les modes de transport. Autoroute, Port de commerce, Gare de triage ferroviaire.

L'intervention du Port de Marseille est encadré par l'arrêté préfectoral n°66-2006-EA du 24 janvier 2008 autorisant au titre du code de l'environnement et pour une durée de 10 ans, le port de Marseille à procéder aux opérations de dragages et de rejet y afférent dans les bassins ouest du port et au port de la Pointe et portant prescriptions spécifiques à déclarations. Cet arrêté précise les obligations du pétitionnaire notamment l'ensemble des éléments à transmettre au service en charge de la police de l'eau, notamment son article 11.

Natura 2000 (Site concerné ou situé à proximité ?)	Oui	<del>Non</del>
Zone de montagne :	<del>Oui</del>	Non
Zone littorale :	Oui	<del>Non</del>

**2.3 Décrivez, le cas échéant, les pressions pesant sur le territoire concerné :**

Les thèmes les plus contraignants à Valence sont les suivants :

- la gestion des eaux pluviales,
- la qualité de l'eau,
- le bruit,
- le paysagement du secteur couvert par les Zac afin de réaliser une opération de qualité environnementale et architecturale susceptible d'accueillir sur le site des entreprises,
- la mise en place de corridors biologiques dans ce secteur d'étude intégrant le cours d'eau le Chaffit.

.....  
L'intervention du Port de Marseille est encadré par l'arrêté préfectoral n°66-2006-EA du 24 janvier 2008



### 3. Description des principales incidences (positives, négatives, directes, indirectes, cumulatives) de la modification projetée sur les effets environnementaux et sanitaires de la mise en œuvre du programme :

Effets potentiels sur les zones naturelles et agricoles (notamment sur les zones jouissant d'un statut de protection reconnu) :

Environnement marin et espèces protégées au Port de Marseille : les effets sur l'environnement sont minimisés autant que possible par l'ensemble des mesures prises en vue de la protection de l'environnement marin et des espèces protégées, ces mesures devant concilier l'activité avec l'environnement aquatique et les activités préexistantes.

Effets potentiels sur le patrimoine bâti, les sites et paysages (notamment sur les enjeux bénéficiant d'un statut de protection reconnu) : L'impact du projet de ZAC à Valence sur **le paysage** est réduit par la réalisation de zones plantées pour structurer le paysage. Des contraintes très strictes de plantation et d'aménagement paysager Nord sont prévues à ce sujet dans le règlement des zones de Mauboule et de la Motte. La transition entre le premier plan urbain et les reliefs lointains se fera par un aménagement paysager linéaire orienté Nord-Sud.

Effets potentiels sur les pollutions des eaux (accidentelles notamment) :

**La nappe phréatique** au niveau du site de Valence est vulnérable du fait de la perméabilité des couches géologiques présentes. Cette vulnérabilité impose le maintien de la protection naturelle de surface (2 à 4 mètres) dans tous les cas. L'assainissement des surfaces extérieures de stockage et d'activités industrielles soit par le réseau de collecte des eaux pluviales, soit par celui des eaux usées devra être rigoureusement suivi et contrôlé. Les dispositifs d'assainissement devront être étudiés et adaptés en fonction des produits manipulés par chaque entreprise. Le pompage d'eau industrielle dans la nappe devra être effectué sous contrôle afin d'éviter tout risque de pollution de la nappe.

dragage au port de Marseille encadré par l'arrêté pré-cité (gestion sédimentaire).....

Effets potentiels sur le cadre de vie, l'exposition des populations aux pollutions et nuisances :

Les zones concernées sont des zones d'activités économiques situées à l'écart des zones d'habitation. Le port de Valence est situé au cœur du site industrialo-portuaire de Valence sud, de même pour les sites du GPMM. Les travaux projetés ont pour objectif d'améliorer les conditions d'exploitation de ces zones.

Nota général relatif à la maîtrise des effets négatifs des projets financés : En matière environnementale, tous les travaux visant à conforter le développement du transport fluvial (objectif 1 et 2) sont précédés des études administratives et réglementaires afin de mesurer leur impact sur les milieux et d'y remédier en cas d'impact négatif :

- études d'impact relatives au champ d'application des articles L.123-1 et suivant du code de l'environnement (loi n°83-630 du 12 juillet 1983 dite « loi Bouchardeau »).
- dossiers d'évaluation, le cas échéant, des incidences au regard des objectifs de conservation des sites Natura 2000 au titre de l'article L414-4 du code de l'environnement.
- autorisations préfectorales au titre des articles L.214-1 0 L.214-6 du code de l'environnement.

Plus globalement et comme indiqué à la page 85 du POP, « (...)chaque opération finançable par le PO sera soumise à une étude d'impact permettant d'identifier ses effets sur l'environnement et, le cas échéant, des mesures compensatoires pourront être proposées. Cette procédure n'est pas propre au Plan Rhône mais il s'agit d'appliquer les réglementations déjà en vigueur. Les zones Natura 2000 sont particulièrement concernées par ces procédures. »