

PRÉFET DE LA REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES

Autorité environnementale
Préfet de région

**Projet intitulé : « Réalisation d'une piste de déplacements doux dans
les gorges du Méaudret »
à Méaudre dans le département de l'Isère
(Maître d'ouvrage : M. le président de la communauté de communes du massif du
Vercors)**

**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° 2016-084P2964 émis le **01 SEP. 2016**

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, M. le préfet de département et Mme la directrice générale 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 :

- Réalisation d'une piste de déplacements doux dans les gorges du Méaudret – Dossier d'étude d'impact – version de juin 2016 ;
- Réalisation d'une piste de déplacements doux dans les gorges du Méaudret – Dossier loi sur l'eau – version de juin 2016 ;
- Piste de déplacements doux Via Vercors – Dossier projet – Vue en plan au 1/2000° – indice D ;

Le projet objet du présent avis a été soumis à étude d'impact par décision de l'autorité environnementale n° F08416P1257 du 19 janvier 2016.

On notera aussi qu'une déclaration au titre de la loi sur l'eau a été déposée le 12 juillet 2016 auprès du guichet unique de la police de l'eau.

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 :

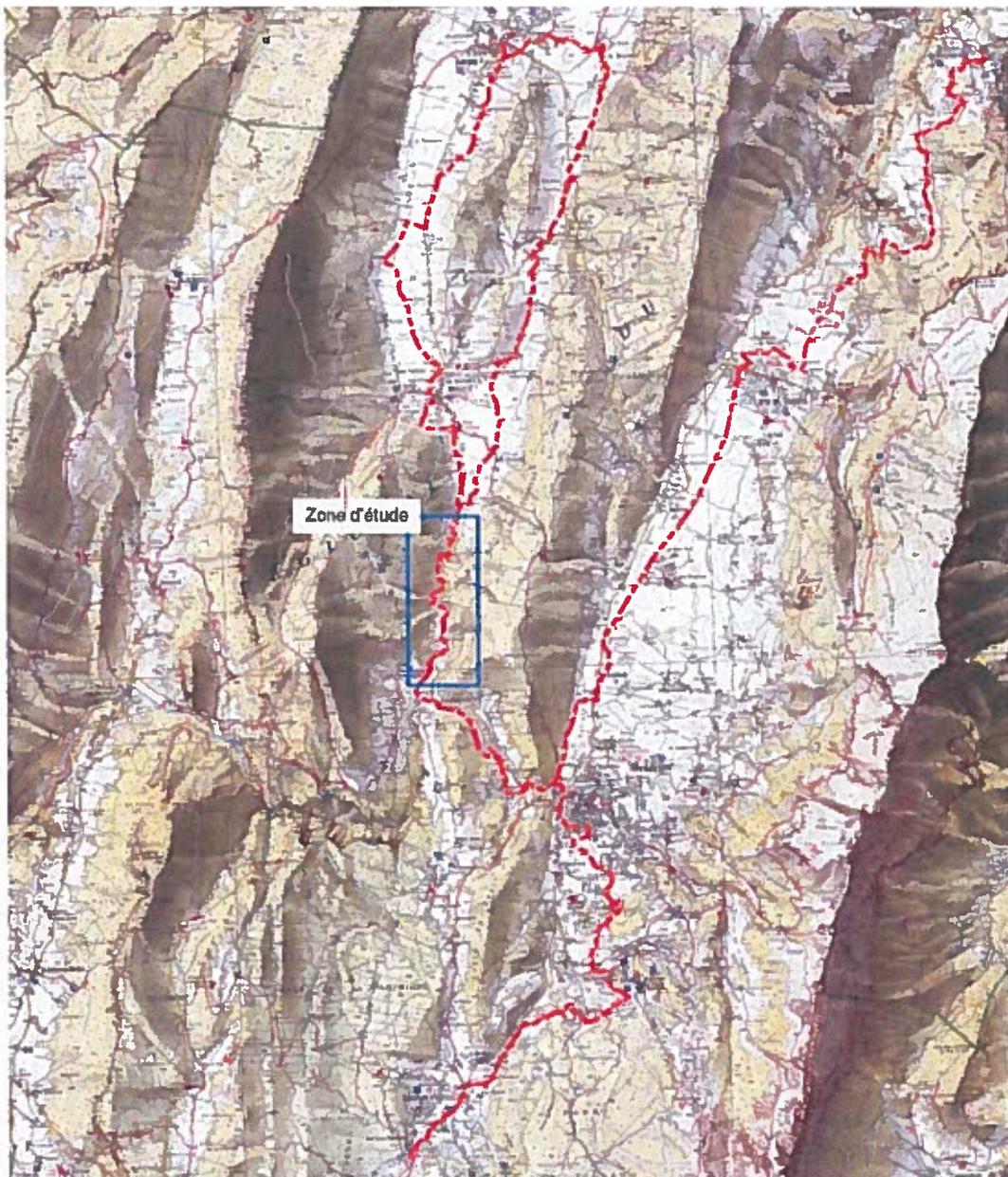
- sur le site Internet de l'Autorité environnementale. À noter que les avis « Autorité environnementale » du préfet de région et des préfets de départements sont regroupés sur le site de la DREAL : www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr, rubrique « Autorité environnementale » ;
- et sur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

1) Contexte du projet

Le projet présenté s'intègre dans un vaste ensemble baptisé ViaVercors et dont la réalisation est échelonnée sur 7 ans, bénéficiant de financements européens.

Le secteur traversé par le projet objet du présent avis s'avère peu anthropisé (*inclus dans la ZNIEFF de type 1 « Montagne du gros Martel et de Meillarot »*). Il comporte plusieurs enjeux notables en termes de biodiversité, notamment une zone humide de grande ampleur ainsi que des habitats naturels à caractère majoritairement forestier.

Plusieurs portions du tracé se trouvent en interaction avec le lit mineur du Méaudret, cours d'eau connu pour ses risques de crues rapides. On notera que cette rivière est, pour partie, identifiée en tant que réservoir biologique par le SDAGE Rhône Méditerranée. Le tracé recoupe aussi des secteurs où le risque de ravinement mérite attention.



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 respecter l'esprit 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 : Le projet objet du présent avis s'insère dans un vaste programme de véloroutes et voies vertes à l'échelle de ce secteur du Vercors, baptisé ViaVercors et au sein duquel, seul le projet de piste dans les gorges du Méaudret reste apparemment à réaliser.

Cette considération amène à considérer que les autres éléments du programme d'origine font désormais partie de l'état initial et donc que l'appréciation de l'impact de l'ensemble du programme n'est plus nécessaire.

Description du projet :

Le projet est annoncé comme comprenant :

- une modification de la RD 106 sur plusieurs tronçons occasionnant sur un peu plus de 500 ml un raidissement du talus routier à proximité du lit majeur du ruisseau le Méaudret et d'une zone humide ;
- la création d'une voie dénommée « *piste forestière* » sur un linéaire de 1390 ml en forêt et en rive droite du Méaudret ;
- la création d'une piste en prairie sur un linéaire de 450 ml ;
- l'aménagement d'une piste dans le lit majeur du Méaudret sur un linéaire de 635 ml occasionnant :
 - la mise en place de 3 traversées de cours d'eau ;
 - la mise en place d'une passerelle de 25 mètres de long ;
 - la création en lit majeur, d'une piste dite « sur pilotis » de 570 ml environ, annoncée comme positionnée à environ 40 cm au dessus du terrain naturel.

L'autorité environnementale recommande, concernant le niveau de description du projet, de mieux décrire les ouvrages permettant les franchissements de cours d'eau ainsi que de l'ouvrage « sur pilotis » (existence ou non de garde corps), eu égard notamment au niveau des plus hautes eaux.

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

Plus dans le détail, celui-ci appelle les observations suivantes :

- l'ensemble du tracé étant concerné par le périmètre éloigné de protection du captage du « trou qui souffle », il convient d'intégrer ce facteur (cf. page 20) ;
- deux zones humides de l'inventaire départemental sont situées dans la zone d'étude : « Les Jarrands » et « Méaudre-Sud »¹ ;
- l'inventaire naturaliste produit correspond à des prospections allant de juin à septembre, ce qui, compte tenu de l'altitude du projet et de la connaissance naturaliste préexistant sur ce secteur, permet vraisemblablement d'identifier les enjeux les plus prégnants. Il couvre l'ensemble des groupes d'espèces habituellement attendus dans ce type de secteurs. Allant au delà de la base de données du pôle d'information Flore-Habitats, il fait apparaître la présence trois espèces floristiques protégées régionalement². 8 espèces d'oiseaux, 3 d'amphibiens (*avec une incertitude compte tenu de la période d'inventaire*), 8 espèces de chiroptères, 5 de reptiles, trois espèces de lépidoptères ainsi qu'une population d'écrevisses à pattes blanche sont signalées. On pourrait, à ce propos, regretter que la synthèse de l'état initial de l'étude d'impact ait effectué un tri un peu abrupt au sein des enjeux relevés par l'inventaire de terrain³ ;

(1) Plus dans le détail, est à signaler ce qui semble être une confusion entre les zonages Znieff et les zones humides (la fiche descriptive citée comme étant celle de la zone humide de l'inventaire départemental « zones humides des bords du Méaudret » est en fait celle d'une Znieff de type I située en amont de la zone d'étude) ;

(2) A signaler au passage que la mégaphorbiaie (code Corine 37.81) n'a pas été considérée au dossier comme un habitat d'intérêt communautaire alors que cet habitat est en réalité à rattacher à l'habitat communautaire 6430 « mégaphorbiaies montagnardes et subalpines des alpes, du Jura, des Vosges et du Massif central » ;

(3) En effet, deux espèces remarquables de chauve-souris ont été contactées en chasse au niveau des lisières et des prairies de la zone

– il se conclut par une synthèse concise et précise, accompagnée d'une cartographie (*elle aurait gagné à figurer aussi les questions relatives aux risques naturels*).

L'étude d'impact comporte un développement intitulé « **présentation du projet et justification des choix concernant le projet actuel** ».

Il y est précisé qu'outre la solution présentée, plusieurs alternatives au projet présenté ont été mises en compétition :

- une variante associée à la RD106, non retenue pour des raisons de sécurité et de difficultés techniques ;
- deux variantes de tracé concernant la partie Sud, malheureusement difficiles à identifier du fait de la taille réduite de la carte qui les représente (*page 49 de l'étude d'impact*), l'une ayant été abandonnée en raison de l'importance des terrassements engendrés et donc de son impact visuel, l'autre ayant été éliminée en raison de son impact sur la zone humide.

On notera aussi que l'analyse des impacts expose la mise en compétition de trois solutions techniques localisées pour le franchissement d'une mégaphorbiaie au niveau de la jonction des secteurs B et C du projet.

Ce volet de l'étude d'impact serait très utilement complété par les éléments qui figurent en pages 17 et 18 du dossier loi sur l'eau, plus clair et intégrant une analyse multicritères.

En termes de justification, il aurait aussi été bienvenu d'argumenter le caractère indispensable de la fonction de piste forestière adjointe au projet.

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, ces derniers concernant l'effet en termes de promotion des pratiques de déplacement non motorisés.

Il est relevé :

- une conception visant à l'équilibre du chantier en termes de gestion des matériaux ;
- l'utilisation en cours de chantier d'un gué de franchissement du Méaudret, actuellement déjà utilisé par des engins forestiers mais équipé d'un dispositif dénommé « kit de franchissement » destiné à réduire les effets potentiels de l'augmentation momentanée de sa fréquentation ;
- la **réduction de l'effet d'emprise** par le recours à des ouvrages dits « **sur pilotis** » (*un peu plus de 600 ml au total*) dans un secteur où le Méaudret a été reconnu stable du point de vue géomorphologique, au terme d'une étude BURGEAP de 2010 citée à l'étude d'impact ;
- un **effet globalement limité sur la dynamique du lit du Méaudret**, en raison notamment des contraintes que subit déjà celui-ci dans sa partie médiane (*remblais routiers, escarpements rocheux, conduite d'eaux usées*) ;
- une **impermeabilisation limitée** du fait de l'absence de revêtement étanche sur la majeure partie du linéaire de la voie déplacements doux (*voies empierrées, platelage bois discontinu*) ;
- une perturbation limitée des écoulements naturels transversaux du fait des renvois d'eau régulièrement espacés ;
- une **forte réduction de l'empiètement sur la zone humide** et le lit majeur du Méaudret par raidissement, dans la partie Nord, du talus adossé à la RD106 et réduction de la largeur de la piste cyclable puis, plus au Sud, adoption d'un passage « sur pilotis » qui n'évitera toutefois pas totalement l'impact du projet ;
- une **compensation de l'impact résiduel sur la zone humide** (estimé aux alentours de 700 m²), par restauration fonctionnelle d'environ 1800 m² de zone humide actuellement remblayée (*cette mesure, qui excède la valeur guide définie au SDAGE, intègre en réalité le rattrapage d'impacts d'une section précédente de la Via Vercors*). Des précisions sur les fonctionnalités restaurées seraient toutefois bienvenues ;

d'étude (source étude faune/flore jointe en annexe) : la sérotine bicolore et sérotine de Wilson, espèces toutes deux en danger en Isère, et en grave danger d'extinction en Rhône-Alpes pour la première), caractéristiques qui auraient légitimé une mise en exergue de ces espèces ;

- un prélèvement d'environ 0,8 ha de milieux boisés largement dominés par l'épicéa, annoncé comme compensé par l'amélioration de la gestion forestière que permettra la piste, au profit d'essences mieux adaptées ;
- des atteintes localisées à la ripisylve (*annoncée comme peu développée dans le secteur du projet avec engagement de plantations compensatoires*), non quantifiées au dossier ;
- l'absence d'appuis en lit mineur pour les ouvrages de franchissement des cours d'eau et une affirmation concernant l'absence d'**impact des ouvrages sur le niveau des plus hautes eaux** ;
- une **transparence hydraulique** des passerelles sur « pilotis » annoncées comme submersibles (*affirmation qui demanderait toutefois à être techniquement étayée*) ;
- un risque de dispersion d'espèces végétales invasives (*inhérent en réalité à tous travaux de terrassements*) ;
- un **évitement** annoncé des **stations d'espèces végétales protégées** ;
- un **évitement des effets sur les habitats d'espèces animales protégées** (*ciblé sur les chiroptères et les oiseaux : absence de minages, évitement des arbres à cavités*) ;
- un **empiétement sur des pelouses sèches** compensé localement par amélioration qualitative de la pelouse avoisinante (réouverture du milieu).

Outre les quelques pistes d'amélioration évoquées ci-avant, **l'autorité environnementale recommande de produire une étude hydraulique permettant de caractériser l'impact du projet présenté et de démontrer l'innocuité des ouvrages en ce qui concerne le bon écoulement des crues, intégrant la bonne prise en compte du risque d'embâcles.**

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 permet de conclure à l'absence d'effets dommageables notables sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000 les plus proches (*zone spéciale de conservation n° FR8201743 de la Bourne*), en raison de l'éloignement du site mais surtout du fait de la mise en œuvre de précautions de chantier visant à éviter la pollution du cours d'eau qui se trouve être un affluent de la Bourne.

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 dénommé « **modalités de suivi des mesures prises en œuvre en faveur de l'environnement et de la santé** » qui s'avère être, en ce qui concerne la phase travaux, un récapitulatif des mesures de mitigation des effets potentiels du chantier. Un engagement de mise en œuvre d'un dispositif de type management environnemental serait en revanche cohérent avec la densité d'enjeux recensés et les besoins en termes d'ingénierie écologique associés au projet tel que décrit.

S'agissant du suivi en phase exploitation, celui-ci s'avère en revanche mieux décrit (*suivi de la mise en œuvre des mesures compensatoires sur 5 ans et suivi sanitaire visant à maîtriser les espèces invasives*).

Ce volet de l'étude d'impact pourrait utilement être complété par le dispositif de suivi annoncé au sein du dossier loi sur l'eau (page 24).

L'étude d'impact évalue le **coût des mesures d'intégration** à environ 60 k€, chiffrage sérieux qui comprend aussi le fonctionnement du dispositif de suivi et aux cotés duquel il cite diverses dépenses de conception/construction en lien avec les facteurs environnementaux.

Il comporte un volet décrivant les **méthodes** mises en œuvre pour produire les études environnementales, citant la source de la plupart des données produites.

Enfin, s'agissant du volet destiné à développer les **aspects spécifiques aux infrastructures de transport** (*effets sur l'étalement urbain et effets des éventuels aménagements fonciers induits, analyse des consommations énergétiques, coûts des pollutions et nuisances ...*), le projet devrait, à l'évidence, avoir un effet très majoritairement positif. Toutefois, l'autorité environnementale recommande, pour des raisons de complétude, qu'un tel développement figure au sein de l'étude d'impact.

Le **résumé non technique**, clair mais peut-être un peu trop concis, notamment en ce qui concerne l'analyse des effets du projet, figure opportunément en tête de l'étude d'impact. Il gagnerait à contenir aussi les illustrations qui pourraient le rendre autoportant.

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

Le projet et l'ensemble du programme dans lequel il s'insère, contribuent à un objectif vertueux de développement des modes de déplacement alternatifs à la voiture et notamment des modes dits actifs dont la pratique est créditée d'effets très positifs sur la santé.

Le secteur du projet étant soumis à une accumulation de contraintes environnementales, l'obtention d'une continuité d'itinéraire ne peut se faire qu'au détriment d'un certain nombre d'enjeux environnementaux.

Toutefois, le projet a, d'évidence, fait l'objet d'une attention soignée visant à éviter puis réduire les effets négatifs du projet sur l'environnement puis, in fine à les compenser dans des conditions qui apparaissent très satisfaisantes.

Nul doute que la valorisation pédagogique de ce travail en faveur de l'environnement pourra constituer l'une des facettes de l'exploitation future de cette section de la Via Vercors.

En conclusion, sur la forme, le dossier respecte l'esprit du code de l'environnement en matière d'étude d'impact. Il apparaît toutefois perfectible au regard des quelques observations citées ci-avant, notamment en ce qui concerne l'adjonction du développement visé au III de l'article R122-5 du code de l'environnement relatif aux infrastructures de transport (*effets sur l'étalement urbain et effets des éventuels aménagements fonciers induits, analyse des consommations énergétiques, coûts des pollutions et nuisances ...*).

Sur le fond, le projet apparaît vertueux tant au sens des grandes politiques environnementales qu'en termes de santé publique. Il apparaît comme ayant finement été travaillé dans le sens d'une bonne prise en compte des enjeux environnementaux et traduit une excellente compréhension de la séquence « éviter>réduire>compenser ». Ses effets négatifs résiduels apparaissent donc très réduits au regard des gains apportés par le projet en termes de développement des modes de transport alternatifs à la voiture.

Plus dans le détail, l'autorité environnementale recommande la réalisation d'une étude hydraulique visant à mieux caractériser l'impact hydraulique potentiel du projet présenté et à démontrer l'innocuité des ouvrages de franchissement proposés en ce qui concerne le bon écoulement des crues, intégrant la bonne prise en compte du risque d'embâcles.

Le Préfet
de la Région Auvergne-Rhône-Alpes


Michel DELPUECH