



PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Service Connaissance Études, Prospective
et Evaluation

Lyon, le

19 JUIN 2012

Affaire suivie par : Yves MEINIER
Unité Évaluation Environnementale des
plans programmes et projets
Tél. : 04 26 28 67 50
Fax : 04 26 28 67 79
Courriel : yves.meinier@developpement-
durable.gouv.fr

OBJET :

**Projet intitulé : « RD96 – suppression du passage à niveau des
Freydières »**
(maître d'ouvrage: Monsieur le président du conseil général de l'Ardèche)

Avis de l'autorité environnementale
(En application de l'article L122-1 du code de l'environnement)

REFER : Réf. : 3237-2012-ym.odt/0262

Sommaire :

- 1) Contexte du projet
- 2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient
- 3) Prise en compte de l'environnement dans le projet :
 - 3.1 prise en compte de l'environnement dans l'organisation et la conception du projet
 - 3.2 conformité aux engagements internationaux
 - 3.3 compatibilité avec les plans, programmes et protections réglementaires susceptibles d'être concernés
 - 3.4 adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées
 - 3.5 pertinence du dispositif de suivi
- 4) Avis de l'autorité environnementale :
 - 4.1 avis sur la forme
 - 4.2 avis sur la prise en compte de l'environnement

1) Contexte du projet :

Le secteur du projet bien que situé à proximité de zones à fort enjeu naturaliste (zone Natura 2000 de la montagne de Crussol et lône de Blaud), est soumis à une forte pression d'aménagement qui relativise les effets potentiels d'un projet de ce type.

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

Comme prescrit à l'article L122-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage du projet a produit une étude d'impact qui a été transmise pour avis à l'autorité compétente en matière d'environnement.

La transmission du dossier ayant été effectuée avant le 01 juin 2012, cette demande n'entre pas dans le champ d'application du décret 2011-2019 portant réforme des études d'impact. L'analyse de sa complétude a donc vocation à reposer sur les dispositions des articles L.122-3 et R.122-3 du code de l'environnement dans leur version antérieure au 01/06/2012.

Dans ce cadre, l'étude d'impact produite appelle les observations suivantes :

Elle comporte un chapitre « **appréciation des impacts du programme** » qui évoque deux projets d'infrastructures importants à l'échelle de ce territoire mais précise, pour l'un d'entre eux (liaison routière entre le pont des Lônes et un éventuel troisième pont situé au Nord de Valence), qu'il n'est plus au programme du conseil général de l'Ardèche, et, pour l'autre (déviation de Guilherand Granges et Saint Péray), qu'elle n'en est toujours qu'au stade de l'étude de faisabilité et n'est pas subordonnée au projet objet du présent avis.

Pour autant, ce dernier projet a fait l'objet de diverses communications (*mention dans le document intitulé « plan de désenclavement routier 2008-2016 (consultable sur le lien internet : <http://www.ardeche.fr/mediatheque/Routes/DESENCLAVEMENT-ROUTES-WEB.pdf>)* et dernièrement, d'un appel d'offres publié le 25 janvier 2012 sous la mention « *Réalisation du dossier d'étude environnementale de la déviation de la RD86 sur les communes de Cornas, Saint Péray et Guilherand-Granges* »).

Il aurait donc été utile d'abonder l'argumentaire produit en rappelant les éléments contenus dans le cahier des charges de cette opération de façon à produire une analyse des éventuels liens fonctionnels avec le projet de suppression du passage à niveau.

Par référence aux éléments disponibles à ce sujet, on notera que la vocation du projet présenté est de traverser la voie ferrée alors que celle du projet de déviation précité semble être d'établir un itinéraire parallèle à ladite voie ferrée. Le fait que la solution retenue pour la suppression du passage à niveau soit significativement décalée par rapport au franchissement actuel implique donc que ses accès (parallèles à la voie ferrée) sont donc susceptibles de partager des fonctionnalités avec celles du projet de déviation.

Il pourrait donc être légitime de penser que l'existence du projet de déviation ait pu influencer le choix de la solution retenue. A l'inverse, compte tenu de la configuration des lieux, il reste très vraisemblable que la réalisation du projet de suppression du passage à niveau ne doive influencer significativement ni sur les choix techniques du futur projet de déviation, ni sur l'opportunité de sa réalisation. Elle pourrait toutefois en réduire le coût puisqu'une partie du linéaire aurait déjà été réalisé dans le cadre du projet de suppression du passage à niveau.

De son côté, l'état initial fait apparaître :

- s'agissant du milieu naturel : la présence, à l'aval hydraulique du projet, de milieux naturels patrimoniaux connus sous le nom de « lône de Blaud » et, s'agissant de l'emprise du projet, à l'issue d'un inventaire de terrain qui semble avoir été réalisé lors de périodes sèches, la

présence d'une petite zone humide (espèces non précisées), l'absence d'amphibiens et la présence très probable de reptiles. On notera que seul l'inventaire floristique est fourni (*sans d'ailleurs mention des éventuels statuts de protection des espèces citées*). Les aspects entomofaune et chiroptères ne semblent pas évoqués.

- s'agissant des tendances d'évolution, l'urbanisation vigoureuse de l'ensemble de ce secteur ;
- un état initial qualité de l'air portant sur une aire d'étude qui dépasse très vraisemblablement l'aire d'influence du projet (elle semble d'ailleurs constituer une bonne base pour l'état initial « air » de la déviation précitée) ;
- s'agissant du risque inondation, une cartographie qui semble incomplète en ce qui concerne la rive droite du Rhône ;
- un état initial « bruit » qui conclut au caractère globalement modéré de l'ambiance sonore (les habitations les plus proches des voies sont bien sûr davantage exposées) ;
- un état initial paysager qui aurait gagné à évoquer les tendances d'évolution en cours. Par ailleurs, une présentation des covisibilités avec le château de Crussol aurait été indiquée.

On notera que, le projet comportant un rejet dans la lône de Blaud, les éléments de celle-ci susceptibles d'être influencés par le projet auraient mérité meilleur développement (le chapitre « analyse des impacts » évoque d'ailleurs des reconnaissances complémentaires avant travaux).

Au chapitre « **justification de la solution retenue** », le dossier met en compétition un certain nombre de variantes qui paraissent représentatives de l'ensemble des solutions raisonnablement envisageables. La comparaison multicritères ne porte toutefois que sur deux d'entre elles, représentatives il est vrai des deux familles principales de partis d'aménagement. Au sein de cette comparaison, les paramètres environnementaux sont représentés de façon proportionnée. Plus sur le fond, s'agissant des consommations énergétiques, les deux solutions sont présentées comme étant à égalité, ce qui ne va pas nécessairement de soi lorsque l'on constate, pour l'une d'entre elles, un allongement de parcours de 1300 m)...

L'**analyse des impacts** met en évidence :

- une augmentation des surfaces imperméabilisées (surface non précisée) et un rejet dans la lône de Blaud par le biais d'un long collecteur dont la construction est susceptible d'engendrer des impacts ;
- des impacts sur les milieux naturels décrits de façon très générale (surfaces d'habitats prélevés non précisées) et s'agissant des impacts sur la lône de Blaud, l'annonce de mesures complémentaires voire de déplacements de spécimens restant à étudier ;
- une forte augmentation des trafics routiers et donc des émissions de pollutions et nuisances sur les portions de voie permettant d'accéder au futur barreau de franchissement de la voie ferrée.

Le dossier annonce des **dépenses en faveur de l'environnement** évaluées à 740 k€ soit 13% du montant de l'investissement, total qui pourrait d'ailleurs être abondé par le coût des autres mesures d'intégration rappelées au paragraphe 3-4 ci après.

S'agissant d'un projet d'infrastructure, l'étude comporte un développement relatif à l'« **analyse des consommations énergétiques et des coûts collectifs des pollutions et des nuisances** » qui fait apparaître une augmentation des consommations énergétiques de l'ordre de 60% sur la section considérée du fait de l'allongement de parcours engendré par le projet.

Il intègre un développement relatif aux **méthodes utilisées et aux difficultés rencontrées** ainsi que la mention du bureau d'études **auteur de l'étude d'impact**.

Par ailleurs et comme le prévoit l'article L414-4 du code de l'environnement, il comporte un développement ayant valeur d'« **évaluation des incidences Natura 2000** » qui, sans grande

surprise compte tenu de la tendance d'évolution de ce secteur, conclut à l'absence d'effet notable du projet sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000 les plus proches.

Enfin, il comporte un **résumé non technique** qui aurait gagné à rappeler les variantes mises en compétition ainsi que les raisons du choix de la solution retenue.

3) Prise en compte de l'environnement dans le projet :

3.1.Prise en compte de l'environnement dans l'organisation et la conception du projet :

Voir paragraphe 4-2 ci après.

3.2 Conformité aux engagements internationaux :

Eu égard aux accords portant sur la **réduction des gaz à effet de serre**, le dossier évoque une augmentation importante en valeur relative (+60%) des émissions de gaz à effet de serre. Cette augmentation reste toutefois modérée en valeur absolue eu égard à l'importance des trafics relevés sur l'ensemble de ce secteur.

En ce qui concerne les **engagements au titre de l'application des directives européennes sur les habitats naturels et les oiseaux**, le dossier contient un développement ayant valeur d'« évaluation des incidences Natura 2000 » au sens de l'article L414-4 du code de l'environnement qui conclut à l'absence d'effets dommageables notables sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000 les plus proches. Conclusion aisément validable compte tenu du contexte de forte pression d'aménagement déjà constatée sur ce secteur.

3.3 Compatibilité avec les plans, programmes et protections réglementaires susceptibles d'être concernés :

SDAGE Rhône méditerranée : Le dossier comporte un développement évaluant la compatibilité du projet avec le SDAGE, lequel met en exergue les orientations n° 2 (concrétiser le principe de non dégradation des milieux aquatiques) et n°5 (lutter contre les pollutions). Bien qu'il conclue à la compatibilité du projet, on notera que le point sensible correspond au rejet prévu dans la Lône de Blaud au sujet duquel, il convient de se reporter aux observations figurant au paragraphe 3-4 ci après.

Par ailleurs, au delà de l'usage raisonné évoqué au dossier, il aurait été pertinent d'évoquer au passage la politique du conseil général de l'Ardèche vis à vis de l'usage des produits phytosanitaires au regard de l'orientation 5 D du SDAGE « *lutter contre les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles* ».

Espèces protégées : le dossier, au terme d'un inventaire qui a appelé quelques observations évoquées ci avant, n'élimine pas la présence d'espèces protégées mais ne précise pas les espèces spécifiquement concernées et, a fortiori, celles qui pourraient nécessiter l'obtention d'une dérogation au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement. S'agissant des reptiles, on notera toutefois, que le projet semble déjà inclure un objectif de mesures compensatoires (ce qui paraît raisonnable compte tenu de la très forte probabilité de présence de tels spécimens d'espèces protégées).

3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

Les mesures d'intégration proposées appellent les observations suivantes:

Pour la **phase chantier**, des précautions génériques globalement adaptées mais qu'il conviendrait peut être de dissocier clairement entre les secteurs de faible sensibilité et ceux (lône de Blaud par exemple) qui nécessitent un niveau de précaution supérieur. On notera aussi que la problématique de la maîtrise des espèces végétales envahissantes ou indésirables a bien été prise en compte. En revanche les mesures destinées à limiter

d'éventuels impacts sur des espèces protégées restent limitées à l'engagement d'effectuer des inventaires complémentaires, ce qui pourrait laisser supposer un inventaire lacunaire.

Pour la phase exploitation :

- l'usage « raisonné » de fondants hivernaux et de produits phytosanitaires (voir à ce sujet l'observation au sein de la rubrique relative à la compatibilité du projet avec le SDAGE) ;

- l'absence d'ouvrages de dépollution des eaux recueillies, mais une conception du collecteur d'évacuation annoncée comme permettant la décantation des matières en suspension. En l'absence de calcul le confirmant, l'autorité environnementale ne peut émettre un avis sur l'adéquation de ce dispositif : en effet, selon le débit nécessaire, la vitesse d'écoulement pourrait être significative. S'agissant des pollutions accidentelles, le dossier annonce un délai de transfert par temps sec de 40 minutes avant rejet au milieu naturel ainsi que la mise en place d'une cloison siphonide dans le premier regard.

Ces mesures appellent plusieurs autres commentaires :

* le dossier ne donne pas d'élément permettant de juger de la capacité du gestionnaire de la voirie à confiner la pollution dans le délai imparti, sachant que, sur ce type de réseau, la mise en place d'un dispositif d'alerte spécifique est en général hors de proportion ;

* il ne donne pas d'élément sur la réduction de ce délai lors d'évènements pluvieux ;

* il ne précise pas non plus le volume (cas des polluants non miscibles) susceptible d'être stoppé par la paroi siphonide évoquée.

==> Il n'est donc pas possible de caractériser, au vu du seul dossier, le niveau de protection obtenu par l'adoption de ces mesures et donc leur caractère suffisant ou non. Or le milieu naturel dans lequel le rejet est prévu est considéré comme sensible.

- s'agissant du milieu naturel, la mise en place de milieux favorables aux reptiles, ce qui est une précaution de bon aloi dans ces secteurs globalement concernés par la présence de reptiles ;

- en ce qui concerne les modes de transport doux, la requalification d'un passage inférieur existant sous la voie ferrée, bien que n'étant peut être pas situé au meilleur endroit, est aussi un élément positif et indispensable compte tenu de l'allongement de parcours induit par le projet ;

- des protections phoniques indispensables sur la section Freydières - Saint Flour de la RD86 compte tenu de la forte augmentation du trafic induite par le projet. Il conviendra de vérifier que ces protections restent adaptables pour prendre ultérieurement en compte les éventuels trafics supplémentaires induits par le projet de déviation de la RD86 à Guilhaud Granges et Saint Péray ;

- des aménagements paysagers sur la nature desquels le lecteur n'est pas vraiment informé au travers du dossier.

Ce chapitre se clôt par une carte de synthèse qu'il eut été souhaitable de prolonger jusqu'au point de rejet dans la lône de Blaud et de compléter par la mention des mesures chantier ainsi que des mesures relatives au milieu naturel (mesures annoncées en faveur des habitats à reptiles).

3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

Outre les suivis génériques existant sur l'aire d'étude indépendamment du projet (qualité de l'air par « Air Rhône Alpes », qualité des eaux du Rhône), le dossier présente un dispositif de suivi reposant sur :

- en phase travaux, un suivi des espèces invasives ;

- en phase exploitation, un suivi du collecteur de rejet ;

Ces suivis seront bien sûr à compléter par les suivis qui s'imposent en pareil cas (suivi de la qualité des eaux des cours d'eau (phase chantier et phase exploitation) et suivi des nuisances

acoustiques) ainsi que l'ensemble des suivis qui entrent dans le cadre de la gestion habituelle effectuée par le conseil général de l'Ardèche.

4) Avis de l'autorité environnementale :

4.1 Avis sur la forme :

Compte tenu de la date de dépôt du dossier, la forme du dossier répond aux exigences du code de l'environnement.

On notera toutefois l'observation évoquée ci avant concernant la bonne application de la notion de programme au sens du code de l'environnement. Des éléments d'information concernant les orientations et impacts potentiels du projet futur de déviation de Guilhaud Granges et Saint Péray auraient été les bienvenues.

4.2 Avis sur la prise en compte de l'environnement :

L'opportunité du projet étant liée à des considérations de sécurité, celle-ci n'appelle donc pas d'observation.

La solution retenue engendre toutefois un fort allongement de parcours et donc des émissions supplémentaires de gaz à effet de serre ainsi qu'une consommation d'emprises foncières.

Ce constat est toutefois à relativiser compte tenu de la vigueur de la pression d'aménagement que l'on peut constater sur le terrain et qui semble rendre quasi négligeable la contribution du projet à cet égard. On notera aussi que la pertinence de la solution proposée se voit renforcée si l'on intègre, parmi les éléments du contexte, les autres projets d'aménagement routier potentiels évoqués au dossier.

Les mesures d'intégration proposées paraissent adaptées dans leur principe. On notera toutefois que les mesures de prévention des pollutions avant rejet dans la lône de Bland semblent trop peu caractérisées à la seule lecture du dossier, pour que l'on puisse attester de leur caractère suffisant.

Enfin, le dispositif de suivi a vocation à être abondé dans le sens des observations figurant au paragraphe 3-5 ci avant.

Plus dans le détail, la question de la conception de l'éclairage mériterait peut être de plus amples développements (économies d'énergie, prévention des pollutions lumineuses).

Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des éventuelles procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux (*notamment procédures loi sur l'eau et procédures espèces protégées*).

Pour le préfet de région et par délégation

Le chef du service
Affaires Études Prospective et
Évaluation

Gilles PIRoux