Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement de RHÔNE-ALPES

n/réf : 2614-2009-ym.doc/0

Projet intitulé : « Véloroute Voie verte de la vallée du Jabron »

Avis de l'autorité environnementale

(En application de l'article L122-1 du code de l'environnement et du Décret n° 2009-496)

Sommaire :

1) Analyse du 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 :
- 2.1 analyse générale formelle de l'étude d'impact
- 2.2 pertinence du dispositif de suivi

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

4)Avis de l'autorité environnementale :
- 4.1 avis sur la forme
- 4.2 avis sur la prise en compte de l'environnement

1) Analyse du contexte du projet :

Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT), en visant, le 15/12/1998, le schéma des itinéraires cyclables d'intérêt national, a impulsé une dynamique en faveur du développement des véloroutes et voies vertes (VVV).

Dans le département de la Drôme, le conseil général a pris la maîtrise d'ouvrage des itinéraires d'intérêt national concernés (VVV de l'Isère et VVV du Léman à la mer). Le projet présenté, porté par le syndicat mixte du bassin du Roubion et du Jabron, est raccordé à ce réseau dont il constitue un important maillon transverse présentant un intérêt touristique marqué.

Cette véloroute voie verte d'environ 38 kilomètres devrait contribuer, dans son principe, au développement durable et à la qualité de la vie locale, mais également à la découverte et à la valorisation touristique de l'ensemble de ce territoire à partir de la vallée du Rhône. Cet objectif impose en même temps une exigence particulière de qualité et d'insertion du projet.

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

Comme prescrit au second alinéa de 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 à Monsieur le préfet de la Drôme postérieurement au 1er juillet 2009. A ce titre celle-ci entre dans le champ d'application du décret 2009-496 relatif à l'autorité de l'Etat compétente en matière d'environnement prévue aux articles L122-1 et 122-7 du code de l'environnement.

Le projet étant considéré comme une infrastructure de type routier, l'étude d'impact contenue dans le dossier est globalement conforme aux dispositions des articles L.122-3 et R.122-3 du code de l'environnement.

2.1) Analyse générale formelle de l'étude d'impact :

Elle intègre bien le **résumé non technique** prévu par l'alinéa III de l'article R122-3 du code de l'environnement. On notera que la forme tabulaire que revêt plusieurs de ses chapitres, peu souhaitable en théorie au sein d'un tel résumé, comporte cependant l'avantage d'être plus claire qu'une présentation totalement rédigée lorsque les paramètres ou variantes à évoquer sont particulièrement nombreux. On regrettera cependant que la partie relative aux méthodes utilisées n'y soit pas véritablement résumée.

Elle contient aussi la **note méthodologique** traitant notamment des méthodes utilisées et des difficultés rencontrées, visée à l'alinéa IV de ce même article.

Elle comporte un chapitre (cf. alinéa IV du R122-3) relatif à **l'appréciation des impacts de l'ensemble du programme** qui précise que le projet constitue un ensemble cohérent et indépendant.

L'étude d'impact transmise comporte une **analyse de l'état initial** couvrant l'ensemble des thèmes requis à l'exception de l'air et des nuisances sonores, dont on notera, à décharge, qu'il s'agit de facteurs non discriminants du projet, dans la mesure où celui-ci, réservé aux véhicules non motorisés, ne constitue pas une source d'émission. Par ailleurs, le fait que le projet se déroule dans des zones essentiellement rurales, laisse peu de doutes quant à la très faible exposition de ses usagers aux pollutions et nuisances.

Bien que l'étude d'impact n'en rende compte que partiellement, il convient d'insister sur l'avis favorable émis par l'ONCFS le 24/11/2009 quant au caractère approprié des informations et des méthodes utilisées pour établir **l'état des lieux relatif aux milieux naturels et espèces** (nombreux inventaires d'août 2005 à juin 2009). Ce commentaire distingue nettement ce projet des autres projets du même type.

En revanche, s'agissant de la prise en compte du **patrimoine** et bien que, sur le fond, le SDAP de la Drôme ait émis un avis favorable en date du 18/11/2009, le volet formel qui y est relatif appelle les commentaires suivants :
- Le site inscrit des abords du Poêt Laval, bien identifié puisque figurant sur la carte de la page EIV36, aurait eu vocation à être reporté sur la carte de synthèse des contraintes, ainsi que, d'un point de vue plus général, les éléments relatifs à la thématique paysage.
- Le contenu du dossier concernant les servitudes « urbanisme et patrimoine culturel » pourrait induire une confusion entre monuments historiques et sites inscrits. Concernant le site inscrit des abords du Poët Laval, le tracé ne semble pas pénétrer dans le périmètre. Dans ce cas, l'avis de l'ABF ne sera donc pas nécessaire administrativement au titre des sites. En revanche l'avis de l'ABF/DRAC restera nécessaire au titre des abords des monuments historiques (avis conforme).

Raisons pour lesquelles le projet a été retenu : Ce développement est bien présent au dossier. Toutefois, le principe de cette véloroute voie verte étant d'être associée au cours d'eau, il est naturel qu'aucune macro variante dite « de fuseau » ne soit présentée. En revanche, un certain nombre de micro variantes ont été étudiées sur les secteurs les plus problématiques. Elle traduisent fort opportunément la méthode retenue pour l'optimisation du projet.

Coût des mesures prises en faveur de l'environnement : Le développement qui figure à ce sujet dans le dossier identifie des dépenses relativement modérées, dont l'essentiel concerne l'assainissement et l'aménagement paysager. La partie relative au milieu naturel, bien vue dans sa conception, est probablement nettement sous estimée compte tenu de la longueur du tracé, ce qui ne retire rien à la qualité des engagements pris à cet égard.

Analyse des effets du projet sur l'environnement : Toujours en conformité avec l'article R122-3 du code de l'environnement, le dossier analyse, pour l'ensemble des thèmes environnementaux décrits à l'état initial, les **impacts du projet**, qu'ils soient provisoires ou permanents, directs ou indirects. Les méthodes d'analyse utilisées sont adaptées au projet et proportionnées aux enjeux.

Mesures envisagées pour supprimer, réduire et compenser les effets dommageables du projet sur l'environnement : Le dossier présente bien un ensemble de **mesures** privilégiant la suppression puis la réduction des conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé.

Effets du projet sur la santé : le dossier comporte bien un chapitre à ce sujet. Il évoque le rôle positif des véloroutes voies vertes sans toutefois valoriser le point essentiel que constitue l'effet positif du développement de la pratique du sport sur les populations. En effet, la monétarisation de ce gain constitue habituellement la fraction majeure des avantages induits. La partie relative à l'air est présente et, bien que particulièrement minimaliste dans son développement, comporte une information concernant l'absence d'émission de pollutions.

2.2) Pertinence du dispositif de suivi :

Le dispositif de suivi, restreint semble t'il aux seuls enjeux relatifs aux milieux naturels, couvre de ce fait le sujet d'incertitude principal et est assorti de financements identifiés pour ce faire quoique très probablement sous estimés. Un suivi géomorphologique du lit du Jabron, utile dans le cadre du projet, trouve en réalité sa place dans le suivi général de la rivière qui relève du domaine de compétence du même maître d'ouvrage.

A ces mesures il conviendra bien sûr d'ajouter le cas échéant, les éventuelles mesures de suivi complémentaires qui pourraient être imposées dans le cadre des procédures « loi sur l'eau » et, le cas échéant, « espèces protégées ».

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 :

L'émergence de nombreuses micro variantes traduit le souci d'intégration environnementale du porteur du projet, ce qui est assez naturel pour un projet de ce type pour lequel les attentes environnementales sont fortes.

On peut toutefois regretter que l'aspect lié à la conception technique du projet ne soit pas mieux justifié au regard de l'environnement, notamment en ce qui concerne le choix du type de couche de roulement.

En revanche, la concertation engagée depuis 2007 par le syndicat mixte du bassin du Roubion et du Jabron quoique ciblée essentiellement sur les élus, les administrations et les représentants associatifs, s'avère d'un bon niveau. On notera que ce souci de communication concerne aussi la phase d'exploitation comme l'atteste l'engagement (cf. page EVIII3) de mise en place d'outils pédagogiques à destination des usagers et populations.

Par ailleurs, on remarquera les engagements relatifs à la mise en œuvre d'un dispositif dit « de management environnemental » répondant au souci de maîtrise des impacts en cours de réalisation.

Les enjeux principaux concernant le Jabron lui même (écoulement des crues, érosion, milieux naturels associés), un travail a été effectué en vue d'éviter ou de réduire la plupart des impacts, ce qui a conduit à éloigner la VVV de la zone à enjeux dans plusieurs secteurs. Restent en revanche quelques points particuliers qui font, fort opportunément, l'objet d'une présentation approfondie.

S'agissant du bon **écoulement des crues**, on notera que les ouvrages de franchissement sont annoncés comme étant situés à un niveau supérieur aux plus hautes eaux d'occurrence centennale. Toutefois, la revanche n'étant pas précisée, il n'est pas possible d'émettre un avis quant aux risques d'embâcles ou aux incertitudes liées aux conséquences du débit solide (évolution de la géométrie des cours d'eau lors des crues). Par ailleurs, les modes de construction, même si l'on peut aisément imaginer que des solutions techniques satisfaisantes existent, ne sont guère détaillés, ce qui laisse une incertitude sur l'impact de ceux ci en cours de travaux.

Par ailleurs, le niveau du passage en console sur la commune de Souspierre reste semble t'il soumis à incertitude (Q100 ou Q50 ?). Les résultats des études hydrauliques n'étant pas évoqués au dossier, il n'est pas possible d'émettre un avis sur ce point.

Il reste aussi la question des ouvrages réutilisés comme celui du « point 12 » pour lequel il conviendra, par prudence, de s'assurer de l'innocuité des garde corps ajoutés vis à vis de l'écoulement des crues.

Enfin, on notera que le plan incliné objet du « point particulier n°2 » est annoncée comme située en dehors de la zone inondable du Roubion. Ce point devra être vérifié dans le cadre de la procédure loi sur l'eau.

Du point de vue du **milieu naturel**, le recours à des opérations de restauration des qualités écologiques des berges est de bon aloi ainsi que la mise en place de dispositifs évitant la divagation des usagers dans les milieux les plus sensibles. En revanche, la mise en place de protections contre l'érosion (cf. point particulier n°11) n'est pas nécessairement à rapprocher de cette démarche dans la mesure où l'apparition de phénomènes d'érosion sur ce type de cours d'eau peut être considérée comme naturelle et constitue d'ailleurs un élément caractéristique des milieux naturels concernés.

Par ailleurs, la DDASS26 dans son avis du 23/11/2009 attire l'attention sur la nécessité d'une bonne prise en compte de la problématique relative aux **espèces invasives** et notamment celle de l'arrêté préfectoral n° 01-1903 du 18/05/2001 qui y est relatif. Les engagements déjà présents au dossier à ce sujet devront être confortés dans ce sens.

S'agissant de la protection des espèces, le dossier n'apporte pas d'élément quant à la nécessité ou non de recourir à des dérogations au titre de l'article L 411-2 du code de l'environnement. Ceci étant, l'ONCFS, dans son avis du 24 novembre dernier, a effectué une analyse poussée de ces aspects qui l'a conduit à

émettre un avis favorable aux mesures proposées par le maître d'ouvrage. On notera que l'obtention de dérogations à l'article L411-1 du code de l'environnement, bien qu'indispensable le cas échéant pour réaliser les travaux, n'est pas un préalable indispensable à l'octroi de la DUP.

S'agissant de la **phase travaux**, on notera que la « *définition des pistes de chantier.... sera effectuée par le concessionnaire* ». S'agissant d'un sujet habituellement sensible (cas par exemple du secteur de la passerelle sur le Vermenon), ce sujet mérite d'être encadré par des engagements plus précis. Ceci étant, il s'agit peut être d'une scorie rédactionnelle car l'appel à un dispositif de concession paraîtrait étrange pour un projet de ce type.

En ce qui concerne le risque de **pollution des eaux**, et si l'on fait abstraction du risque de pollution accidentelle, très faible du fait du nombre réduit de véhicules motorisés appelé à emprunter le tracé, il y a lieu de s'intéresser aux pollutions qui pourraient être liées à l'éventuel usage de fondants hivernaux ou de produits phytosanitaires. A cet égard, on notera une contradiction entre l'engagement de ne pas recourir à ces derniers (page E VI21) et ce qui est annoncé en page EVI10 (5ème paragraphe).

L'hypothèse d'un usage de fondants hivernaux n'est pas évoquée au dossier, ce qui n'est pas aberrant compte tenu du peu d'intérêt que revêt le maintien en service des voies vertes lors des rares épisodes de gel.

Quoiqu'il en soit, ces points, qui n'ont guère de conséquence sur la conception du projet lui même, ont néanmoins vocation à être confirmés dans le cadre de la procédure loi sur l'eau.

S'agissant de la **protection de la ressource en eau**, on notera l'avis favorable de Mme la directrice de l'action sanitaire et sociale de la Drôme (23/11/2009) concernant le passage du projet dans le périmètre de protection rapprochée du captage de la Vesque sous réserve de la bonne mise en œuvre des mesures de réduction annoncées au dossier.

L'évaluation des **impacts paysagers**, bien qu'ayant manifestement été au cœur des préoccupations de mise au point du projet, reste sommaire dans le dossier d'étude et comporte surtout des formules générales. Elle ne s'accompagne pas d'une cartographie spécifique, et s'appuie sur une seule illustration. Cette évaluation ne permet pas d'apprécier dans quelle mesure les caractéristiques paysagères identifiées dans l'état initial (page EIV 39) ont été prises en compte.

De l'analyse effectuée par la DREAL Rhône Alpes, ressort que le principal impact paysager résidera dans l'adoption d'une couche de roulement bitumineuse classique, de nature à introduire dans le paysage une note urbaine et routière. Cet impact sera d'autant plus significatif que les abords du Jabron présentent un caractère naturel affirmé. Il pourrait être augmenté localement par des impacts indirects (ex: aires de stationnement, dont la nature (revêtement notamment) n'est pas précisée).

Les déboisements, le reprofilage des berges du Jabron (notamment point particulier n°11 commune de Dieulefit), ainsi que les ouvrages d'art participent aussi de ce changement d'image. Les évaluations et prescriptions paysagères les concernant n'étant guère détaillées au dossier, il n'est pas possible d'émettre un avis sur leur adéquation.

Plus dans le détail, dans le secteur dit « de La Bonnasse », on notera que le projet conduit à un élargissement de la surface enrobée apparente de la voirie, ce qui constituera une modification de l'image de l'entrée de ville de Dieulefit qui mérite probablement attention.

Dans le même ordre d'idées, l'adjonction à la voie de larges bandes enherbées, de part et d'autre, dès lors qu'elle est présentée comme systématique, risque de renforcer l'artificialité. Pour ce type de projet, un traitement plus différencié des abords de la piste, en fonction du caractère des espaces et sols immédiatement proches eut permis une meilleure intégration. La question du marquage au sol de la voie verte (« bandes blanches ») n'est pas évoquée. On retiendra au passage que la connotation « route » qui y est liée ne milite pas nécessairement pour la réalisation de tels marquages sur les secteurs les plus sauvages.

Par ailleurs, la mention du fait que l'ABF sera consulté ne constitue pas en soi une appréciation de l'impact du projet sur les enjeux patrimoniaux relatifs aux monuments historiques dont on retiendra qu'il eut été préférable pour la bonne information du public, de la développer dans le cadre de l'étude d'impact. On notera qu'en l'occurrence, des ouvrages de génie civil sont envisagés dans ces abords de monuments historiques, ce qui eut rendu souhaitable la production d'une carte reportant ces périmètres de protection de façon suffisamment précise pour apprécier notamment les conditions de covisibilité.

Enfin, du point de vue des **déplacements**, il est satisfaisant de constater que le projet évalue, bien que succinctement, le report modal éventuel des usagers automobiles vers le vélo sur cet itinéraire, notamment dans les secteurs urbains traversés. Une étude plus approfondie a posteriori des usages et du report modal sera intéressante. Le bilan carbone, bien que calculé, n'a pas été intégré dans l'évaluation des coûts collectifs du projet.

3.2 Conformité aux engagements internationaux :

S'agissant des **engagements au titre de l'application des directives européennes sur l'eau et les habitats naturels**, il est possible de faire les commentaires suivants :

- L'obtention des autorisations au titre de la loi sur l'eau aura vocation à garantir le respect de cette directive.

- En ce qui concerne Natura 2000, le projet ne concerne aucune ZSC ou ZPS ou leurs abords. Le projet n'entre donc pas dans le champ d'application de l'article L414-4 du code de l'environnement relatif à l'évaluation des incidences des plans programmes et projets sur les sites du réseau natura 2000.

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

La comptabilité du projet avec le **SDAGE Rhône méditerranée** dans sa version de 1996, dont l'esprit a bien été pris en compte dans la constitution de l'état initial, ne fait pas l'objet d'un développement spécifique. Ceci étant, on notera que l'obtention de l'autorisation au titre de la loi sur l'eau ne peut se faire qu'en respect du SDAGE.

Plans de prévention des risques naturels : Le projet, qui est concerné par le PPRN de Montélimar, est annoncé comme compatible avec les contraintes de ce dernier tout en précisant que la réalisation du projet nécessite des remblais en zone inondable.

Documents d'urbanisme : le dossier transmis comporte un volet relatif à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme qui sera emportée par la DUP du projet.

3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

Parmi les actions proposées pour modérer les effets négatifs du projet sur l'environnement, les plus significatives correspondent aux itérations de mise au point du tracé au sein des micro variantes étudiées sur 10 secteurs du projet. Dans la plupart es cas, le choix de la variante retenue permet d'éviter ou de réduire les impacts pressentis.

Dans ce contexte, la faible ampleur des mesures réductrices et compensatoires proposées n'est pas nécessairement critiquable. Il convient toutefois d'évoquer les points suivants :

S'agissant des **volumes soustraits aux zones inondables** du fait du projet, évoqués en pages EVI10 et suivantes, on notera que ces impacts, bien qu'a priori très localisés, ont vocation à être totalement compensés. Toutefois, le dossier ne détaille pas le volume prélevé, ni les modalités de compensation retenues.

Compte tenu de l'important taux de réutilisation de voies et chemins existants, la **consommation de milieux naturels** par effet d'emprise reste limitée. Il semble toutefois que seul le prélèvement sur les boisements ait été détaillé au dossier. Des mesures compensatoires sont évoquées à cet égard sous forme de plantations dont l'ampleur n'est cependant pas précisée. Ceci étant, le fait de présenter les bandes enherbées comme des mesures compensatoires pour les milieux naturels, malgré leur rôle positif sur un certain nombre de facteurs, ne peut pas véritablement être validé.

L'effet de coupure est analysé par comparaison avec celui qu'engendrent les voiries routières. Cette approche méconnaît les caractéristiques particulières des itinéraires ouverts à la pratique cycliste et la randonnée dont les usagers sont souvent ressentis par la faune sauvage comme plus redoutables (crainte de prédation) que les véhicules. En revanche, les mesures réductrices et d'accompagnement paraissent de bon aloi (masques visuels, modération de l'accès des zones les plus sensibles par clôture et information du public). Peut être serait il d'ailleurs souhaitable d'en élargir le domaine d'application (comme par exemple au secteur sud de Montboucher). D'un point de vue général, l'organisation d'un retour d'expérience à ce sujet présenterait un intérêt certain compte tenu de l'ampleur du programme de voie vertes du département de la Drôme.

S'agissant de ces deux derniers points relatifs aux milieux naturels, il conviendra de faire en sorte que les dispositions retenues in fine soient, notamment pour les zones les plus sensibles (secteur du Vermenon, de Souspierre, du ravin de Molans et d'Estampes (communes de Poet laval et Dieulefit), établies en concertation avec l'ONCFS.

La prise en compte des **nuisances sonores et de la pollution de l'air** est restreinte à la seule phase de réalisation. Le fait que l'ouvrage n'engendre aucun trafic supplémentaire de véhicules motorisés légitime cette approche restrictive.

S'agissant du **paysage**, les mesures préconisées (plantations, architecture des ouvrages, réalisation fractionnée correspondant à des dispositions classiques dont il conviendra de s'assurer qu'elles restent bien

orientées par la recherche de la discrétion au sein du grand paysage. Ceci étant et dans l'esprit des observations détaillées au 3.1, on peut regretter qu'aucun essai de réduction de la trace visuelle de l'infrastructure n'ait semble t'il été tenté (par exemple sous la forme de variantes sur la nature de couche de roulement, générales ou restreintes aux secteurs les plus sensibles). Par ailleurs, le caractère traditionnel des techniques utilisées pour les ouvrages d'art n'est pas nécessairement une fatalité. Des variantes utilisant des solutions d'aspect plus naturel (bois par exemple) pourraient aussi être intéressantes d'un point de vue paysager. Enfin, plus dans le détail il est habituellement préconisé d'engager une démarche visant à maîtriser l'impact visuel des équipements et signalisation annexes.

4)Avis de l'autorité environnementale :

4.1 Avis sur la forme :

Le développement qui précède fait apparaître des lacunes concernant notamment la constitution des états initiaux air et bruit. A décharge, on notera qu'il ne s'agit pas de sujets qui ne sont au cœur des enjeux principaux concernés par ce type de projets.

Les lacunes relevées en matière de paysage ou de milieux naturels relèvent plutôt d'imprécisions regrettables mais qui ne peuvent remettre en cause la forme générale du dossier.

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

Le projet ayant pour vocation le développement de modes de déplacements alternatifs à la route, il s'inscrit en soi dans une logique de développement durable.

S'agissant de l'impact sur les milieux naturels, l'étude d'impact présentée, si elle apparaît encore perfectible au travers du développement qui précède, traduit cependant un bon niveau de prise en compte. On notera ce faisant que l'effort principal a clairement porté sur la recherche d'évitement des impacts.

L'aspect relatif à l'impact sur les cours d'eau reste légèrement en deçà et devra être précisé dans le cadre de la procédure liée à l'application de la loi sur l'eau.

En revanche, les objectifs paysagers, s'ils restent acceptables du point de vue des enjeux les plus importants, manquent nettement d'ambition et traduisent un projet qui pourrait encore être optimisé de ce point de vue.

En conclusion, le niveau de prise en compte de l'environnement, sans être à la hauteur des espérances de l'autorité environnementale, reste néanmoins d'un niveau globalement acceptable et, toutes proportions gardées, supérieur à celui constaté pour beaucoup de projets de ce type.

Le préfet de Région, autorité environnementale

Pour le directeur de la DREAL et par délégation
Le chef du service CEPE

Philippe GRAZIANI