



PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

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

Service Connaissance Études, Prospective
et Évaluation

Lyon, le 24 SEP 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 : « Voie verte entre Vogüe gare et Grospierres Beaulieu »
(maître d'ouvrage : M le président de la communauté de communes
des gorges de l'Ardèche)**

Avis de l'autorité environnementale

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

REFER : Réf. : 3287-2012-ym.odt/0 687

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 :

L'ancienne voie ferrée entre Vogüe et Grospièrres faisait partie de la ligne Le Teil Alès qui a fonctionné entre 1867 et 1971 sous concession PLM puis SNCF.

Elle traverse un territoire exceptionnel concerné par de nombreux enjeux patrimoniaux parmi lesquels il convient de citer :

- le site inscrit du village de Vogüe dominé par son château médiéval ;
- les habitats d'intérêt européen de la vallée de la moyenne Ardèche ;
- le site inscrit de l'ancien village maure de Balazuc, très ancienne implantation humaine ;
- le site classé des défilés de l'Ardèche et de la Ligne à Ruoms et Chauzon et notamment le cirque de Gens ;
- la basse vallée du Chassezac ;
- au sud du projet, le site inscrit et milieu naturel d'exception du bois de Païolive.

Ceci étant, les abords de la voie ferrée intersectent peu les enjeux les plus patrimoniaux, à l'exception du secteur du village de Vogüe et d'une traversée de la rivière Ardèche (viaduc existant).



L'intérêt que suscite l'Ardèche méridionale induit une forte fréquentation estivale dont il importe de gérer au mieux les déplacements et qui est en demande d'une diversification de l'offre touristique.

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.

En vertu de l'article 13 du décret 2011-2019 portant réforme des études d'impact, le dossier présenté entre dans le cadre de l'application de ce décret. Sa composition est donc, dans le présent avis, analysée à l'aune du II de l'article R122-5 du code de l'environnement.

S'agissant de l'exigence concernant la **description du projet** (alinéa II-1), l'étude d'impact comporte, au sein des pièces 2 et 5 du dossier, des éléments décrivant le projet, utilement complétés en pièce 7 – annexe 1, par une description graphique, pas toujours très lisible, mais particulièrement détaillée et qui traduit une étude approfondie.

En ce qui concerne l'alinéa II-2, l'étude d'impact comporte bien une analyse de l'**état initial** (Pièce 3) qui, prenant en compte, très pertinemment, trois périmètres d'étude emboîtés, adaptés à chaque échelle d'enjeu, fait notamment apparaître :

- s'agissant de l'air, des données concernant la seule concentration en Ozone, ce qui est acceptable compte tenu du caractère principalement rural de la zone d'étude et de la nature particulière du projet ;
- en ce qui concerne les eaux souterraines, le caractère fortement karstifié du secteur d'étude, décrit au dossier de façon intéressante ;

- des éléments concernant les eaux superficielles (Ardèche et Chassezac) qui traduisent là aussi une très bonne connaissance du sujet. Le développement est toutefois un peu lapidaire en ce qui concerne le ruisseau l'Auzon et malheureusement absent en ce qui concerne les ruisseaux du Vallier (Sampzon) et de Chaterusse (Gropsierre) plus directement concernés par le projet ;
- un utile récapitulatif, au sein de l'état initial, des éléments de connaissance relatifs aux divers plans, schémas et programmes visés au R122-17 et dont l'articulation avec le projet doit être évaluée ;
- un inventaire de terrain limité dans la durée et dans son ampleur (emprise du projet et ses abords immédiats) mais récent (juin 2012) qui fait apparaître :
 - le caractère très anthropisé de l'emprise (ancienne voie ferrée) ;
 - l'absence d'espèces végétales protégées mais la présence d'espèces invasives (robinier) (on notera toutefois la présence d'orchis bouc protégé dans certains départements (mais pas en Ardèche)) ;
 - la présence d'un grand nombre d'oiseaux protégés et notamment du milan noir ;
 - la présence de lézard des murailles et la présence potentielle du lézard vert ;
 - des données concernant les chiroptères ainsi que les invertébrés, mais qui semblent résulter uniquement de données bibliographiques. La présence d'un tunnel et de plusieurs ouvrages d'art pouvant servir de gîte aurait cependant justifié un inventaire spécifique des chiroptères ;
 - concernant les poissons, une affirmation surprenante quant à l'absence d'intersection avec les éléments du réseau hydrographique (en effet, le tracé franchit, sur des ouvrages existants il est vrai, plusieurs cours d'eau) ;
 - des enjeux localisés (talus rocheux, fossés ou talwegs franchis).

Nota : Cet état initial milieu naturel aurait gagné à être complété en ce qui concerne les continuités écologiques.

- la présence d'une zone de saisine archéologique sur la commune de RUOMS ;
- un état initial paysager exempt malheureusement d'illustrations alors que cet enjeu est notable dans le secteur concerné et aurait mérité un certain nombre d'approfondissements locaux.

On notera que cet état initial traite bien d'un certain nombre de facteurs climatiques (notamment en ce qui concerne le cycle de l'eau) et identifie un certain nombre d'interrelations entre les divers enjeux présentés. En revanche, il ne semble pas avoir abordé la question d'une éventuelle pollution des ballasts en place (pourtant évoqué en annexe 1-figures 6 et 7.1 (*mais on ne sait pas s'il s'agit de pollution chimique ou de pollution par des fines*)).

Le dossier comporte un développement intitulé « **analyse des effets directs ou indirects du projet sur l'environnement...** » (alinéa II-3 de l'article R122-5 du code de l'environnement) qui, traitant des effets temporaires et permanents, annonce des effets négatifs majoritairement très faibles. Il met en évidence :

- les effets potentiels du passage de la voie verte dans les ruisseaux de Chaterusse (Gropsierre) et du Vallier (Sampzon). Le dossier annonce des effets nuls à très faibles, ce que l'absence de données au sein de l'état initial concernant ces deux ruisseaux ne permet pas de corroborer ;
- ceux de défrichements localisés : d'environ 1ha, ils sont annoncés comme ne concernant que deux secteurs : relai secondaire de Saint Maurice d'Ardèche et aire multimodale de Sampzon dont on notera qu'elle est incluse dans la zone Natura 2000 FR8201657 (vallée de la moyenne de l'Ardèche et ses affluents) ;

– des impacts sur la faune pas vraiment caractérisés, ce qui est surtout gênant pour les chiroptères dont le dossier dit « *Des risques de dérangement peuvent être envisagés en phase travaux dans la traversée des tunnels si ceux-ci sont occupés...* ». Les impacts sur l'avifaune semblent d'ailleurs aussi sous estimés dans la mesure où certains paramètres d'appréciation pourraient être discutés (En effet, l'affirmation « *cette notion de dérangement est à relativiser compte tenu des usagers prévus (cycles et piétons)* » reste à démontrer) ;

– une absence d'effet sur la dynamique des cours d'eau et l'écoulement des crues du fait que « *la totalité des équipements sera implantée en dehors du lit mineur* », ce qui n'est pas exact en ce qui concerne les ruisseaux du Vallier et de Chaterusse ;

– un impact qualifié de positif sur le développement de l'urbanisation et un impact négatif sur le foncier (mais une quantification de cet impact aurait été bienvenue) ;

– un impact positif sur le bruit, attribué à un transfert modal (mais la physionomie des déplacements du secteur ne laisse pas présager de bouleversement dans ce sens. Le dossier précise d'ailleurs en page 54 de la pièce 5 « *l'utilisation de modes de déplacements doux n'est pas forcément rattachée à une alternative à l'utilisation de la voiture* ») ;

Cette analyse, comme prévu au code de l'environnement, traite aussi de la santé et de la consommation énergétique (ce dernier développement étant en l'occurrence de pure forme) .

Elle contient aussi un développement intitulé « *analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus* » qui, sans récapituler les « projets connus » au sens de l'article R122-5 du code de l'environnement, évoque, mais très sommairement, les autres projets vélo-routes voie verte en Ardèche méridionale.

Elle ne semble pas contenir, à proprement parler, de volet « *esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu* » (rubrique II-5 de l'article R122-5). Il est vrai que le projet présenté, s'appuyant sur une infrastructure existante, est peu propice aux variantes larges. On notera toutefois que l'annexe 1 « avant projet Safège » fait apparaître un certain nombre de micro variantes localisées dont les avantages et inconvénients respectifs semblent bien avoir été listés.

S'agissant de l'alinéa II-6 du R122-5 (« *éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R. 122-17, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article L. 371-3* »), l'étude d'impact comporte une partie spécifique intitulée « *compatibilités du projet* » (pièce 4) qui, ajoutée au chapitre 9-4 de la pièce 5 (« *compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme* »), peut être considérée comme répondant à l'exigence.

La pièce 5 du dossier contient bien la **description des mesures d'intégration** (alinéa II-7 du R122-5) accompagnée d'une évaluation des dépenses correspondantes. On notera au passage que cette évaluation apparaît sous estimée (elle omet le coût des mesures à prendre en phase chantier ainsi que le coût du dispositif de suivi, postes nécessairement importants compte tenu du linéaire du projet. On notera que le développement évoque quelques dispositions de suivi mais sans semble-t-il en présenter une synthèse.

La pièce 6 contient à la fois une **présentation des méthodes utilisées** (alinéa II-8) et une **description des difficultés rencontrées** (alinéa II-9).

Les **noms et qualités des auteurs** (alinéa II-10) figurent quant à eux en pièce 2 de l'étude d'impact.

Le dossier ne contient pas de chapitre qui laisserait supposer que le projet présenté s'intègre dans un programme plus vaste au sens du code de l'environnement, ce qui, compte tenu de la fonctionnalité du projet, est vraisemblable.

S'agissant d'un projet d'infrastructure de transport (alinéa III du R122-5), le dossier contient une analyse des **conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation** (inclus en pièce 5), ainsi qu'un développement intitulé « *impacts et mesures d'atténuation envisagées sur les aménagements fonciers agricoles et forestiers* » dont le contenu laisse cependant supposer une mécompréhension de ce sujet spécifique, sans conséquence dans le cas présent compte tenu de la faiblesse des impacts attendus sur l'agriculture.

Il contient aussi, sur la forme, une **analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et des avantages induits pour la collectivité** (alinéa III du R122-5). Ses conclusions paraissent pertinentes mais son contenu est décevant dans la mesure où il ne valorise pas l'ensemble des données disponibles concernant les véloroutes et voies vertes dont la contribution en matière de santé publique mériterait d'être aussi soulignée.

Les **hypothèses de trafic** exigées au titre du même alinéa figurent bien au dossier (pièce 2). Il en est de même pour la prise en compte des nuisances sonores.

Enfin, le dossier comporte un **résumé non technique** tel qu'exigé à l'alinéa IV du R122-5 du code de l'environnement.

Par ailleurs, une **évaluation d'incidence Natura 2000** est annoncée comme incluse dans le « volet faune-flore » de l'étude d'impact (cf. page 78 de la pièce 3). Ceci étant, on notera que, si la partie « état initial » est relativement nourrie, celle relative à l'évaluation des incidences n'apparaît pas clairement au sein de la pièce 5 du dossier qui devrait la contenir. On voit cependant apparaître une mesure d'évitement (déplacement de l'aire de Sampzon hors de la zone Natura 2000) mais le dossier ne semble pas statuer clairement sur le fait que cette mesure soit bien adoptée...Une meilleure formalisation de ce sujet délicat aurait pu être recherchée.

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 :
cf. paragraphe 4-2 ci après

3.2 Conformité aux engagements internationaux :

S'agissant des **accords portant sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre**, le projet contribue à la promotion des modes de déplacement non motorisés. Même si, dans l'absolu, des déplacements motorisés seront inévitablement induits du fait de cette nouvelle offre de loisirs, on peut considérer le projet comme globalement vertueux à cet égard.

En ce qui concerne les **engagements au titre de l'application de la directive européenne sur les habitats naturels**, les éléments réputés faire office d'évaluation d'incidence Natura 2000 ne sont pas vraiment conclusifs et ne permettent pas à l'autorité environnementale d'émettre un avis sur ce point.

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

SDAGE Rhône méditerranée : l'étude d'impact comporte un développement spécifique analysant la compatibilité du programme avec le SDAGE (cf. pièce 4) qui fait apparaître une certaine mécompréhension de plusieurs orientations du SDAGE. Ainsi, le fait de considérer que la réalisation de cheminements bétonnés dans le lit de cours d'eau, fussent-ils intermittents, irait bien dans le sens du principe « *concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des cours d'eau* » relève d'une analyse que ne peut partager l'autorité environnementale.

Dans le même esprit, le fait de considérer que la voie verte irait dans le sens de la lutte contre les pollutions (OF 5 du SDAGE), relève d'un raccourci hasardeux. En effet, l'une des orientations principales est relative à la réduction de l'usage des pesticides. Or, le dossier ne semble pas évoquer cette question, pourtant essentielle s'agissant d'une voie dont une portion importante est annoncée comme non revêtue.

Espèces protégées : Le dossier cite un certain nombre d'espèces protégées mais ne conclut pas à la nécessité ou non de recourir à des dérogations au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement.

On notera que l'impact de la phase travaux sur les reptiles et l'avifaune mériterait plus ample développement, ainsi que l'impact général (travaux + exploitation) sur les chiroptères dont la présence potentielle dans les tunnels pourrait constituer une contrainte forte.

Patrimoine : Mme la conservatrice régionale de l'archéologie, dans son avis du 29/08/2012, précise que les enjeux et procédures relevant de son domaine de compétence sont correctement pris en compte. Elle rappelle que le projet finalisé devra être transmis à la DRAC afin d'examiner s'il doit faire l'objet de prescriptions d'archéologie préventive.

3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

Les mesures d'intégration relatives à la **phase chantier** reposent notamment :

- pour la prévention des émissions de poussières, sur des dispositions classiques mais qui semblent critiquées plus loin en ce qui concerne la prévention des pollutions (émission de matières en suspension dans les cours d'eau) ;
- pour la prévention des pollutions, sur des dispositions classiques mais qui nécessiteront une grande vigilance en raison de la grande vulnérabilité des aquifères et cours d'eau concernés. En ce sens, un dispositif de type système de management environnemental paraît difficilement contournable compte tenu de l'ampleur territoriale du chantier ;
- pour les travaux dans le lit des cours d'eau, une absence apparente de disposition destinée à réduire les conséquences de la survenue de crues subites ;
- pour les travaux à l'aplomb des cours d'eau, la pose d'un filet intercepteur à maille fine. Ceci étant, l'absence de mention des procédés utilisés pour décaper puis restaurer les ouvrages ne permet pas de juger de l'adéquation de ce dispositif ;
- pour les travaux en tunnel, une prescription d'état des lieux des populations de chiroptères (dont l'autorité environnementale signale qu'il ne s'agit pas d'une mesure d'atténuation, mais d'un complément d'état initial) ;
- pour la faune sauvage une limitation des bruits du chantier qui semble calquée sur les exigences réglementaires en matière de bruit de voisinage.

En phase exploitation :

- mesures de gestion classique (surveillance des éventuels dépôts) ;
- une signalétique d'information des usagers ;
- une absence de données concernant l'usage ou non de produits phytosanitaires ;

- s’agissant du milieu naturel, une suggestion (mais on ignore si elle a été effectivement retenue) de déplacement de l’aire de Sampzon située en zone Natura 2000 ;
- s’agissant des chiroptères, un suivi des effets du projet ;
- une absence de dispositions spécifiques en faveur des reptiles présents sur l’ensemble du tracé ;
- des mesures d’intégration paysagère pas vraiment décrites (les plantations et aménagements visuels prévus au projet ne sont pas présentés).

3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

Le dossier ne comporte pas de développement spécifique au dispositif de suivi. Il en mentionne toutefois plusieurs composantes :

- suivi des populations de chiroptères concernées par le projet (le dossier laisse supposer que ce suivi est prévu sur plusieurs années) ;
- suivi des éventuelles prescriptions archéologiques.

À ce suivi, il conviendra d’ajouter le suivi général nécessaire pour tout gestionnaire d’infrastructure, tant en phase travaux qu’en phase exploitation en accordant une attention particulière aux :

- suivi du bon fonctionnement des ouvrages hydrauliques et de la qualité des rejets ;
- suivi des dépendances vertes du projet incluant notamment celui des éventuelles espèces invasives et/ou indésirables.

4) Avis de l’autorité environnementale :

4.1 Avis sur la forme :

Par delà la pertinence, voire l’intérêt d’un certain nombre de points développés, notamment en ce qui concerne l’état initial, le dossier comporte la plupart des développements exigés à l’article R122-5 du code de l’environnement. L’autorité environnementale fait observer au passage que la présentation retenue n’a pas forcément facilité sa tâche en ce qui concerne la vérification de la complétude.

Ceci étant, le dossier devra être complété sur les points suivants :

- état initial : compléments d’inventaire milieu naturel (principalement en ce qui concerne les chiroptères) ;
- évaluation d’incidence Natura 2000 : Formalisation et clarification ;

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

On a vu, dans la partie 1 (contexte) du présent avis que l’opportunité du projet n’appelait pas d’observation.

Contribuant par ailleurs au développement des modes de transport alternatifs à la voiture, il s’avère plutôt vertueux dans son principe, eu égard aux politiques développées à ce sujet.

Le parti général d’aménagement retenu (*réutilisation d’une ancienne voie ferrée*) minimise à la fois les coûts de réalisation et les effets négatifs éventuels. Le fait de ne pas généraliser le revêtement en enrobé apparaît lui aussi adapté à la fois aux besoins et aux enjeux environnementaux.

De fait, l’étude d’impact conclut à des effets négatifs globalement faibles, ce qui est fort vraisemblable. Il s’ensuit des mesures environnementales limitées.

Reste, par delà ce constat globalement positif, que l'étude d'impact produite ne va peut être pas assez loin dans le détail de l'analyse des impacts et l'autorité environnementale aurait apprécié y trouver davantage d'éléments concernant :

- les chiroptères et les reptiles, très probablement impactés, ainsi que les mesures environnementales associées ;
- l'effet du projet sur la zone Natura 2000 n°FR8201657 de « *la vallée moyenne de l'Ardèche et ses affluents* », notamment en ce qui concerne l'aire de repos de Sampzon et les défrichements qui y sont associés ainsi qu'une clarification de la position du maître d'ouvrage quant à la suggestion contenue dans l'étude d'impact, de déplacer cette aire en dehors de la zone Natura 2000 ;
- la gestion des vieux ballasts pour lesquels le dossier n'apporte semble-t-il pas d'information quant au caractère pollué ou non ;
- la nature précise des travaux prévus sur les ouvrages d'arts (notamment ceux qui sont en surplomb de cours d'eau) et l'adéquation des dispositions de prévention des pollutions en cours de travaux ;
- les modalités d'exploitation, notamment en ce qui concerne l'usage de produits phytosanitaires.

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

Pour le préfet de région et par délégation
pour le directeur régional,

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

Gilles PIROUX