

PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

Autorité environnementale
Préfet de région

**Projet intitulé : « Contournement Est de Vallon Pont d'Arc
RD390/RD4 et pôle d'échange multimodal »**

**(Maître d'ouvrage : M. le président du conseil général de l'Ardèche et M le maire de Vallon
Pont d'Arc)**

**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
(évaluation environnementale)

Avis n° 2014-000P923

émis le 17 avril 2014

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 Rhône-Alpes / Service Connaissance, Autorité Environnementale et Développement Durable / Groupe Autorité Environnementale, pour le compte de Monsieur le préfet de la région 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, le préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé, ont été consultés.

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 en Rhône-Alpes sont regroupés sur le site de la DREAL : www.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.

Avis

1) Analyse du contexte du projet

L'enjeu essentiel du secteur de Vallon Pont d'Arc et plus généralement de celui des gorges de l'Ardèche, correspond à la confrontation d'enjeux patrimoniaux exceptionnels (*concernant notamment les domaines du milieu naturel (sites Natura 2000 liés à la rivière Ardèche), du paysage (sites exceptionnels), du patrimoine bâti (cf. projet d'AVAP¹ du vieux Vallon et zone de saintie archéologique du mas de Boulle), des risques naturels (risques inondation principalement), et d'enjeux majeurs en termes de développement touristique.*

Le programme présenté résulte d'une prise en compte élargie de la notion de programme au sens du code de l'environnement. Il comprend plusieurs infrastructures en lien fonctionnel les unes avec les autres :

- une déviation routière permettant d'accéder à la RD4 qui dessert l'espace de restitution de la grotte Chauvet (ERGC) ;
- un aménagement sur place de la RD4 ;
- un pôle d'échange multimodal, branché notamment sur la déviation précitée.

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

Sur la forme, le contenu du dossier transmis à l'autorité environnementale respecte l'esprit de l'article R122-5 du code de l'environnement.

L'**état initial** (*alinéa II-2 de l'article R122-5 du code de l'environnement*) apparaît bien documenté. Il appelle au passage les quelques commentaires suivants :

- des données structurées sont produites concernant l'hydrologie du principal cours d'eau susceptible d'être affecté par le projet (ruisseau de la Ratière). Ce même ruisseau est annoncé comme ne présentant pas d'intérêt piscicole (« *Le ruisseau de Ratière traversant le secteur d'étude ne présente pas de peuplement piscicole particulier.* ») ce qui est très vraisemblable mais aurait gagné à être étayé par rapprochement avec l'inventaire de terrain (*assecs sévères et suspicion de rejets d'eaux usées*). La qualité de ses eaux ne fait pas l'objet d'une caractérisation au sein de l'état initial (« *Il n'y a pas de données disponibles relatives à la qualité bactériologique des eaux de l'Ibie, du ruisseau de Ratière et du ruisseau de Rimoron* ») ;
- s'agissant des usages de l'eau, il mentionne la présence d'un périmètre de protection de captage situé au droit du branchement Sud du projet de déviation, à l'aval de la RD 290 et décrit l'intense activité touristique du secteur ;
- Il décrit un milieu naturel assez typique des abords urbains de ce secteur géographique, susceptible de receler divers enjeux localisés (arbres têtards) et rend compte d'inventaires relatifs aux chiroptères (*l'autorité environnementale a apprécié les moyens mis en œuvre à cet effet*), aux oiseaux, aux amphibiens, aux reptiles et à l'entomofaune, qui font apparaître la présence de diverses espèces protégées (Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kühl et Noctule de Leisler, grenouille verte, lézard des murailles - *il est surprenant qu'une seule espèce de reptiles ait été mise en évidence dans ce secteur* - ainsi que plusieurs espèces d'oiseaux). On notera au passage que l'état initial ne semble pas comporter de développement relatif aux orthoptères (*présence évoquée par ailleurs dans le texte au chapitre chiroptères*) ;
- la question des risques naturels inondation, très prégnants sur le secteur d'étude (*hauteurs d'eau importantes*) fait l'objet d'un développement spécifique qui fait apparaître l'influence de la rivière Ardèche dans la partie basse du vallon de la Ratière, mais aussi des risques liés à la Ratière elle-même (*cf. zonage du PLU*) ;
- basé sur des mesures acoustiques in situ, dont le résultat pourrait, pour certaines, être trompeur si l'on ne rappelait pas qu'il s'agit de mesures de courte durée, l'état initial fait apparaître une ambiance acoustique que l'on peut qualifier de modérée ;

(1) Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine

- on notera, pour l'état initial de la qualité de l'air, la mention de mesures in situ, qui auraient éventuellement été aptes à caractériser les abords de la RD390 si elles avaient été réalisées à une période de l'année plus représentative ;
- les enjeux paysagers et patrimoniaux apparaissent forts dans ce secteur d'étude, compris entre plusieurs sites importants (*château et hameau du « vieux Vallon » concerné par un projet d'AVAP, situé en position dominante et habitat antique du Mas de la Boule au Nord*) ainsi que des témoins typiques du petit patrimoine agricole de la région (murets en pierre sèche et même une « borie² »).
- l'état initial se clôt par une synthèse tabulaire qui aurait toutefois gagné à s'appuyer sur un document cartographique (*cette base existe d'ailleurs au sein du volet « comparaison des variantes »*).

Le volet relatif à la **comparaison des variantes** (*alinéa II-5 de l'article R122-5 du code de l'environnement*) traduit, pour le projet de déviation, une démarche rigoureuse que l'on aimerait retrouver pour l'ensemble des projets de ce type. Celle-ci part de la formalisation des objectifs, tant pour le conseil général que pour la commune, sur le plan fonctionnel mais aussi environnemental, puis met en compétition trois familles de tracés, représentatives des solutions raisonnablement envisageables sur une base méthodologique qui fait intervenir les paramètres environnementaux à raison de 50 % de la pondération, ce qui est très satisfaisant et même plutôt supérieur à la moyenne constatée dans des cas similaires. Malgré les imperfections inévitables de ce type d'analyses multicritères, la méthode présentée tend à objectiver le choix du maître d'ouvrage qui apparaît in fine comme un compromis relativement équilibré.

Plus dans le détail, l'autorité environnementale a aussi apprécié le fait que chaque variante soit confrontée aux enjeux environnementaux sur une base cartographique claire et adaptée (*eu égard à l'existence de dénivelés significatifs, la présentation de profils en long en aurait toutefois optimisé l'intelligibilité*).

La question de l'implantation et de la définition du pôle multimodal se prête traditionnellement moins facilement à ce genre d'exercice qui a en général vocation à trouver sa place au sein de l'évaluation des documents d'urbanisme. Quoiqu'il en soit, la localisation retenue présente plusieurs avantages fonctionnels intéressants au sens du développement durable (*proximité du centre ville, situation privilégiée vis à vis du projet de collège et du siège de la communauté de communes*). A noter toutefois un point de vigilance eu égard à la cohérence avec le projet d'AVAP susmentionné.

Le volet relatif à l'**évaluation des impacts** (*alinéa II-3 de l'article R122-5 du code de l'environnement*) distingue bien les effets du chantier des impacts en phase exploitation. Il appelle les observations suivantes :

- s'agissant des effets du chantier, les dispositions prévues sont classiques, toutefois, compte tenu de la nature des enjeux on se serait attendu à ce que soit proposé un dispositif de type management environnemental s'appuyant sur la présence d'un responsable environnemental compétent en matière d'écologie, d'autant plus que le dossier ne semble pas être conclusif quant à la nécessité ou non de recourir à des dérogations au titre des espèces protégées (article L411-2 du code de l'environnement)³ ;
- plus dans le détail, le dossier annonce « *l'abattage des quelques arbres ou arbustes [...], en dehors de périodes de reproduction, soit entre mi-mars et début août* ». Il va de soi que la période de mi-mars à début août est bien celle qu'il convient d'éviter ;
- en ce qui concerne les **effets permanents du projet sur l'écoulement des crues**, l'étude s'appuie sur une modélisation des crues du ruisseau de la Ratière, que le dossier présente abondamment et qui fait apparaître, dans le cas de crues concomitantes, une forte influence du niveau de l'Ardèche. Elle conclut à des effets positifs dans les secteurs où les ouvrages de franchissement actuels engendrant des dysfonctionnements sont repris dans le cadre du projet (*nette réduction des hauteurs d'eau associée à une augmentation des vitesses d'écoulement*). Elle signale toutefois, en cas de rue centennale du ruisseau, un point d'aggravation au niveau du giratoire de raccordement du pôle multimodal (+40 cms), dont il est toutefois précisé qu'il n'induit

(2) « cabane agricole en pierre sèche »

(3) Il semble d'ailleurs en être de même en ce qui concerne la question de l'archéologie préventive (« Le Conseil Général de l'Ardèche engagera rapidement une procédure de diagnostic d'archéologie préventive »)

pas d'augmentation de l'exposition des biens et des personnes. Eu égard aux crues de l'Ardèche, le dossier annonce par ailleurs une augmentation du volume de stockage des crues d'environ 1100 m³, à vrai dire sans signification compte tenu de l'ampleur des phénomènes concernés⁴ ;

- s'agissant de l'effet du projet sur la **qualité des eaux**, le dossier annonce l'usage de produits phytosanitaires tout en précisant que celui-ci ne concerne pas les voies exploitées par le conseil général de l'Ardèche. Il aurait été intéressant que les autres exploitants de voirie, parties prenantes du programme, précisent leur politique en matière d'usage de ces produits, dans l'esprit de l'orientation 5D du SDAGE « *lutter contre les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles* » ;

- l'**analyse paysagère** conclut à un impact modéré du projet. On notera toutefois qu'elle reste peu précise et aurait gagné, pour étayer ses dires, à s'appuyer sur des représentations visuelles à produire aux points de covisibilité présentant le plus d'enjeu (vue depuis Vieux Vallon par exemple). L'autorité environnementale conseille notamment de développer les éléments nécessaires pour attester de la bonne articulation du programme présenté avec le projet d'AVAP ;

- l'**effet sur l'agriculture** est annoncé comme acceptable tant au niveau global sur la commune que pour les exploitations concernées. Ce volet de l'étude aurait toutefois gagné à contenir davantage de justifications comme par exemple le rapport entre la surface prélevée et la surface des exploitations concernées ;

- s'agissant des **nuisances acoustiques**, l'étude repose sur une modélisation dont on notera qu'elle ne concerne que les nuisances de type routier et ne traite pas des nuisances de voisinage engendrées par le pôle multimodal. Les trafics pris en compte semblent bien étayés et concernent aussi le long terme (2035). Cette modélisation fait apparaître une réduction significative des nuisances sur la RD390 déviée, bordée par de nombreuses habitations, mais aussi une aggravation significative de l'exposition de plusieurs habitations voisines du nouveau tracé situées jusqu'à présent en secteur calme et nécessitant la mise en œuvre de protections acoustiques permettant d'atteindre les objectifs réglementaires (*on notera que le cas de l'habitation désignée sous le numéro R67 - surplombant le tracé - reste délicat compte tenu à la fois du caractère insatisfaisant des protections de façade dans le contexte local (les nuisances acoustiques les plus fortes sont attendues durant la saison chaude) mais aussi de la faible efficacité, dans ce cas particulier, d'une éventuelle protection à la source*) ;

- le volet d'analyse des effets du projet en terme de la **qualité de l'air** s'avère lui aussi très sérieux et d'un niveau d'approfondissement plus élevé que ce que l'on constate habituellement pour ce type de projets. Dans un contexte de qualité de l'air plutôt bonne sur le secteur d'étude, on notera que le projet, éloignant le trafic des zones les plus densément habitées, amène une réduction globale de l'exposition des populations.

Les **mesures d'intégration environnementale** (alinéa II-7 de l'article R122-5 du code de l'environnement) représentent un effort financier proportionné, évalué par l'étude aux alentours de 500 k€ soit 8 % du montant de l'investissement. On signalera que plusieurs postes pourraient d'ailleurs abonder cette estimation qui ne porte apparemment que sur la réduction des effets paysagers et acoustiques (*mesures de prévention des pollutions, mesures en faveur des espèces protégées, suivi environnemental du chantier*).

En effet, les mesures annoncées concernent :

- pour la phase chantier : des précautions classiques, adaptées globalement au cas du programme mais qui auraient vocation à être renforcées en ce qui concerne la vigilance vis-à-vis des espèces protégées, des espèces indésirables (ambrosie notamment) ainsi que des éventuels vestiges archéologiques et, dans l'idéal, à être fondées sur un dispositif de management environnemental comme évoqué ci-avant ;

- en exploitation :

* des dispositifs d'assainissement et de gestion des eaux superficielles peu élaborés mais semble-t-il robustes en terme de fonctionnement ;

* des aménagements paysagers dont il reste toutefois difficile de dissocier la part relative à la seule intégration paysagère de la part relative à l'objectif architectural et paysager intrinsèque

(4) l'étude évoque des hauteurs d'eau pouvant atteindre 10 m en crue centennale au niveau du raccordement aval du projet de déviation

des projets du programme ;

- * des protections acoustiques majoritairement à la source ;
- * des mesures qui restent à définir en ce qui concerne les exigences susceptibles de relever du code du Patrimoine ;
- * s'agissant des milieux naturels, une valorisation des délaissés dont on aurait apprécié, pour en évaluer l'efficacité, qu'ils soient repérés sur un document cartographique ;
- * diverses actions localisées, en faveur des espèces, réalisées à l'occasion du réaménagement du lit du cours d'eau ;
- * une valorisation à destination des reptiles, des matériaux issus des murets en pierres ;
- * une optimisation des terrassements du recalibrage de la RD4 en vue d'améliorer son insertion visuelle.

Parmi les pistes d'amélioration figure la formalisation du **dispositif de suivi** en phase chantier puis en phase exploitation qui ne semble pas évoqué au dossier (cf. alinéa II-7 du R122-5).

En ce qui concerne le volet relatif à l'**analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus** (alinéa II-4 de l'article R122-5 du code de l'environnement), l'autorité environnementale a notamment apprécié que l'auteur de l'étude ne se soit pas borné aux seuls « projets connus » au sens de cet alinéa du code de l'environnement mais ait en réalité abordé l'ensemble des projets en interrelation géographique ou fonctionnelle avec le programme présenté (*espace de restitution de la grotte Chauvet, projets urbains du secteur de la ratière - notamment collègue*).

Le dossier contient bien le volet relatif à l'**estimation du coût des pollutions et des nuisances** (alinéa III de l'article R122-5 du code de l'environnement). Celui-ci s'est essayé à la prise en compte de facteurs comme le bruit (*on signalera toutefois que le respect de la réglementation en la matière ne vaut pas annulation des coûts externes*). Il fait aussi apparaître une baisse significative des émissions de gaz à effet de serre du fait du projet (*ce qui était prévisible dans la mesure où le programme comprend un dispositif destiné à favoriser le report modal*).

En ce qui concerne les effets potentiels sur les enjeux **Natura 2000**, le dossier contient une évaluation d'incidences qui fait notamment apparaître l'amélioration potentielle apportée par le projet en ce qui concerne la prévention des pollutions accidentelles susceptibles d'atteindre, via le ruisseau « la Ratière », la zone Natura 2000 n° FR8201657 dite « vallée moyenne de l'Ardèche et ses affluents ». Elle conclut à l'absence d'effet dommageable du projet, conclusion à laquelle l'autorité environnementale souscrit compte tenu du caractère relatif de l'ampleur du projet eu égard aux pressions anthropiques existant déjà sur l'ensemble de ce secteur.

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

Le concept de pôle d'échange multimodal relève d'un concept vertueux au sens du développement durable en ce sens qu'il crée les conditions d'un report modal sur les dessertes transport en commun à destination notamment de l'espace de restitution de la grotte Chauvet et plus généralement des gorges de l'Ardèche. Il s'ensuit une réduction significative des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre.

La déviation Est (CG07) et, dans une moindre mesure, l'aménagement sur place de la RD4, contribuent à cet objectif. On notera aussi que le projet de déviation Est correspond à un élément essentiel de l'acceptabilité de l'implantation du pôle d'échange multimodal qui, en son absence, aurait engendré, outre des dysfonctionnements du réseau routier local, de fortes nuisances pour les riverains de l'actuelle RD390.

En terme de méthode, l'autorité environnementale a apprécié :

- la bonne prise en compte de la notion de programme au sens du code de l'environnement, qui a amené à regrouper, au sein d'une même étude d'impact, les composantes d'un ensemble fonctionnel qu'il n'aurait pas été opportun de dissocier ;
- s'agissant de la déviation Est, une rigueur méthodologique dans la démarche de comparaison des variantes, que l'on aimerait retrouver dans tous les dossiers présentés à l'AE ;

- en ce qui concerne l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus, le fait que l'auteur ne se soit pas limité aux seuls « projets connus » au sens du code de l'environnement.

Le dossier d'étude d'impact répond globalement aux exigences de contenu du code de l'environnement tout en traduisant une volonté de bien faire. On notera toutefois que celui-ci reste perfectible eu égard aux points évoqués ci-avant. L'autorité environnementale recommande notamment de traiter les divers points présentés comme restant en suspens eu égard notamment aux exigences relevant du code du patrimoine ou encore aux enjeux portés par l'INAO.

Les effets du programme semblent correctement anticipés sur la plupart des enjeux les plus prégnants (risque inondation notamment) mais auraient mérité plus ample développement pour d'autres (compatibilité du programme avec le projet d'AVAP).

Les mesures d'intégration apparaissent proportionnées, elles représentent un effort financier cohérent. Leur définition reste toutefois, pour certaines, encore imprécise et mériterait d'être affinée au regard des observations figurant ci-avant.

Enfin, le dispositif de suivi, qui, pour un projet de ce type en zone périurbaine, n'a pas vocation à être de grande ampleur, aurait cependant vocation à être formalisé pour inclure, outre le suivi classique de ce type d'aménagement (*fonctionnement des ouvrages hydrauliques et de prévention des pollutions, suivi des dépendances vertes...*), un suivi de la mise en œuvre des mesures d'intégration retenues.

En conclusion, l'étude d'impact laisse augurer d'effets négatifs modérés, elle fait même apparaître, en termes d'émissions de gaz à effet de serre, un effet positif significatif. Des incertitudes demeurent toutefois en ce qui concerne les points développés ci-avant que l'autorité environnementale recommande de lever.

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 espèces protégées et procédures relevant du code du patrimoine).

Pour le préfet de région et par délégation
la directrice régionale

Pour la directrice de la DREAL
et par délégation
La responsable de l'unité
Évaluation Environnementale


Nicole CARRIÉ

