



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 28 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 : « Via Rhôna - section n°3 (Le Pouzin - Rochemaure) »  
(maître d'ouvrage: M. le président du syndicat départemental d'équipement de  
l'Ardèche)**

**Avis de l'autorité environnementale**

**(En application de l'article L122-1 du code de l'environnement)**

**REFER :** Réf. : 3245-2012-ym.odt/0

**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 :

Via Rhôna est un projet de type informel définissant le principe d'une liaison véloroute/voie verte reliant le Léman à la mer. Sur l'ensemble des départements de la région Rhône Alpes, un certain nombre de maîtres d'ouvrages ont adhéré à ce projet et se sont coordonnés de façon à garantir une continuité d'itinéraire tout en conservant la pleine maîtrise de leur section de projet, conçue dans la plupart des cas pour constituer, à la base, une entité fonctionnelle autonome.

Profondément marquée par les aménagements du fleuve Rhône gérés par la compagnie nationale du Rhône, l'aire d'étude contient néanmoins des zones relictuelles de fort intérêt patrimonial qui font, pour un certain nombre d'entre elles, l'objet de mesures de préservation.

A cet égard, il convient notamment de citer les zones Natura 2000 n° FR 8212010 de Printegarde et FR8201677 des milieux alluviaux du Rhône aval.

L'aire d'étude se caractérise par une forte composante « risque », qu'il s'agisse des risques d'inondation liés au Rhône et à ses affluents ou des risques technologiques, liés notamment aux installations du centre nucléaire de production d'électricité de Cruas Meysse.

Il convient aussi de souligner le caractère patrimonial de la nappe phréatique d'accompagnement du Rhône, marqué par la présence de plusieurs captages d'eau potable.

On notera qu'une première version du dossier avait fait l'objet d'un premier avis de l'autorité environnementale le 08 décembre 2010 assorti d'un certain nombre d'observations desquelles ressortait le caractère inabouti de l'intégration environnementale du projet ainsi qu'une sous-évaluation de certains enjeux (risques technologiques, milieux naturels et enjeux « eau »). Une seconde version du dossier avait quant à elle fait l'objet d'un second avis de l'autorité environnementale le 21 octobre 2011 qui restait assorti d'un certain nombre d'observations desquelles ressortait la nécessité d'un affinage complémentaire 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 à l'article L122-1 du code de l'environnement, les maîtres d'ouvrages des diverses sections du programme ont produit des dossiers contenant des études d'impact qui ont été transmis pour avis à l'autorité compétente en matière d'environnement.

Le dépôt de ces dossiers ayant été effectué avant le 01 juin 2012, ces demandes n'entrent pas dans le champ d'application du décret 2011-2019 portant réforme des études d'impact. L'analyse de leur 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.

Les études d'impact contenues dans les dossiers présentés (version avril 2012) appellent, sur la forme, les commentaires suivants :

Pour les projets de ce type, la bonne application de la **notion de programme** au sens du code de l'environnement, s'avère être un point important en ce qui concerne l'adéquation de la forme du dossier d'étude d'impact.

En l'occurrence, le projet est présenté comme faisant partie de l'itinéraire cyclable d'intérêt national du Léman à la mer (650 kms). Toutefois, on observera que seule une faible minorité des usagers est appelée à être concernée par cette fonctionnalité particulière, alors qu'au niveau plus local, ce type d'aménagement trouve déjà d'amples justifications.

De fait, le dossier met en exergue une unité fonctionnelle constituée par l'ensemble des sections Drômo-Ardéchoises de l'itinéraire et apporte au travers du chapitre « **appréciation des impacts du programme** », une première réponse à cet aspect des exigences du code de l'environnement.

Reste, pour attester de l'adéquation du dossier présenté, à l'égard de ce point de forme, la prise en compte de l'échelonnement annoncé pour la réalisation des diverses sections du programme. Cet échelonnement est présenté au travers du chapitre précité (*qui mériterait, en ce qui concerne les dossiers des sections 1, 2 et 4) une mise à jour de l'échéancier des mises en service de certaines sections de l'itinéraire Drômois - cf. paragraphe II-2 du chapitre B des études d'impact concernées*).

Si l'on fait exception d'une courte portion au Sud de Pierrelatte, les parties drômoises de l'itinéraire sont déjà en service, ce qui permet aujourd'hui de les considérer comme faisant partie du réseau de référence.

Restent donc, au sein du programme à considérer, les quatre sections ardéchoises qui constituent désormais, en terme de réalisation, quatre tronçons discontinus et qu'il aurait aussi été défendable de considérer comme peu dépendants fonctionnellement les uns des autres.

Ceci étant, l'avancement des études et les objectifs de mise en service font que ces quatre sections sont présentées à l'enquête simultanément, ce qui constitue, en terme d'information du public, une configuration très positive qui, par delà la forme de chacune des études d'impact présentées, va dans le sens des principes sous tendus par le code de l'environnement.

Dans cette configuration et dans la mesure où l'on ne peut considérer que la réalisation soit échelonnée au sens où l'entend le code de l'environnement, l'idéal eut été, pour aller au bout de la démarche, de présenter une étude d'impact globale portant sur l'ensemble des composantes ardéchoises du programme, ce qui aurait eu notamment pour vertu une meilleure prise en compte des effets cumulés potentiels (*par exemple, analyse des effets de l'ensemble du projet sur telle ou telle espèce protégée (castor par exemple), prélèvement de l'ensemble du projet sur les zones humides ou sur les divers habitats naturels concernés, ...*).

==> Dans cet esprit et pour faciliter leur bonne prise en compte par le public, les éléments qui suivent concerneront l'ensemble des quatre sections :

La description du projet tout d'abord, s'avère plutôt satisfaisante pour la section n°3 mais nettement perfectible en ce qui concerne les autres sections qui pâtissent d'un niveau de détail et d'une échelle de représentation moins adaptés.

Les études d'impact, quant à elles, intègrent bien des **résumés non techniques** tel que prévu par l'alinéa III de l'article R122-3 du code de l'environnement. Ceux-ci apparaissent plutôt complets et bien illustrés. On regrettera toutefois que, pour les sections 1, 2 et 4, le résumé des parties F, G et H de l'étude d'impact ne figure pas. Les résumés non techniques de ces trois sections auraient aussi gagné à intégrer des cartes de synthèse des mesures d'intégration environnementales.

Elles font apparaître les **auteurs de l'étude d'impact**, avec une mention particulière pour la section 3 qui les désigne nommément et mentionne clairement leurs qualifications, ainsi qu'un volet intitulé « **analyse des méthodes utilisées** ».

Un **état initial** de l'environnement est bien présent dans chacune d'elles. Il fait notamment apparaître:

- la prégnance des risques inondation puisqu'une importante fraction de l'aire d'étude est concernée par les zones A (dite de grande débit) et B (dite complémentaire) du plan des surfaces submersibles du Rhône ;
- la sévérité des crues de la plupart des affluents du Rhône concernés par le projet (pour les sections 1, 2 et 4, des données chiffrées figurent au chapitre « analyse des impacts ») ;

- l'importance et la qualité de la ressource en eau correspondant à la nappe d'accompagnement du Rhône (une vingtaine de captages d'eau potable sur l'aire d'étude) ;
- l'existence de Schémas d'aménagement et de gestion des eaux en cours d'élaboration sur les bassins versants de l'Ozon, de l'Eyrieux et de l'Ardèche ;
- la présence d'un grand nombre de monuments historiques et d'entités archéologiques (les dossiers en citent une soixantaine de chaque) ;
- des milieux naturels patrimoniaux relictuels (14 ZNIEFF de type 1) majoritairement humides et principalement associés au Rhône et à ses abords ;
- de nombreux corridors écologiques, le plus souvent associés à des affluents du Rhône ;
- la présence, dans ou à proximité de l'aire d'étude, de plusieurs sites du réseau Natura 2000 (sites d'importance communautaire désignés *(et non p-SIC comme mentionné dans certains dossiers)* FR8201663 des « affluents rive droite du Rhône », FR8201662 des « massifs de Crussol, Soyons, Cornas et Chateaubourg », FR8201677 des « milieux alluviaux du Rhône Aval », FR8201669 des « rivières de Rompon, Ouvèze et Payre » et la zone de protection spéciale FR8212010 de « Printegarde » ;
- en ce qui concerne la faune, des inventaires de terrain privilégiant une dizaine de secteurs de plus forte sensibilité (*s'agissant des sections 1, 2 et 4, les dossiers ne donnent guère d'éléments en dehors de ces zones*) qui font apparaître la présence du castor, de la loutre, de l'agrimon de mercure, d'un grand nombre d'espèces d'oiseaux (*dont le martin pêcheur d'Europe, le grand cormoran et le blongios nain*) et bien entendu de reptiles comme le lézard des murailles, le lézard vert et la couleuvre à collier. Sur les quatre dossiers, seul celui relatif à la section 3 semble donner des éléments concernant les amphibiens (présence de crapaud calamite) et les poissons (le très emblématique Apron du Rhône) ;
- en ce qui concerne la flore, les dossiers des sections 1, 2 et 4 donnent des éléments généraux sur les habitats naturels rencontrés sur les zones investiguées mais ne produisent pas d'inventaire floristique. En revanche, le dossier de la section 3 produit une liste comportant huit espèces de plantes protégées (qui ne sont toutefois pas localisées sur les plans) ;
- certains des dossiers évoquent la présence d'espèces envahissantes ou indésirables mais ne fournissent pas l'inventaire des stations identifiées, ce qui est un handicap car il s'agit normalement d'une contrainte forte du chantier ;
- un état initial du paysage sur la base d'une analyse des grandes entités paysagères et qui fait apparaître une douzaine de secteurs sensibles ;
- s'agissant de la qualité des eaux souterraines, l'affirmation que la qualité des eaux prélevées est jugée satisfaisante ;
- un certain nombre de risques technologiques liés notamment aux activités du CNPE de Cruas Meysse, de l'entreprise FCA à Tournon, de la pharmacie centrale de France à la Voulte et au risque de submersion suite à rupture de barrage.

Cet état initial se clôt par une synthèse tabulaire qui, pour les dossiers des sections 1, 2 et 4, aurait gagné à être accompagnée (comme pour le dossier de la section 3 - mieux constitué à cet égard) par une synthèse cartographique faisant notamment apparaître la localisation des espèces protégées contactées.

Les dossiers des **sections 1, 2 et 4** ne comportent pas, au sein de l'étude d'impact, de chapitre justifiant le **choix de la solution retenue**. Ces dossiers ne présentent pas de variantes larges d'itinéraire dont l'intérêt aurait toutefois été limité compte tenu des points durs qui constituent désormais les extrémités des sections drômoises de l'itinéraire. Plus dans le détail, des variantes concernant la plupart des secteurs sensibles **figurent néanmoins dans les notices des dossiers d'enquêtes ainsi que dans les résumés non techniques**. Elles témoignent d'une recherche

d'optimisation du tracé. Ces notices produisent, pour chaque secteur concerné, des analyses multicritères sommaires, mais qui prennent aussi en compte des paramètres environnementaux. S'agissant du dossier de la **section n°3**, le **volet justifiant du choix de la solution retenue** se trouve bien au sein de l'étude d'impact. Il met en compétition, pour chaque portion du projet, un certain nombre de variantes qui paraissent représentatives des solutions raisonnablement envisageables. Là aussi, les variantes font l'objet d'une analyse multicritères qui prend en compte un certain nombre de facteurs environnementaux.

Les dossiers intègrent tous une **analyse des impacts** qui distingue ceux de la phase chantier et les impacts permanents ainsi que les mesures d'intégration associées.

A ce propos, on notera que, sous la mention « améliorations du projet », les dossiers des sections 1, 2 et 4 présentent un certain nombre d'effets positifs du projet dans le domaine économique ainsi qu'en matière de santé publique (*Concernant ce dernier point, l'autorité environnementale signale que la valeurs affectée aux gains en matière de santé publique est très probablement sous estimée : Il y aurait lieu en effet d'abonder celle-ci en y intégrant les gains de santé publique liés à la réduction des risques d'affections cardio vasculaires induits par le développement de la pratique des déplacements non motorisés*).

S'agissant des autres effets du projet, l'analyse fait notamment apparaître:

- le caractère localisé des zones à terrasser ;
- la réalisation de deux aires d'accueil pour chacune des sections (il en est prévu davantage sur la section n°3) ;
- l'imperméabilisation d'environ 18 ha (13ha pour les sections 1, 2 et 4 et de 5ha pour la section n°3) ;
- la traversée de huit périmètres de protection de captages AEP (3 sur la section 1, 2 sur la section 2, 1 sur la section 3 et 2 sur la section 4) ;
- la minimisation des remblais en zone inondable (quelques dizaines de m3 annoncés au dossier) ;
- s'agissant des franchissements de cours d'eau :
  - \* le franchissement d'un cours d'eau au lieu dit « Gaspard » à OZON à l'aide d'un ouvrage de faibles dimensions mais dont les caractéristiques ne semblent pas figurer au dossier ;
  - \* la traversée du ruisseau Ozon à ARRAS à l'aide d'un ponceau apparemment submersible et conçu sans garde corps (il est annoncé comme engendrant une surélévation de 4 cm en crue centennale) ;
  - \* la traversée du ruisseau les Tuillières à l'aide d'une passerelle annoncée comme n'ayant pas d'effet sur la ligne d'eau (mais néanmoins conçue sans garde corps) ;
  - \* la création d'une passerelle étroite avec garde-corps abaissables sur le ruisseau des cités à La Voulte au sein de la zone humide des Gonettes (fréquentée par le castor) annoncée comme n'induisant pas de surélévation de la ligne d'eau ;
  - \* la traversée de la lône de la « grange écrasée » au sein du site d'importance communautaire FR 8201677 (secteur de l'île des dames) par un ponceau submersible (mais le dossier n'en dit pas davantage sur les impacts éventuels de cet ouvrage (section n°4)) ;
  - \* la traversée, dans les mêmes conditions (non évaluées) d'une lône sur le territoire de la commune de Saint Montant (section n°4) ;
  - \* la traversée, sur la section 3, de cinq ravins. Certains ne sont pas modifiés (*ravin de Notre Dame, ravin de « la rue du stade », ravin du Sichier et ravin de la Payre - à cet égard, on notera que a transformation du gué de la Payre, initialement intégrée au projet en a apparemment été extraite. Or, dans un précédent dossier, le gué actuel avait été qualifié de « dangereux pour le passage des cyclistes » en présence d'eau et il était précisé qu'un aménagement de celui-ci était alors à l'étude*). D'autres sont améliorés d'un point de vue hydraulique (ravin du Besset), mais les éléments justifiant du dimensionnement ne semblent

pas figurer au dossier (on sait simplement que le dimensionnement serait un peu inférieur à la crue centennale. Enfin, deux seront équipés de nouvelles passerelles (ravins de Cournairet et ravin de Sainte Euphémie,) mais là aussi, le dossier se contente d'affirmer la transparence des ouvrages et on ignore quelle serait la revanche en crue centennale par rapport aux éventuelles embâcles.

\* 1

- s'agissant des milieux naturels :
  - \* un tracé évitant les milieux les plus sensibles dans la ripisylve du Rhône au droit d'Ozon ;
  - \* un franchissement du Doux en encorbellement, épargnant les riches milieux naturels surplombés ;
  - \* un franchissement du ruisseau d'Ozon dans un secteur de fort enjeu (prairie de maturation d'agrions de mercure - espèce protégée- et ripisylve du Rhône fréquentée par le castor) ;
  - \* l'implantation de l'aire d'accueil de Glun (implantation annoncée comme promue par la commune) pour partie dans la ZNIEFF de type 1 n°26010006 dite « vieux Rhône à Glun » (mais ses limites sont imprécises à l'échelle du projet) ;
  - \* le franchissement des milieux naturels sensibles de la lône de l'Ove (ZNIEFF de type 1) par une voie existante de faible trafic, parti annoncé comme ne nécessitant pas de prélèvement dans les milieux naturels ;
  - \* le franchissement de la lône de Blaud (ZNIEFF 1) par réutilisation d'une passerelle existante et donc sans entamer la ripisylve ;
  - \* la traversée, sur plusieurs kilomètres de la zone natura 2000 FR 8201677 dans les secteurs de l'île des dames et de l'île du Passerou, principalement sur des chemins non revêtus et en évitant de sortir de leur emprise ;
  - \* le côtoiement (et sur un chemin actuellement peu marqué) de la lône de Tousselage dans un secteur de forte sensibilité où un arrêté préfectoral de protection de biotope est à l'étude ;
  - \* pour la section 3, la traversée de zones sensibles avec risques de dérangement de l'avifaune (étangs de la quarantaine, étang situé entre les PK15 et 16, îles entre les PK 24 et 25) ;
  - \* la traversée d'un site Natura 2000 sur environ 2 kilomètres entre le Sichier et la Quarantaine), et le passage en limite de site sur environ 11 kilomètres (section 3);
  - \* un effet potentiel sur le castor (lac et lône de la Quarantaine). On notera que la répartition des huttes de castor peut varier selon les années et qu'un point régulier restera nécessaire jusqu'à la réalisation des travaux ;
- s'agissant des sites et paysages, le passage sur plusieurs kilomètres dans le prestigieux défilé de Donzère, qui correspond à une sensibilité paysagère très forte (section n°4) mais qui ne semble pas avoir fait l'objet d'une analyse spécifique. Globalement, l'analyse des impacts du projet sur le paysage est le « parent pauvre » des études présentées qui, quasi exemptes d'illustrations (*le dossier de la section 3 comporte néanmoins, dans la partie décrivant le projet, plusieurs illustrations qui éclairent localement sur l'insertion visuelle du projet*), en restent au stade des principes généraux ;
- le risque de dissémination d'espèces invasives ;
- une absence d'éclairage de la VVV (*sauf, en ce qui concerne les sections 1, 2 et 4 qui prévoient un éclairage des aires d'accueil*) évitant donc l'augmentation des pollutions lumineuses ;
- l'augmentation de la fréquentation du site et de la production de déchets qui y est liée avec, pour les sections 1, 2 et 4, l'absence de toilettes publiques et de mobilier (on notera que la problématique relative à la gestion des déchets est toutefois importante dans certains secteurs (secteurs concernés par les zones Natura 2000 notamment) et aurait mérité plus ample développement) ;

Comme pour l'état initial, cette analyse des impacts se clôt par une synthèse tabulaire qui n'a été complétée par une synthèse cartographique que pour la section n°3. On notera au passage une sous estimation probable de certains impacts potentiels en ce qui concerne la section n°4.

Chacune des quatre études d'impact contient un **volet santé** spécifique qui souligne l'absence d'émissions sonores ou gazeuses engendrées par les circulations non motorisées objet du projet. S'agissant de la préservation des eaux potables, ce volet met en évidence la faiblesse du niveau des émetteurs potentiels de pollution (restreints aux seuls véhicules autorisés) mais aussi l'usage éventuel de produits phytosanitaires sur les aires d'accueil. Il évoque aussi, de façon pertinente, la question de l'ambroisie.

Les quatre dossiers contiennent chacun une **évaluation du coût des mesures prises en faveur de l'environnement**, relativement homogène entre les diverses sections (voir (\*) ci après):

- sections 1 et 2 : 276k€ (soient respectivement 8,5 % et 10 % du total de l'investissement) ;
- section 3 : 315 k€ (soit 10% du total de l'investissement) dont les 2/3 correspondent à des mesures en lien avec les problématiques Natura 2000 ;
- section 4 : 240 k€ (soit 12% du total des dépenses d'investissement).

On notera que seul le dossier de la section n°3 fait apparaître, de façon pertinente, un poste relatif au système de management environnemental en phase chantier.

*(\*) les totaux annoncés comprennent semble-t-il quelques dépenses à caractère annuel. D'un point de vue général, il serait opportun de bien distinguer les dépenses environnementales annuelles (incluant le dispositif de suivi) prévues après mise en service.*

Seul le dossier relatif à la section n°3 comporte une rubrique spécifique relative aux **coûts des pollutions et nuisances et à la consommation énergétique**. Or, s'agissant d'une infrastructure de transport, ce volet est imposé par la réglementation.

En application de l'article L414-4 du code de l'environnement, chacun des quatre dossiers est associé à une **évaluation d'incidences Natura 2000**. Cette étude d'incidence est dissociée en deux documents, l'un relatif aux sections portées par le conseil général de l'Ardèche et l'autre traitant spécifiquement de la section portée par le SDEA, avec là encore une mention spécifique pour l'étude d'incidence de la section 3 qui offre un niveau de détail plus satisfaisant que son homologue des sections 1, 2 et 4 qui, traitant d'un linéaire très important s'avère trop générale.

### **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 :**

S'agissant des **accords portant sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre**, le projet, axé sur les véhicules non motorisés, n'est pas de nature, en lui même, à contribuer aux émissions de gaz à effet de serre. L'importance de la fréquentation potentielle annoncée ainsi que le fait qu'une partie significative de ces usagers est susceptible de rejoindre en voiture l'un des parkings d'accueil prévus, laisse toutefois supposer que le projet ne devrait, en toute rigueur, pas être totalement neutre de ce point de vue. Il reste que l'esprit d'un projet VVV est d'inciter à utiliser davantage les moyens de transport doux, ce qui est susceptible d'engendrer une modification progressive des comportements dans le sens d'un moindre usage de la voiture.

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

- la mise en œuvre des procédures liées à l'application de la loi sur l'eau a vocation à garantir le respect de la directive cadre sur l'eau ;

- les dossiers présentés contiennent bien des « **évaluation d'incidence Natura 2000** ». On regrettera que leur niveau d'approfondissement reste très contrasté entre les sections et on aurait aimé que l'évaluation produite à l'appui des sections 1, 2 et 4 soit mise au niveau de celle produite pour la section n°3 dont l'autorité environnementale a apprécié les qualités pédagogiques.

Le dossier de cette **section n°3** met notamment en exergue la prise en compte des enjeux Natura 2000 dans le choix du fuseau, puis, au delà, dans l'adaptation du tracé de façon à éviter les habitats naturels. Il conclut sur le fait qu'« *il ne devrait pas avoir d'incidence significative sur les enjeux de conservation de la Zone Spéciale de Conservation « Milieux alluviaux Rhône aval » et de la Zone de Protection Spéciale de « Printegarde* ». Les incidences sur l'habitat d'intérêt communautaire « *Forêts galeries à salix alba et populus alba* » et le castor sont par ailleurs qualifiées de « faibles » (phase exploitation) à modérée (phase travaux). On notera que le projet est accompagné de précautions environnementales articulées au sein d'un système de management environnemental qui vont dans le sens du bon respect des objectifs annoncés. Le dossier met aussi en exergue l'usage d'un liant de type végétal sur l'ensemble du linéaire concerné par la problématique Natura 2000 (*par delà le préjugé favorable, il importera avant usage, de vérifier l'innocuité de ce liant ainsi que de la technique de mise en œuvre*).

S'agissant des **sections 1, 2 et 4**, l'évaluation d'incidence conclut à des incidences cumulées négligeables. Compte tenu des choix opérés (maximisation de la réutilisation des voies existantes, respect des périodes de reproduction et d'hibernation des chiroptères et de l'avifaune (phase chantier), précautions et information du public en phase exploitation, cette appréciation paraît vraisemblable. Pour autant, notamment en ce qui concerne la section n°4 et plus particulièrement le secteur de l'Île des dames, des éléments concrets manquent au dossier (non couvert semble-t-il par les cartographies du chapitre VI-B-2).

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

**Le Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA)** n'est évoqué que pour la section 3. Toutefois, la nature du projet (modes doux) et la faible ampleur de celui-ci (faibles émissions liées au chantier), ne font pas émerger de sensibilité particulière à cet égard.

**Protection des captages :** On notera, s'agissant du périmètre de protection immédiat du captage AEP de la Payre, que le projet a été jugé acceptable par les services compétents sous réserve de l'adoption des prescriptions suivantes :

- tout véhicule se rendant sur les lieux devra disposer d'un kit anti pollution ;
- le stationnement, l'entretien et le ravitaillement des véhicules motorisés devront être effectués hors de la zone sensible ;
- le maître d'ouvrage devra mettre en œuvre une procédure d'intervention en cas de pollution accidentelle définissant les modalités d'alerte à effectuer auprès de la personne responsable du captage, ainsi que les modalités retenues pour assurer la continuité de l'approvisionnement en eau.

Ces demandes semblent bien avoir été intégrées dans les engagements contenus dans l'étude d'impact.

**Espèces protégées :** Les dossiers transmis pointent des effets potentiels sur le castor et sur l'avifaune ainsi que l'agrion de mercure (notamment dans la traversée du ruisseau l'Ozon), le lézard des murailles et les chiroptères mais ne sont pas conclusifs quant à la nécessité ou non de recourir à des dérogations au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement. On notera, comme signalé au paragraphe 2 ci avant, que le niveau de rendu des états initiaux n'est pas homogène entre les diverses sections.

**Plans de prévention des risques :** Le service compétent sur ce sujet précise que le projet n'est pas incompatible avec les règlements des diverses zones inondables concernées. Il rappelle toutefois que les remblais devront être limités au strict minimum et que le libre écoulement des eaux de crue ou de ruissellement devra être assuré. Il conviendra aussi de faire en sorte que les aires de stationnement ou de pique nique situées en zone d'aléa fort soient dotées de dispositifs d'alerte et que leur accès soient soumis à une réglementation adaptée à intégrer aux plans communaux de sauvegarde.

**Risques technologiques :** L'autorité compétente précise qu'« *en matière d'environnement, l'examen du dossier d'étude d'impact n'appelle pas de remarque de l'ASN dans son domaine de compétence.* »

**Documents d'urbanisme :** Le service compétent précise que le projet ne soulève pas d'incompatibilité à leur égard.

**Arrêté préfectoral (Drôme) 2011-201-033 du 20/07/2011 relatif à la lutte contre l'ambroisie :** S'agissant de la section 3, le service compétent précise que le dossier prévoit des mesures adaptées à la lutte contre l'ambroisie.

**Compatibilité avec le SDAGE Rhône méditerranée 2010:** Le SDAGE et ses orientations sont bien identifiés aux dossiers comme éléments avec lesquels le projet doit être en compatibilité. Chacun des dossiers contient un volet analysant la compatibilité du projet avec le SDAGE qui conclut favorablement. Sur le fond, le projet, compte tenu de sa nature et de son caractère modéré, n'est vraisemblablement pas de nature à engendrer des incompatibilités qui ne soient techniquement correctibles. On notera au passage que les dossiers évoquent l'abandon de l'usage de produits phytosanitaires, ce qui va dans le sens de l'orientation 5D du SDAGE « *lutter contre les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles* ».

**Plan Rhône :** Le projet présenté est évoqué comme faisant partie du volet touristique du Plan Rhône. Il importera cependant d'accorder une attention particulière à sa cohérence avec les autres actions menées dans le cadre du plan Rhône 2007-2013, notamment en ce qui concerne la préservation du petit patrimoine fluvial.

**Patrimoine:** S'agissant de l'archéologie, il importera, pour l'ensemble des sections, que le projet finalisé soit transmis à la DRAC afin d'examiner s'il devra faire l'objet de prescriptions d'archéologie préventive. En ce qui concerne les monuments historiques, les dossiers présentés ne produisant pas d'avis de M l'architecte des bâtiments de France, l'autorité environnementale ne peut émettre de commentaire sur ce point.

### 3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

Les mesures destinées à limiter les **impacts de la phase chantier**, avec quelques variations entre les deux maitrises d'ouvrage, couvrent globalement l'ensemble des champs étudiés :

- \* sensibilisation et information des entreprises sur les enjeux et engagements environnementaux ;
- \* stockages et stationnement sur aires étanches, kits antipollution sur tous les engins ;
- \* réalisation des travaux à l'avancement pour limiter la longueur de la zone concernée par le chantier. On notera que cet engagement, de bon aloi, peut éventuellement entrer en contradiction avec celui, pris par ailleurs, de favoriser la circulation des engins de travaux publics par les emprises du projet plutôt que par le réseau de voirie locale. De plus, il est vraisemblable que la réalisation des chaussées fera l'objet d'interventions correspondant à un certain linéaire d'un seul tenant.
- \* limitation du chantier aux seules périodes 8h00-12h00 et 13h00-17h00 pour préserver la tranquillité du voisinage (uniquement pour les sections 1, 2 et 4) ;
- \* aspersion pour maîtrise des envols de poussière (on notera, pour la section 3, l'adjonction sur les clôtures, d'un écran textile dans la traversée des boisements des zones Natura 2000) ;

- \* respect des périodes de nidification (travaux dans les zones sensibles réalisés en dehors de la période allant de mars à juillet - à mettre en cohérence avec celles retenues pour la section 3 qui mentionne une période légèrement différente (allant de juillet à octobre) ;
- \* limitation des emprises utilisées en zone sensible (sauf pour la section 3, le mode de mise en défens n'est pas précisé) ;
- \* mesures de lutte contre la dissémination des espèces végétales invasives ou indésirables (l'approche produite sur la section 3, qui consiste à considérer les sols contaminés par des espèces envahissantes comme des sols pollués, apparaît pertinent).

On appréciera particulièrement l'engagement pris pour la **section n°3**, de mise en œuvre, pour la phase travaux, d'un **dispositif de management environnemental**.

Par ailleurs, s'agissant des ouvrages de franchissement à réaliser en zone sensible, il serait souhaitable de généraliser le principe de minimisation des opérations de construction in situ (privilégier la préfabrication).

Pour la **phase d'exploitation** et à quelques variations près entre les sections, les dossiers font apparaître :

- s'agissant de la **prévention des pollutions et nuisances**, un dispositif qui repose essentiellement sur les restrictions d'accès pour les véhicules motorisés ;
- on notera aussi, s'agissant des sections 1, 2 et 4, que semble prévue une collecte des eaux pluviales par fossé latéral, ce qui signifie qu'il devrait y avoir concentration des rejets, pas nécessairement souhaitable. Par ailleurs, compte tenu du caractère souvent rasant du profil en long, la réalisation de ce fossé pourrait avoir un effet de drainage, non souhaitable dans les milieux humides ;
- une organisation des **opérations d'entretien courantes** de la véloroute (*sauf pour la section n°2 dont l'étude d'impact semble avoir omis ce chapitre et avec quelques variations pour la section 3*) selon une structuration très pertinente :

- \* sensibilisation bisannuelle des équipes d'intervention ;
- \* abandon de l'usage des produits phytosanitaires et absence d'usage de fondants hivernaux ;
- \* entretien raisonné des lisières forestières ;
- \* préservation des arbres morts et maintien sur place des bois abattus (sous réserve de respect des contraintes relatives à la maîtrise des émissions d'embâcles lors des crues) ;
- \* restriction des interventions mécaniques en fin d'été ou en automne (à mettre en cohérence avec l'engagement relatif à la fauche des bandes enherbées - il est précisé que cet entretien périodique aura lieu 2 à 3 fois par an. Par ailleurs, des précisions en ce qui concerne les contraintes à respecter dans le cas particulier des zones de présence d'espèces invasives seraient nécessaires.

On notera aussi les opérations de ramassage des déchets qui sont annoncées comme plus fréquentes en période de forte fréquentation mais qu'il conviendrait aussi de structurer en fonction de la sensibilité relative des secteurs traversés.

De même que pour la phase chantier, la maîtrise de la dissémination des espèces invasives correspond à un enjeu fort sur l'ensemble du secteur du projet et devra faire l'objet d'un protocole strict.

Par ailleurs, des dispositions particulières sont souvent à prévoir sur les VVV en zone inondable, notamment après les phases de crue. Il en sera de même pour les secteurs où un balayage de la chaussée pourrait s'avérer nécessaire à certaines périodes. Les modalités de ces interventions devront elles aussi respecter un certain nombre d'impératifs visant à prévenir tout effet négatif.

D'un point de vue général, la formalisation et l'homogénéisation des procédures et principes d'entretien pour ce type d'infrastructures et pas uniquement à la seule échelle départementale, apparaîtraient pertinentes.

- des protections contre les embâcles des jeunes arbres et des mobiliers, ce qui laisse supposer, de façon surprenante, que de tels équipements seraient effectivement prévus dans des zones sujettes à émissions et transport d'embâcles ;

- une information des usagers lors des crues (*annoncée comme devant être effectuée par les communes*) et fermeture de la VVV si besoin (*annoncée comme étant de la responsabilité du gestionnaire de la VVV*).

S'agissant des **milieux naturels**, l'objectif premier semble bien d'avoir été la recherche d'évitement, traduite notamment par le fait que le tracé utilise très majoritairement des cheminements existants. D'autres mesures sont néanmoins prévues :

- \* pose de panneaux d'information en entrée des secteurs sensibles ;
- \* plantations de masquage des milieux les plus sensibles et, a contrario, aménagement de points de vue permettant la découverte du site sensible ;
- \* choix d'un liant « naturel » ou « végétal » en zone Natura 2000 (*on observera que la technique retenue est probablement différente entre les deux maîtres d'ouvrages car les surcoûts ne semblent pas comparables*) ;
- \* secteur de la Voulte : préservation des arbres pouvant présenter un enjeu pour l'avifaune et les chiroptères et préservation d'un cordon de végétation hygrophile en berge du Rhône ;
- \* aire d'accueil de Glun (ZNIEFF de type 1) : travaux réalisés en période automnale ou hivernale
- \* traversée du ruisseau l'Ozon (site à agrion de mercure): mise en défens de la zone sensible (les modalités mériteraient d'être explicitées) ;
- \* zones sensibles de la section 4 : les mesures retenues ne semblent pas avoir fait l'objet d'un approfondissement, ce qui est surprenant car les enjeux Natura 2000 y sont élevés.

S'agissant plus particulièrement de la problématique « **espèces protégées** », la maximisation de l'usage de voies et chemins existants réduit l'effet potentiel du projet. Toutefois, comme évoqué précédemment, compte tenu notamment de l'importance du linéaire concerné, le risque n'est pas nul et l'analyse fournie par les dossiers (notamment ceux des sections 1, 2 et 4) laisse le lecteur sur sa faim et il est probable que des investigations complémentaires à ce sujet pourraient émerger des mesures complémentaires (abris à chiroptères – hibernacula pour reptiles, mesures spécifiques odonates ou amphibiens (crapauds calamites par exemple)....

En ce qui concerne l'impact sur la **zone inondable du Rhône**, le principe, inhérent d'ailleurs à la maximisation de l'usage des voies et chemins existants, conduit à de très faibles volumes de remblais correspondant à des secteurs localisés. Le passage inférieur de la RD93 (*générant un prélèvement sur le volume de stockage des crues inférieur à 80 m<sup>3</sup>*) est présenté comme assorti d'une mesure compensatoire locale volume pour volume. Il en est de même pour le très faible remblai justifié par le franchissement d'un OH à la Voulte. Le remblai occasionné par la traversée du ruisseau l'Ozon (section 1), tout aussi faible, ne peut, quant à lui, être compensé localement en raison de la forte sensibilité du milieu naturel. Concernant cette même section 1, il serait souhaitable de vérifier si l'important remblai nécessité par la création de la « liaison entre la digue CNR et la RD86 » n'occasionne pas lui aussi un prélèvement sur le volume de stockage des crues. Sur la section, 3, le dossier identifie un prélèvement de 74 m<sup>3</sup> mais ne semble pas envisager de compensation.

Vis à vis de la problématique **zones humides**, seul le dossier de la section 3 approfondit cette question pour conclure à l'absence de prélèvement. On notera, concernant les section 1, 2 et 4, que, pour le moins, les abords des traversées de cours d'eau concernent très probablement des zones humides.

Les mesures d'intégration relatives aux **sites et paysages** sont, pour les sections 1, 2 et 4, quasi inexistantes à l'image de l'analyse des impacts produite sur ce thème. Elle ne semblent décrites que par leur montant (15k€ par section). La section 3 apparaît cependant mieux dotée de ce point de vue (60k€).

On observera que, compte tenu de l'importance de certains enjeux, une analyse paysagère paraît néanmoins incontournable. On citera notamment les points de vigilance suivants :

- \* l'insertion du site de l'aire d'accueil de Glun dans une prairie naturelle ;

\* la prise en compte des covisibilités entre l'encorbellement projeté à **Tournon** et la passerelle Seguin (Monument historique) ainsi qu'avec le site remarquable des coteaux viticoles de l'Hermitage ;

\* la question du maintien des secteurs pavés en amont de Saint Andéol (château de Charnève et Ile du Passerou qui constituent un patrimoine fluvial (identifié par ailleurs au dossier dans le développement relatif à la préservation des milieux naturels). On notera à cet égard que la solution d'une démolition dans les secteurs étroits n'est pas nécessairement une fatalité comme l'atteste l'exemple du canal du nivernais et que l'émergence d'une alternative adaptée, à caractère pédagogique, moins confortable certes pour certaines catégories d'usagers, irait davantage dans le sens du plan Rhône qui prévoit la préservation de ce type de patrimoine fluvial ;

\* celle du traitement général des franchissements submersibles. En effet, le choix systématique d'ouvrages béton n'est pas le meilleur gage d'une intégration paysagère pour autant qu'une autre solution soit compatible avec la sévérité des crues concernées ;

\* enfin, la traversée du **défilé de Donzère**, qui, avec la traversée de Tournon, constitue le principal enjeu en matière de sites. On notera que, dans ce secteur emblématique, la question d'une adaptation esthétique du projet (traitement spécifique de la couche de roulement de la VVV, largeur réduite...) ne peut pas ne pas être posée.

En ce qui concerne les **risques naturels et technologiques**, on notera qu'un certain nombre d'adaptations ont été opérées sur le projet dans le sens du respect des observations formulées par l'autorité de sûreté nucléaire. Par ailleurs un dispositif destiné à sensibiliser les usagers est prévu en zone d'aléa de crue. Sur ce dernier point, une homogénéisation des principes retenus entre les quatre sections s'imposera.

### 3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

Pour la section 3, le dossier comporte un développement spécifique décrivant un dispositif de suivi très complet pour un projet de ce type :

\* suivi général environnement en phase travaux dans le cadre d'un dispositif de management environnemental ;

\* surveillance relative aux espèces végétales envahissantes ou indésirables ;

\* suivi général lié aux opérations d'entretien courant évoquées ci avant ;

\* suivis quinquennaux des populations de castor et plus généralement de l'état de conservation des habitats d'intérêt communautaire.

S'agissant des autres sections, les dossiers sous la mention « indicateurs de suivi du projet », évoquent, sans le décrire, un dispositif de suivi basé sur des indicateurs relatifs aux habitats naturels (évolution des types de milieux et suivi des aménagements compensatoires), au risque inondation et au paysage (suivi des plantations et de leur entretien).

Là encore, une homogénéisation des dispositifs, sur la base de modalités précises et n'omettant pas de préciser les moyens nécessaires ainsi que les compétences à mettre en œuvre, serait souhaitable.

## 4) Avis de l'autorité environnementale :

### 4.1 Avis sur la forme :

Les dossiers relatifs aux sections 1, 2 et 4 devront être complétés par un volet traitant de l'« **analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter** ».

L'évaluation d'incidence **Natura 2000** de ces mêmes dossiers mériterait aussi d'être mise au niveau de celle produite pour la section n°3 et même, dans l'idéal, regroupée avec celle-ci.

S'agissant de la bonne prise en compte de la **notion de programme au sens du code de l'environnement**, le caractère discontinu des sections présentées, imposé par la configuration des parties drômoises déjà réalisées, matérialise le fait que ces sections de véloroutes-voies vertes disposent chacune de fonctionnalités propres.

On notera cependant que, point très positif par rapport à ce qui est parfois constaté en pareil cas, les maîtres d'ouvrages concernés n'ont pas retenu la solution de facilité qui aurait consisté à présenter chaque section comme un projet indépendant, et ont présenté les projets comme s'intégrant dans un programme plus vaste.

Plus sur le plan formel, il semble que l'échéancier de réalisation de ces projets soit relativement homogène et donc que l'on ne puisse pas considérer qu'il y ait échelonnement dans la réalisation au sens où l'entend le code de l'environnement. Selon la logique retenue, et pour parfaire la forme des dossiers supports d'enquête, il aurait donc été indiqué de produire une seule étude d'impact portant sur l'ensemble du programme. Indépendamment de la question de forme, on notera que l'adoption de ce principe aurait grandement facilité la tâche des lecteurs intéressés par la globalité du programme et, ce faisant, l'exercice de l'autorité environnementale.

Ceci étant, le fait que le choix ait été fait de porter les quatre dossiers à l'enquête de façon conjointe fait que le public dispose in fine et selon l'unité de temps et de lieu souhaitable, de l'ensemble des informations produites sur les quatre sections.

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

Le projet présenté est sous tendu par un objectif vertueux en terme de développement durable en raison du développement de la pertinence des modes de déplacements dits « doux » auquel il contribue. Replacé dans un contexte général où ce genre d'initiatives a vocation à être multiplié, il devrait contribuer à une modification progressive du comportement des usagers vis à vis de leurs pratiques de déplacement.

Autre point positif, les principes qui ont apparemment présidé à sa conception correspondent à une recherche d'optimisation environnementale, traduite par la multiplicité des variantes locales mises en compétition et le fait que l'un des objectifs semble bien avoir été de réutiliser au maximum des voies et chemins existants.

On appréciera à cet égard, par comparaison aux dossiers des autres sections, le caractère nettement plus fouillé des analyses multicritères fournies, traduisant un meilleur niveau d'intégration environnementale.

S'agissant des solutions retenues, on notera avec satisfaction que la solution retenue pour le passage dans le secteur situé entre le Pouzin et Baix évite assez largement les sites du réseau Natura 2000, sans pour autant d'ailleurs que le projet perde de son intérêt cyclable.

Les enjeux environnementaux sont désormais bien identifiés et sont pris en compte de façon adaptée, moyennant des mesures d'intégration qui semblent mieux calées. On signalera à ce sujet, l'importance relative des dépenses affectées au traitement de la problématique Natura 2000 (*plus des deux tiers, mais certaines de ces mesures, comme le dispositif de management environnemental, bénéficieront à l'ensemble du chantier*).

On retiendra notamment, s'agissant de la traversée des dites zones Natura 2000, qu'outre le respect des emprises des voies empruntées, un effort a été fait pour la réalisation de la couche de roulement induisant un surcoût semble-t-il significatif (*utilisation d'un liant dit « végétal » - qu'il serait intéressant de décrire techniquement et dont l'innocuité devra bien sûr être vérifiée*).

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 à l'application éventuelle de l'article L411-2 du code de l'environnement (espèces protégées), procédures relevant du code du patrimoine...).

Pour le préfet de région et par délégation

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

Gilles PIROUX