



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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 8 DEC. 2010

Affaire suivie par : Yves MEINIER
Unité Evaluation Environnementale des
plans programmes et projets
Tél. : 04 37 48 36 36
Télécopie : 04 37 48 36 31
Courriel : yves.meinier@developpement-
durable.gouv.fr

OBJET :

**Projet intitulé : « Via Rhôna - section 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 et du
Décret n° 2009-496)**

REFER : Réf. : 2808-2010-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.

Le projet présenté concerne une partie du projet située sur le territoire du département de l'Ardèche et correspondant à une véloroute/voie verte d'environ 26 kilomètres.

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, FR8201677 des milieux alluviaux du Rhône aval.

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

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

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

La trame de l'étude d'impact contenue dans le dossier (version mai 2010) est globalement conforme aux dispositions des articles L.122-3 et R.122-3 du code de l'environnement. Elle appelle, sur la forme, les commentaires suivants:

Elle intègre bien un **résumé non technique** tel que prévu par l'alinéa III de l'article R122-3 du code de l'environnement. On regrettera toutefois son caractère plutôt lapidaire concernant certains points (par exemple en ce qui concerne la thématique « eau » comme le souligne le service navigation Rhône Saône dans son avis du 19/11/2010) et, plus généralement, l'absence d'illustration (cartes et plans notamment) permettant d'en faciliter la compréhension.

L'étude d'impact replace bien le projet dans le cadre du **programme** dénommé « Via Rhôna » mais connu aussi sous le nom d'itinéraire VVV du Léman à la mer, tout en précisant que, compte tenu de la longueur de l'itinéraire (600 kms), « *l'appréciation de l'impact du programme ... est actuellement difficilement réalisable.* ». L'appréciation des impacts du programme a donc été restreinte à la section d'itinéraire traversant la moyenne vallée du Rhône sur les territoires des départements de la Drôme et de l'Ardèche.

Si l'on s'en tient à une approche fonctionnelle, il semble que la fraction d'utilisateurs futurs susceptibles d'emprunter la totalité de l'itinéraire soit faible voire négligeable pour certaines sections. En revanche, l'intérêt plus local des portions de l'itinéraire peut être très significatif, au regard notamment des distances normalement parcourues par la moyenne des cyclistes-loisirs. En ce sens et compte tenu de l'imbrication des territoires, la portion d'itinéraire, qui alterne passages drômois et passages ardéchois, peut être considérée à cet égard comme constituant une unité fonctionnelle véritablement identifiable.

Ceci étant, de façon assez surprenante puisque la section drômoise a déjà fait l'objet d'une étude d'impact, le volet « appréciation des impacts du programme » du dossier présenté reste quand même très sommaire et laisse le lecteur sur sa faim. Sur la forme, des éléments graphiques comme une carte de synthèse des enjeux environnementaux aurait été appréciée. Sur le fond, les éléments issus des études détaillées déjà effectuées auraient dû trouver leur place dans ce développement.

Les **auteurs de l'étude d'impact** sont bien mentionnés mais avec un niveau de détail qui ne permet pas d'appréhender les compétences mises en œuvre.

Un **état initial** de l'environnement est bien présent au dossier. Il fait notamment apparaître:

- une absence de données relatives à la qualité des eaux sur la plupart des cours d'eau de la zone d'étude (facteur apparemment non complété dans le cadre de l'étude fournie) ;
- 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. On notera au passage la confusion qui pourrait être engendrée par la légende des cartes présentées qui attribue des couleurs apparemment identiques aux facteurs inondation et aux facteurs qualité des eaux ;
- la présence, au sein de l'aire d'étude, d'un certain nombre d'espèces protégées (21 espèces de plantes, 4 espèces d'oiseaux (dont le blongios nain considéré comme étant en danger), 3 espèces de poissons dont 1 en danger (Apron), 2 espèces de mammifères, 2 espèces d'insectes et le crapaud calamite. On notera que l'état initial ne semble pas approfondir les aspects fonctionnels et notamment les corridors écologiques, pourtant stratégiques dans la vallée du Rhône ;
- la présence de plusieurs sites du réseau natura 2000. On notera que l'inventaire des habitats d'intérêt communautaire figure dans la partie impacts/mesures (toutefois, la cartographie fournie ne recouvre pas totalement la zone Natura 2000) ;
- un certain nombre de risques technologiques liés notamment aux activités du CNPE de Cruas Meysses et au risque de submersion suite à une rupture de barrage. On regrettera au passage, l'absence d'éléments graphiques permettant de préciser les limites des zones de danger qui y sont relatives ;
- une quinzaine de monuments historiques classés ou inscrits; ainsi que de nombreux sites archéologiques ;

Cet état initial se clôt par une synthèse tabulaire dont on regrettera qu'elle n'ait pas été accompagnée par une carte de synthèse.

Le **volet justifiant du choix de la solution retenue**, met en compétition, pour chaque portion du projet, un certain nombre de variantes qui paraissent représentatives des solutions raisonnablement envisageables à l'exception notable des alternatives qui auraient pu se développer sur le territoire drômois. On notera que la répartition générale du tracé entre Drôme et Ardèche avait été abordée lors des études générales préliminaires et que ces éventuelles variantes auraient plutôt vocation à être développées dans le volet relatif au programme. Les variantes font l'objet d'une analyse multicritères qui prend en compte un certain nombre de facteurs environnementaux dans lesquels les facteurs liés aux risques paraissent sous représentés.

Le dossier intègre une **analyse des impacts** qui distingue les impacts de la phase chantier et les impacts permanents ainsi que les mesures réductrices associées. Elle fait notamment apparaître:

- un impact économique qu'elle évalue à 415 000 euros par an à terme pour l'Ardèche ;
- des excédents de matériaux (quantité non précisée mais probablement faible) ;
- l'imperméabilisation semble-t-il d'environ 3 ha ;

- la transformation du gué de la Payre (permettant au passage de rétablir les continuités piscicoles) et la réalisation de passages sur les torrents de Besset, Cournairet et Sainte Euphémie, mais les éventuels impacts sur le niveau des plus hautes eaux ne sont pas, semble-t-il, précisés au dossier ;
- la mise en œuvre de remblais en zone inondable (mais hors ZEC), de façon semble-t-il très localisée mais dont le volume et localisation ne sont pas précisés ;
- l'usage de produits phytosanitaires pour l'entretien des plantations ;
- l'augmentation de la fréquentation du site et de la production de déchets qui y est liée ;
- la traversée du périmètre de protection rapprochée du captage de Payre sur environ 400ml mais il s'agit de la réutilisation d'une voirie existante ;
- l'exposition d'une partie importante du linéaire au risque inondation mais un traitement annoncé comme adapté à cette contrainte (modelages très réduits, superstructures et plantations respectant des règles strictes) ;
- s'agissant du milieu naturel, la création de neuf aires de stationnement et cinq aires de pique nique (emplacements et surfaces non précisés) et l'abattage de quelques arbres dits « gênants » ;
- la traversée de zones sensibles avec risques de dérangement de l'avifaune (étangs de la quarantaine, étang situé entre les PK15 et 15, 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 ;
- un effet potentiel sur le castor (lac et îlône de la Quarantaine) insuffisamment traité comme le précise M le délégué régional de l'ONCFS qui dispose de données beaucoup plus précises à ce sujet (cf. son avis du 02/11/2010) ;
- le passage au sein de cinq périmètres de protection de monuments historiques, mais dans des conditions qui amènent l'auteur de l'étude d'impact à considérer les impacts comme nuls (cf. page EV23) ;
- des impacts sur le patrimoine archéologique non précisés (le dossier fait apparaître les contacts avec la DRAC comme restant à établir) ;
- des impacts paysagers difficiles à appréhender du fait du caractère très sommaire du développement qui y est relatif.

Le dossier comporte une rubrique du volet milieu naturel intitulée « évaluation d'incidence Natura 2000 » qui identifie les habitats d'intérêt européen concernés mais ne précise pas les emprises prélevées sur chacun d'eux. Ce développement me paraît trop sommaire pour pouvoir être considéré comme une véritable évaluation d'incidences.

Il contient un **volet santé** spécifique traitant de l'air, du bruit, de l'eau potable et de la sécurité. Plutôt informatif, il évacue assez rapidement les risques d'impact en matière de bruit et de pollution de l'air, ce qui est légitime pour une infrastructure destinée à être utilisée essentiellement par des véhicules non motorisés, mais aussi concernant le passage dans le périmètre de protection du captage de Payre, ce qui eut peut être mérité un peu plus de développement. Les problématiques sanitaires liées aux contraintes résultant du passage dans les zones de danger (cf. avis de l'autorité de sûreté nucléaire du 30/08/2010 et GRT gaz du 30/07/2010) ne sont malheureusement pas abordées.

Le **coût des mesures environnementales** ne semble pas développé, au dossier, probablement du fait que celles-ci n'y semblent guère identifiées. Pour le moins, il eut été opportun d'évaluer le coût des précautions prises en phase travaux vis à vis de l'environnement.

S'agissant d'une infrastructure de transport, le dossier comporte bien un volet relatif aux **coûts des pollutions et nuisances** et à l'**estimation des consommations énergétiques**, qui, évoquant l'imbrication avec les autres projets d'aménagement du secteur, annonce qu'il « *est impossible* »

d'évaluer les coûts induits par le projet », mais attribue à ce dernier des gains en terme de sécurité et de répartition modale des déplacements (ce qui resterait à démontrer compte tenu du caractère principalement « loisir » de l'itinéraire présenté et de la distance qui le sépare des centres urbains.

Enfin, l'étude d'impact contient bien un chapitre succinct et assez peu précis relatif aux **méthodes utilisées**. Il fait référence à des inventaires de terrain qu'il eut été profitable de mieux décrire (durées-périodes).

→ **La composition du dossier d'étude d'impact respecte globalement les règles du code de l'environnement (il manque toutefois un développement relatif au coût des mesures environnementales). Son contenu reste quand même très sommaire au regard de ce qui est souvent fourni pour les projets de ce type et significativement en deçà de ce qu'attendent certains services (cf. avis du SNRS du 19/11/2010 et avis DDT07 du 25/08/2010).**

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 :

Du point de vue de l'optimisation du projet dans le sens de la bonne prise en compte des contraintes externes, on notera que le tracé présenté semble avoir fait l'objet d'itérations résultant du dialogue engagé par le maître d'ouvrage avec certaines parties prenantes. Le caractère très réservé de certains avis recueillis montre toutefois que cet exercice semble ne pas avoir été totalement exhaustif.

D'un point de vue formel, le point de regret principal me paraît devoir porter sur le fait que le dossier présenté à l'autorité environnementale est antérieur à la concertation inter administrative et ne peut donc prendre en compte le fruit du très lourd travail qui en a résulté pour les services et notamment l'ensemble des orientations (très détaillées pour certaines) que ceux-ci avaient émis dans le but d'améliorer la qualité du dossier présenté.

La circulaire du 03 septembre 2009 relative à l'exercice de l'autorité environnementale prévoit cette situation dans certains cas : « *si certains avis hors MEEDDM sollicités au titre de la concertation inter administrative n'ont pas été reçus mais ne sont a priori pas de nature à modifier substantiellement le dossier, le service instructeur peut décider de solliciter l'avis de l'AE bien que la CIA n'ait pas été formellement close* ». Mais dans le cas présent, le volume et la nature des observations émises dans le cadre de la concertation inter administrative peuvent amener à douter du caractère non substantiel des modifications qui pourraient en découler.

A titre d'exemple, on relèvera que :

- M le directeur départemental des territoires de l'Ardèche, dans son avis du 25/08/2010, attire l'attention de l'autorité environnementale sur le caractère par trop généraliste du dossier présenté qui ne lui paraît pas permettre une bonne compréhension des dispositions du projet, de ses modalités de construction et donc des impacts environnementaux qui en découlent.

Dans ce même avis, il formule un certain nombre de demandes concernant les aspects qui relèvent de sa compétence. J'observe que ces demandes ne sont pas prises en compte dans le dossier soumis in fine à l'autorité environnementale.

- M le directeur de l'agence régionale de santé, dans son avis du 05/11/2010, signale que l'étude des impacts acoustiques du chantier sur les habitations les plus proches ne lui paraît pas avoir été estimés (un niveau de 55 décibels est toutefois évoqué au dossier). Il souhaite que le pétitionnaire précise les mesures correctrices envisageables en cas de nuisance avérée.

- M. le directeur du service navigation Rhône Saône regrette aussi le caractère insuffisamment précis du dossier en ce qui concerne l'état initial puis l'analyse des enjeux « eau » et considère que l'étude d'impact reste à compléter sur ce point.

Cette remarque, comme le souligne notamment M le délégué régional de l'ONCFS dans son avis du 02/11/2010, peut d'ailleurs être étendue aux aspects relatifs au milieu naturel et notamment à la bonne prise en compte des facteurs importants que constituent:

- les effets possibles du projet sur les habitats et espèces d'intérêt européen ;
- les espèces protégées en général ;
- les déplacements de la faune sauvage .

→ En conclusion, le dossier retenu pour être présenté in fine à l'avis de l'autorité environnementale correspond à une étape inaboutie d'un bon processus d'intégration environnementale. En ce sens, il ne peut être considéré comme traduisant une prise en compte des facteurs environnementaux qui soit à la hauteur des attentes des services compétents en environnement.

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 neuf parkings prévus, laisse toutefois supposer que le projet ne devrait 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 ;
- bien que le dossier contienne un développement intitulé « évaluation d'incidence Natura 2000 », celui-ci s'avère trop sommaire, notamment en ce qui concerne la description détaillée des impacts (on ignore si des parkings ou aires de pique nique sont prévus dans le secteur concerné et la superficie d'habitat d'intérêt européen prélevée n'est pas précisée).

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

Patrimoine: S'agissant de l'archéologie, il y aura lieu de suivre les prescriptions émises par la DRAC au titre de l'archéologie préventive. En l'état actuel, le dossier laisse supposer que cet aspect n'aurait pas encore été abordé.

Le Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) n'est pas évoqué au dossier. 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: M. le directeur de l'agence régionale de santé (cf. son avis du 05/11/2010) précise que l'impact potentiel du projet sur le captage AEP de la Payre concerne les abords du périmètre de protection immédiat mais émet un avis favorable au projet 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.

Espèces protégées: Le dossier évoque des effets potentiels sur le castor, et sur l'avifaune, mais sans en préciser réellement la portée ni proposer des mesures réductrices et/ou compensatoires. Son contenu ne permet pas de conclure quant à la nécessité ou non de solliciter une dérogation au titre des espèces protégées.

Plans de prévention des risques : M. le DDT07, dans son avis du 25/08/2010, précise que les projets de PPRi pourront prendre en compte les aménagements projetés dont il précise néanmoins qu'ils devront satisfaire aux conditions suivantes:

- limitation stricte des remblais ;
- aires de stationnement et de pique niques dotées de dispositifs d'alerte en cas de crue, leurs accès devant être soumis à une réglementation adaptée à intégrer aux plans communaux de sauvegarde.

Risques technologiques: L'autorité de sûreté nucléaire, dans son avis du 30 août 2010, attire l'attention sur le fait que le projet traverse les zones d'effets d'accidents à cinétique rapide liées au CNPE de Cruas Meysse, facteur aggravé par la mise en place d'aires de stationnement et de pique nique à l'intérieur de cette zone. Il considère que cette zone ne doit pas être utilisée comme zone de tourisme et de loisirs mais admet qu'elle puisse être traversée par des usagers se déplaçant suffisamment rapidement et informés de façon adéquate. Elle n'est donc pas favorable au cheminement des piétons et des personnes à mobilité réduite, ni à l'implantation d'aires de stationnement et/ou de pique nique à l'intérieur de ce périmètre. A l'extérieur de celui-ci mais à l'intérieur de la zone de danger, elle recommande la mise en place de dispositions permettant de porter l'alerte aux usagers de l'infrastructure ainsi que de consignes à suivre en cas de crise.

L'établissement GRT Gaz, dans son avis du 30/07/2010, attire l'attention sur le fait que le projet avoisine des canalisations de gaz sous pression associées à des risques importants pour la santé et la sécurité des populations et rappelle qu'il ne souhaite pas voir augmenter la densité de population dans cette zone de danger. Il rappelle les principes qui doivent conduire à l'adaptation du projet dans cette zone.

Réseau ferré de France, dans son avis du 02/09/2010, insiste sur le risque lié au voisinage du projet avec la voie ferrée rive droite et demande la mise en place d'une clôture de 2 mètres de hauteur. On notera que la prise en compte de cette demande aura un effet sur les continuités biologiques des secteurs concernés avec pour corollaire la nécessité de réduire l'effet de coupure sur les circulations de la faune sauvage. Point qui reste à étudier.

Documents d'urbanisme: M le directeur départemental des territoires, dans son avis du 25/08/2010, précise que le projet lui paraît compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur. Des informations dont il dispose par ailleurs, il précise que sept des neuf aires de stationnement seraient existantes et que les deux restantes n'entreraient pas en contradiction avec le règlement des zones où elles s'intègrent.

Il rappelle toutefois qu'à partir de dix emplacements de stationnement celles-ci sont soumises à autorisation préalable.

Compatibilité avec le SDAGE Rhône méditerranée 2010: Le SDAGE et ses orientations sont bien identifiés au dossier comme éléments avec lesquels le projet doit être en compatibilité. Ceci étant et comme le souligne le service en charge de la police de l'eau dans son avis du 19/11/2010, l'absence

d'analyse précise des impacts ne permet pas de juger du bon respect des préconisations du SDAGE. 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. Mais sur la forme, cette vérification mériterait d'être formalisée, notamment en ce qui concerne les préconisations liées à l'écoulement et au stockage des crues ainsi que celles relatives à la préservation de la ressource en eau.

Plan Rhône : M le directeur de l'agence de l'eau, dans son avis du 08/09/2010, évoque le projet présenté comme faisant partie du volet touristique du Plan Rhône. Il attire l'attention sur les autres actions menées dans le cadre du plan Rhône 2007-2013 et la nécessité d'assurer la cohérence du projet avec celles-ci, démarche qui, semble-t-il, reste à faire.

Section drômoise du projet de Via Rhôna: M le président du conseil général de la Drôme, dans son avis du 31/08/2010, rappelle les décisions prises quant au principe de raccordement Sud à Ancône et signale que certains plans du dossier semblent ne pas intégrer ces décisions (plan de la page EV9).

3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

Les mesures destinées à limiter les impacts de la phase chantier, s'avèrent plutôt minimalistes au regard de la sensibilité des secteurs traversés. On notera à ce propos que la formalisation d'une organisation qualité environnement reste souhaitable, y compris pour ce type de chantier d'ampleur modérée.

Sur ce même sujet, M le directeur de l'agence régionale de santé (avis du 05/11/2010) attire l'attention sur la nécessité d'éviter toute prolifération d'ambrosie et rappelle l'obligation, découlant de l'arrêté préfectoral du 12/07/2000, de détruire tout spécimen d'ambrosie rencontré sur le chantier.

Cette approche me paraît devoir être étendue à l'ensemble de la problématique relative aux espèces invasives dont la maîtrise à vocation à être intégrée aux mesures environnementales (en phase chantier puis en phase exploitation).

S'agissant des mesures environnementales appelées à perdurer après la mise en service, le dossier s'avère particulièrement pauvre et le contenu du dossier ne permet pas de conclure si ce constat résulte effectivement de l'absence d'impact résiduel ou du faible niveau de précision de l'analyse des impacts.

→ Les mesures proposées gardent un caractère général et le contenu de l'étude d'impact, trop imprécis, ne permet pas à l'autorité environnementale d'émettre un avis quant à leur caractère suffisant ou non.

3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

Le dossier n'évoque pas de dispositif de suivi spécifique au projet. On notera qu'en phase chantier, divers suivis s'imposeront de toute façon (suivi des espèces indésirables, suivi de la qualité des rejets, suivi des nuisances acoustiques et des émissions de poussière...).

Par ailleurs, le fait que le projet côtoie puis traverse des éléments du réseau Natura 2000 rend surprenant le fait qu'aucune surveillance de l'effet de la VVV sur les objectifs de conservation de ce dernier. Ce point est d'ailleurs relevé par M le délégué régional de l'ONCFS dans son avis du 02/11/2010.

→ Ce dernier point mériterait réflexion de la part du maître d'ouvrage, en lien avec les parties prenantes de la gestion de ces zones Natura 2000. D'un point de vue général, l'autorité environnementale conseille, pour les dossiers à venir, de bien identifier le développement relatif au dispositif de suivi, sans omettre d'en évaluer le coût. En effet, l'article L122-3 alinéa

2 du code de l'environnement prévoit désormais explicitement que l'étude d'impact contienne « une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur l'environnement ou la santé humaine » .

4) Avis de l'autorité environnementale :

4.1 Avis sur la forme :

Sur le strict plan formel, il manque au dossier l'estimation du coût des mesures prises en faveur de l'environnement.

Plus dans le détail, plusieurs services consultés signalent que le dossier présenté ne contient pas, en ce qui concerne leur domaine de compétence, tous les éléments qui leur paraissent nécessaires. On notera que ce constat résulte en partie du caractère ancien de la version de dossier présentée (antérieure au recueil de l'avis de ces services).

On notera aussi le caractère insatisfaisant du développement relatif à l'évaluation d'incidence Natura 2000.

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.

Les principes qui ont sous tendu sa conception correspondent à une recherche d'optimisation, 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 les infrastructures existantes.

Bon nombre des enjeux environnementaux ont été identifiés. Malheureusement, l'importance de quelques uns d'entre eux a manifestement été sous évaluée (enjeux liés aux risques technologiques, enjeux liés au milieu naturel et enjeux « eau »), ce qui, associé au caractère imprécis de la présentation du projet (emplacement et nature des aménagements annexes (parkings et aires de pique nique) et, dans une moindre mesure, le franchissement des principaux cours d'eau), a conduit à un développement insatisfaisant au sein de l'étude d'impact et, par voie de conséquence, à des mesures d'intégration vraisemblablement sous dimensionnées.

Un travail de clarification et d'approfondissement reste donc à faire.

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

le directeur régional

Le directeur régional de l'environnement de
l'aménagement et du logement
Rhône-Alpes

Philippe LEDENVIC

Attest: Notary Public

Notary Public