

PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

Autorité environnementale **Préfet de région**

**Projet intitulé : « ViaRhona - véloroute du léman à la mer - tronçon
du Port de Groslée à Sault Brenaz »**

(Maître d'ouvrage : M. le président de la communauté de communes du Pays des Couleurs)

**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° 2014-000P1053 émis le 15 mai 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) Contexte du projet

La « véloroute voie verte » (V.V.) désormais baptisée « ViaRhona » a été initiée par le schéma des itinéraires cyclables d'intérêt national visé au CIADT du 15/12/1998 selon un fuseau associé au Rhône et visant à relier, sur plus de 600 kms, le Léman à la mer grâce à une infrastructure associant des voies vertes (*réservées aux usagers non motorisés*) et des « véloroutes » (*routes partagées par les usagers de la V.V. avec un faible trafic automobile*).

Elle a vocation à être constituée par la concaténation d'itinéraires d'intérêt plus local portés par les conseils généraux, des communautés de communes voire des communes.

La V.V. projetée s'insère ainsi entre une portion existante d'une quarantaine de kilomètres (*principalement en site propre*) reliant Chanaz à port de Groslée et la V.V. allant de Villebois à Lagnieu (8 kms).



Ces itinéraires suivent généralement le Rhône au plus près, ce qui, tout en leur conférant un intérêt fort, les confronte souvent à des enjeux environnementaux prégnants. On notera que la bonne prise en compte de ces enjeux va dans le sens de la philosophie du développement des modes de transport non motorisés tout en correspondant à une attente souvent exprimée par les usagers.

Le projet présenté, d'un linéaire important (38 kms), comporte environ 60 % de site propre (*voie verte*). Il s'écarte significativement du Rhône dans l'esprit d'ouvrir une partie importante du territoire de la communauté de communes, à la découverte des usagers des V.V., avec pour effet principal, de réduire très fortement le potentiel d'impact sur les enjeux environnementaux directement liés au fleuve.

La région traversée par le projet (« l'isle Crémieu ») s'avère toutefois être un point de sensibilité toute particulière inhérente à l'omniprésence de zones humides encore très largement préservées et, pour une bonne part d'entre elles, justifiant de par leur intérêt patrimonial, l'intégration au réseau Natura 2000. Les études produites rendent d'ailleurs compte de la présence d'un grand nombre d'espèces, d'amphibiens, de reptiles et d'insectes protégés avec certaines espèces emblématiques comme la tortue cistude.

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, la structuration du dossier transmis à l'autorité environnementale nécessite, pour obtenir les éléments visés au R122-5 du code de l'environnement de jongler entre plusieurs documents qui se complètent mais se recoupent fortement (*Format A3 intitulé « étude d'impact février 2014 », format A4 intitulé « étude d'impact février 2014 – rapport définitif CIDEE » dont des extraits sont repris dans le précédent, dossier de déclaration loi sur l'eau - février 2014 – rapport définitif dont le document d'incidence reprend de larges pans du document précédent, et enfin « dossier d'incidence Natura 2000 – octobre 2013 – rapport provisoire »*).

Cette présentation générale, intégrant des documents réputés ne pas être des documents définitifs n'est pas satisfaisante pour la clarté de l'information du public et est de nature à rendre complexe l'instruction par les services.

Plus dans le détail, apparaissent les observations suivantes :

Le **résumé non technique**, qui présente l'avantage d'être succinct tout en étant bien illustré, reste peu développé au regard de la richesse des éléments du dossier. L'autorité environnementale recommande de le compléter de façon à rendre compte de toutes les parties de l'étude d'impact avec un niveau de détail suffisant.

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

- pour le **volet « eau »**, particulièrement stratégique compte tenu des nombreux enjeux identifiés aux abords du projet (*cours d'eau, zones humides, milieux aquatiques*), le lecteur est, dans un premier temps, invité à se reporter au projet de dossier loi sur l'eau qui fait partie des éléments transmis. Cette présentation n'est pas souhaitable : L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier à l'aide des éléments disponibles. On notera que des éléments figurent néanmoins dans le volet « *milieux aquatiques* ». Ils font apparaître une grande complexité du réseau hydrographique intersecté par le projet et contiennent, bassin versant par bassin versant, une importante densité de données relatives à la biodiversité et au fonctionnement (*continuités notamment*) des milieux aquatiques sans omettre les pressions anthropiques constatées. Six points de sensibilité sont in fine mis en exergue (*bassin d'alimentation de la tourbière de la Peysse, Etangs et lacs de la Save, Bassin versant de la Chogne et, de façon moins prononcée : franchissement de cours d'eau entre Saint Victor de Morestel et Morestel, étangs de la Serre et Secteur de Montalieu*) ;

- le **volet milieu naturel**, lui aussi particulièrement stratégique compte tenu des forts enjeux de l'Isle Crémieu, identifiés notamment au sein du réseau Natura 2000, présente un inventaire bibliographique à l'échelle de la vaste zone d'étude. Il n'omet pas les données concernant les continuités écologiques mais vise un diagnostic approfondi de chaque tronçon du tracé (cf. page 81 de l'étude d'impact) dont on s'attend qu'il intègre les inventaires de terrain qui pourraient localement s'imposer. L'autorité environnementale recommande que ces diagnostics approfondis puissent abonder le dossier présenté ;

- l'état initial **paysager et patrimonial** fait notamment apparaître l'engagement d'une procédure AVAP (*aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine*) pour la commune de Brangues ;

- s'agissant des autres enjeux identifiés par l'état initial, on notera que celui relatif aux exploitations de matériaux bénéficie d'un développement peut être en deçà de ce à quoi l'on pourrait s'attendre sur un secteur aussi stratégique de ce point de vue (ciments, tourbe, graviers) ;

- dans le document « *maître* » de l'étude d'impact, l'état initial se clôt sans **synthèse générale** ni proposition de hiérarchisation. On notera que des éléments synthétiques existent dans le document intitulé « *annexes cartographiques* » joint au dossier et qui, pour la facilité de lecture, auraient opportunément trouvé leur place dans le corps du dossier.

La **présentation du projet**, telle que figurant à l'étude d'impact est cohérente avec l'important linéaire de celui-ci, mais le lecteur reste un peu sur sa faim en ce qui concerne les emprises de

celui-ci (*on ne sait pas toujours si les portions de voie verte sont sur chemins existants ou sur les milieux naturels, la consistance des adaptations de route existantes n'est pas non plus aisément identifiable*) ainsi que celles des divers ouvrages annexes qui y seront inévitablement liés (*aires diverses, parkings...*). L'autorité environnementale recommande de compléter cette présentation par la fourniture de profils en travers représentatifs de chaque section et par la description des divers équipements annexes (*aires d'arrêt et parkings notamment*) allant au-delà de leur seule localisation pour en définir l'importance ;

Le volet relatif à la **justification du projet au regard de l'environnement** est l'occasion de rappeler opportunément la politique environnementale menée par la communauté de communes du Pays des Couleurs. Il présente une démarche itérative d'intégration du projet priorisant l'évitement des zones d'enjeux les plus prégnants permettant de supprimer les éventuels effets négatifs du projet sur 8 zones nommément citées et rappelle les principaux éléments ayant motivé ces évitements. Reste, par-delà la forte pertinence de cette démarche d'intégration, que l'absence de représentation graphique des tracés mis en compétition n'en facilite pas l'interprétation (*il faut aller les rechercher dans l'évaluation d'incidence Natura 2000*).

Une formalisation de la **comparaison des variantes** (*alinéa II-5 de l'article R122-5 du code de l'environnement*) serait de bon aloi. Dans ce cadre, l'autorité environnementale recommande de clarifier la démarche en listant par exemple les principes de variantes (*qui peuvent porter sur le tracé, le profil en travers ou encore les revêtements et équipements*) puis en formalisant l'analyse multicritères que l'on voit esquissée, sur des thématiques particulières, en plusieurs points du dossier.

Le volet relatif à l'**évaluation des impacts** (*alinéa II-3 de l'article R122-5 du code de l'environnement*) appelle les observations suivantes :

- d'un point de vue général, le développement contenu dans le document maître apparaît très sommaire et très général. L'autorité environnementale recommande de le compléter en y intégrant le développement des impacts de chaque section de VVV. L'importance des enjeux justifie un développement bien territorialisé développant l'analyse pour chaque point singulier (*ils sont nombreux*) ;
- s'agissant plus particulièrement de l'**impact sur les enjeux « eau »**, outre l'effet d'emprise et les questions liées aux franchissements de cours d'eau, il y aurait lieu d'évoquer les impacts sur les écoulements de subsurface (*nombreux dans ce secteur compte tenu du nombre de zones humides*). Le dossier évoque par exemple le passage dans des secteurs de sol à portance médiocre et annonce des traitements ou des substitutions. Or chacune de ces solutions est potentiellement porteuse d'effets négatifs qu'il importe de maîtriser (*pollution des eaux du fait des traitements aux liants hydrauliques, effets de drainage du fait des purges et substitutions*).
- le développement relatif aux **milieux naturels** renvoie au rapport CIDEE de février 2014, laissant le lecteur retrouver cette partie du développement au sein de cet abondant document. L'autorité environnementale recommande de réintégrer au sein de l'étude d'impact tous les éléments utiles ;
- les aspects relatifs au **paysage**, importants lorsqu'il s'agit d'une infrastructure de près de 40 kms, principalement en zone rurale patrimoniale et concernant localement le territoire d'un projet d'AVAP, sont traités de façon vraiment très résumée (½ page) alors que les études de ce type de projet, répondant d'ailleurs à une attente du public, produisent habituellement des études poussées s'appuyant sur des visuels présentant notamment les aménagements paysagers projetés ;
- les **effets sur la santé** font l'objet d'un développement spécifique qui met en évidence les principaux effets connus des aménagements favorisant le développement des mobilités douces. Il s'agit d'un effet très positif du projet qui eut mérité davantage de développements. Il aurait été intéressant que l'auteur du rapport, comme cela a été effectué sur d'autres projets, s'essaye à monétariser les gains apportés par la VVV en terme de santé publique qui, dans certains cas sont annoncés comme pouvant représenter près de 50 % des gains totaux ;
- il en est de même s'agissant des **émissions de gaz à effet de serre** et des consommations énergétiques pour lesquelles le dossier ne produit apparemment aucune quantification. On notera à

ce propos que le projet peut avoir un effet positif lorsque celui-ci contribue à un report modal mais aussi négatif lorsque celui-ci amène des usagers à se déplacer en voiture pour atteindre les abords de la voie verte.

Les **mesures d'intégration environnementale** (alinéa II-7 de l'article R122-5 du code de l'environnement) représentent un effort financier annoncé de l'ordre de 150 k€ (si l'on en extrait le coût des ½ barrières aux intersections qui n'ont pas valeur de mesure d'intégration environnementale), qui apparaît comme très provisoire vu le faible développement du dossier sur ce point et qui est très probablement assez largement sous estimé, compte tenu de l'importance du linéaire et vu la multiplicité des points sensibles à traiter. On notera que ces mesures s'articulent autour des milieux naturels, des enjeux « eau » (oubliés dans le développement mais figurant dans les autres pièces du dossier) et de la maîtrise des effets du chantier, avec pour grand absent, les aménagements paysagers qui accompagnent inévitablement toute infrastructure linéaire.

Le dossier contient un **exposé des méthodes et des moyens mis en œuvre**, qui reste très général et n'évoque pas les difficultés éventuellement rencontrées. Comme c'est le cas de beaucoup de dossiers, il n'entre pas suffisamment dans les détails pour que l'on puisse se faire une idée juste des moyens mis en œuvre (parmi les données souvent présentes, on peut évoquer le nombre de journées d'inventaire de terrain qui est par exemple un élément utile pour juger de la représentativité de cet inventaire).

Parmi les pistes d'amélioration figure aussi la formalisation du **dispositif de suivi** (cf. alinéa II-7 du R122-5) en phase chantier puis en phase exploitation qui ne semble évoqué au dossier qu'en ce qui concerne les coûts environnementaux du chantier et ce, pour un montant vraisemblablement très sous estimé compte tenu de l'importance du linéaire.

Enfin sont absents du dossier :

- 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) ;
- les éléments permettant d'apprécier la **compatibilité du projet avec l'affectation des sols** définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son **articulation avec les plans, schémas et programmes** mentionnés à l'article R122-17, et la **prise en compte du schéma régional de cohérence écologique** (alinéa II-4 de l'article R122-5 du code de l'environnement) ;
- s'agissant d'une infrastructure routière (la voie verte est définie comme une « route » par le code de la route) (**alinéa III de l'article R122-5 du code de l'environnement**) et bien que le potentiel d'effets négatifs sur ces sujets soit vraisemblablement faible :
 - * une « analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation » ;
 - * une « analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés » ;
 - * une « analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité » ;
 - * une « évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter » (cf. observation à ce sujet ci-avant) ;
 - * une « description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences ».

Par ailleurs, serait bienvenu un volet permettant de justifier de la forme retenue pour l'étude d'impact eu égard au fait que le projet est présenté comme entrant dans le cadre global d'un itinéraire à grande échelle dont il eut été intéressant d'analyser la nature au regard de la **notion de programme** au sens du code de l'environnement.

En revanche, le dossier comporte une **évaluation d'incidences Natura 2000** dont on notera qu'il s'agit encore d'une version annoncée comme provisoire. Compte tenu de l'abondance de zones Natura 2000 intersectant le projet ou situées à ses abords (près de 30 % du linéaire), il s'agit d'un sujet stratégique. La nature du projet, plutôt vertueuse du point de vue du développement durable, n'exonère en effet pas celui-ci d'effets négatifs potentiels sur les habitats naturels y compris, pour des raisons d'augmentation de la fréquentation, lorsque le tracé s'appuie sur des infrastructures existantes.

La taille importante du site Natura 2000 de l'Isle Crémieu (> 13 000 ha) fait que la superficie qui en est soustraite du fait du projet s'avère faible en valeur relative (0,04 % annoncés). Toutefois, le dossier annonce des mesures de type compensatoire.

Plus dans le détail, l'évaluation d'incidence présente les effets potentiels avec un niveau de détail que l'on aurait aimé retrouver pour l'ensemble des thématiques (*analyse tronçon par tronçon sur 14 zones, pour les milieux boisés, les habitats rivulaires les zones humides*). Ces effets sont qualifiés de forts pour un certains nombre d'entre eux mais il semble qu'ils concernent le projet d'origine et non le projet optimisé après mesures d'évitement et de réduction. Sont aussi identifiées des destructions d'espèces protégées (thélyptère des marais).

Par delà la pertinence de la démarche d'intégration initiée par cette évaluation d'incidence Natura 2000, qui a permis une amélioration significative du projet, il convient de se reporter à l'objet précis de l'évaluation d'incidences et notamment au contenu réglementaire visé au R414-23 du code de l'environnement. Il y a notamment lieu de s'attacher à distinguer les mesures d'intégration d'ordre général de celles circonscrites aux seuls enjeux Natura 2000 et à reprendre explicitement la structure définie par l'alinéa IV de cet article lorsque, malgré les mesures d'évitement ou de réduction prévues, des effets significatifs dommageables sont annoncés comme subsistant sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites.

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

Le concept de véloroute-voie-verte correspond à une action en faveur du développement des mobilités douces dont on notera qu'il présente un potentiel d'effets positifs sur la santé mais aussi, au moins indirectement, sur les consommations énergétiques globales et les émissions de gaz à effet de serre.

Le territoire traversé correspond à une accumulation d'enjeux environnementaux forts articulés principalement autour des enjeux « eau » et « milieu naturel ».

La logique du pétitionnaire, qui affiche une politique environnementale volontariste, l'a apparemment conduit à considérer, très opportunément, que ce type de projet n'a pas vocation à produire des effets dommageables notables sur les zones Natura 2000 et plus globalement sur les milieux naturels patrimoniaux. Cette ambition l'a naturellement conduit à privilégier l'utilisation de voies et de chemins existants et, pour les zones les plus sensibles, à recourir à des modifications de tracé permettant d'éloigner celui-ci des zones d'enjeux les plus forts.

La volonté de bien faire se traduit par bon nombre d'adaptations techniques, incluant des adaptations locales du revêtement, dont on notera qu'elles ont un effet potentiel positif tant sur les milieux naturels que sur le paysage.

Malheureusement, l'étude d'impact, qui reste largement perfectible au regard des observations figurant ci-avant, peine à rendre compte avec clarté de cette démarche.

Par ailleurs, elle met en évidence des effets résiduels significatifs dont certains restent apparemment à approfondir dans le cadre de procédures annoncées comme restant à engager (*demande de dérogation espèces protégées*) et dont l'issue pourrait assortir le projet de mesures compensatoires supplémentaires.

En conclusion, sur la forme le dossier présenté, du fait de sa forme atypique détaillée ci-avant (*éclatement des développements entre plusieurs documents de statut pas toujours bien défini - documents provisoires pour certains - articulés autour d'un « document maître » par trop résumé*) mérite d'être refondu et complété au regard des observations figurant au chapitre 2) ci-avant.

Sur le fond, le projet a bénéficié d'une démarche d'intégration traduisant bien l'esprit de la doctrine « éviter>réduire>compenser » notamment en ce qui concerne les enjeux les plus prégnants (« eau » et « milieux naturels ») mais qui mériterait d'être abondée, par souci d'équité, en ce qui concerne certains autres enjeux moins centraux (*par exemple intégration paysagère, patrimoine....*). L'une des difficultés d'appréciation des effets résiduels du projet résulte du niveau de définition retenu pour présenter le projet qui mériterait d'être amélioré (repérage du projet sur des profils en travers représentatifs de chaque section (plus particulièrement lors de la traversée des zones sensibles) et intégration au projet des dispositifs annexes (aires d'arrêt voire de services, parkings...).

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 cheffe adjointe du service CAEDD


Nicole CARRIÉ