



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 21 OCT. 2011

Affaire suivie par : Yves MEINIER
Unité Evaluation Environnementale des
plans programmes et projets
Tél. : 04 26 28 67 50
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 agissant pour le compte des communautés de communes Privas Rhône
& Vallées et Barrès Coiron)

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. : 3053-2011-ym.odt/0550

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 et n° 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 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.

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 »).

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 avril 2011) 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. Nettement amélioré par rapport à la version précédente, il apparaît plutôt complet et bien illustré (*certaines cartes comme celles des pages EI-6 à EI-9 et EI-14 à EI-17, apparaissent même en double*). On regrettera toutefois que la partie VIII ne soit résumée que par le rappel de son objet. Le résumé aurait aussi gagné à intégrer une carte de synthèse des mesures d'intégration environnementale (peut être remplacée par erreur par les planches figurant aussi en pages EI-14 à EI-17).

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. Ce chapitre, sans être véritablement abondé par rapport à la version précédemment transmise à l'autorité environnementale fait désormais apparaître un argumentaire basé sur le fait que, la fraction d'usagers futurs susceptibles d'emprunter la totalité de l'itinéraire étant faible voire négligeable pour certaines sections mais qu'en revanche, l'intérêt plus local des portions de l'itinéraire étant en revanche nettement avéré, il est légitime de considérer que le projet présenté constitue bien une entité fonctionnelle indépendamment du reste de l'itinéraire.

1) Contexte du projet :

Via Rhôna est un projet de type informel définissant le principe d'une liaison véloroute/voie verte reliant le Leman 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 et n° 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 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.

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 »).

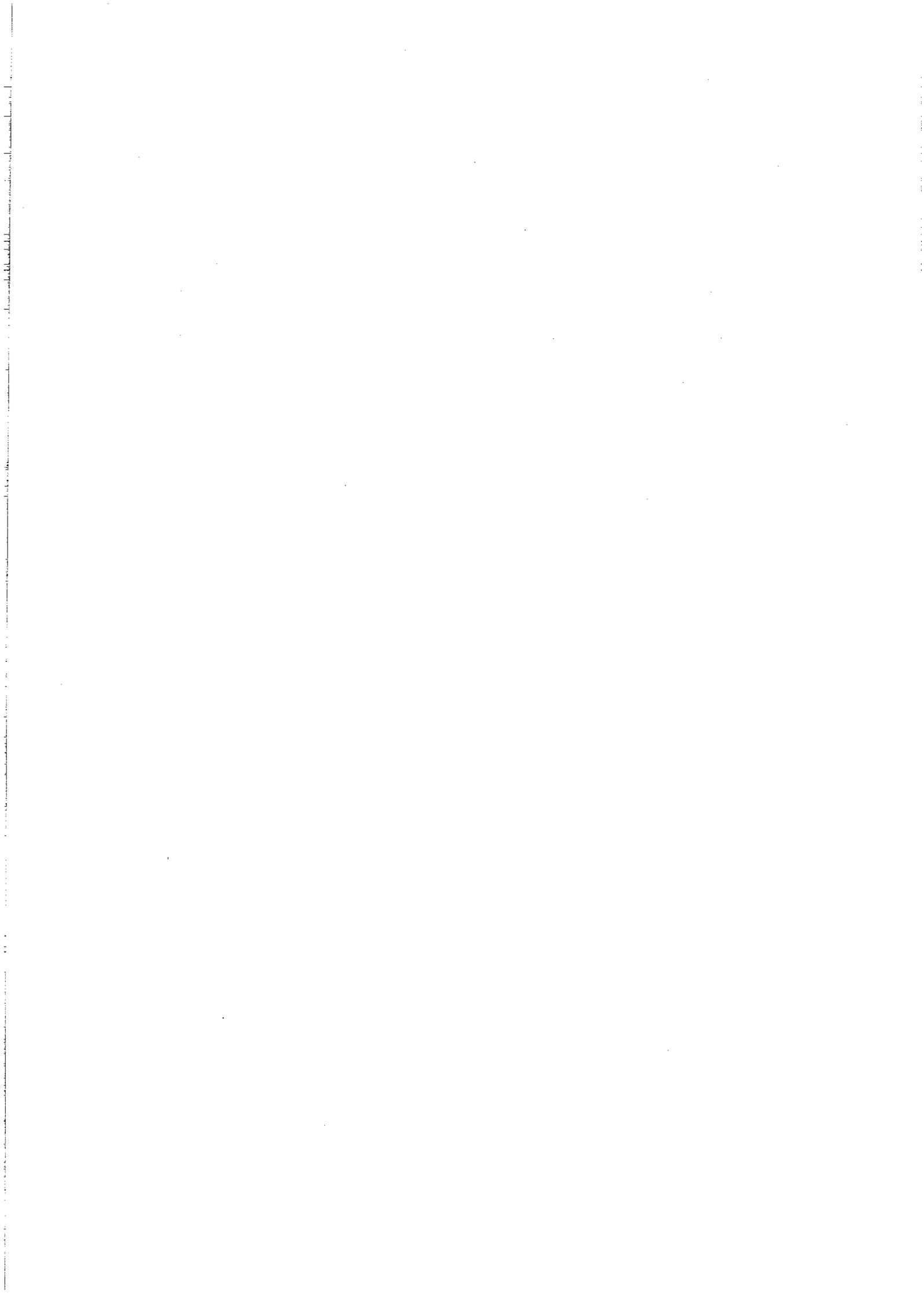
2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'elle contient :

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 avril 2011) 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. Nettement amélioré par rapport à la version précédente, il apparaît plutôt complet et bien illustré (*certaines cartes comme celles des pages EI-6 à EI-9 et EI-14 à EI-17, apparaissent même en double*). On regrettera toutefois que la partie VIII ne soit résumée que par le rappel de son objet. Le résumé aurait aussi gagné à intégrer une carte de synthèse des mesures d'intégration environnementale (peut être remplacée par erreur par les planches figurant aussi en pages EI-14 à EI-17).

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 Leman à la mer. Ce chapitre, sans être véritablement abondé par rapport à la version précédemment transmise à l'autorité environnementale fait désormais apparaître un argumentaire basé sur le fait que, la fraction d'usagers futurs susceptibles d'emprunter la totalité de l'itinéraire étant faible voire négligeable pour certaines sections mais qu'en revanche, l'intérêt plus local des portions de l'itinéraire étant en revanche nettement avéré, il est légitime de considérer que le projet présenté constitue bien une entité fonctionnelle indépendamment du reste de l'itinéraire.



On regrettera toutefois que les éléments disponibles concernant la partie Drômoise de l'itinéraire n'aient pas été valorisés au travers de ce chapitre dans la mesure où ils concernent des enjeux environnementaux souvent communs, ce qui eut permis de s'essayer à une analyse des éventuels cumuls d'impacts.

Les auteurs de l'étude d'impact sont bien mentionnés, avec un très bon niveau de détail (*les intervenants sont même nommément désignés*), ce qui permet de bien appréhender les compétences mises en œuvre.

Un état initial de l'environnement est bien présent au dossier. 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. A ce sujet, le service en charge de la police de l'eau, dans son avis du 27/09/2011, précise que la cartographie fournie au dossier ne fait pas apparaître les données relatives au PPRI en vigueur sur la commune de Cruas ;
- 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 aborde aussi les aspects fonctionnels et notamment les corridors écologiques selon une approche un peu lapidaire et qui aurait gagné à être affinée pour faire apparaître les connections biologiques plus locales. En revanche, seules les localisations du castor semblent apparaître au dossier alors que les données concernant les autres espèces auraient été utiles, notamment, comme le souligne le service en charge de la police de l'eau, vis à vis du crapaud calamite visé à la directive européenne « Habitats » ;
- l'absence de données de localisation des espèces invasives présentes dans la zone d'étude (il s'agit d'une contrainte forte pour l'organisation du chantier) ;
- la présence de plusieurs sites du réseau Natura 2000 ;
- s'agissant de la qualité des eaux souterraines, l'affirmation que la qualité des eaux prélevées est jugée satisfaisante, ce qui, comme le souligne le service en charge de la police de l'eau dans son avis du 27/09/2011, ne suffit pas à caractériser la qualité de l'eau. Il suggère de s'appuyer aussi sur les données issues du SDAGE et des réseaux de suivi de la qualité de l'eau ;
- en ce qui concerne la qualité des eaux de surface, un descriptif nettement amélioré par rapport au dossier précédent, mais toujours lacunaire, comme le souligne le service en charge de la police de l'eau. Il préconise à ce sujet de prendre en considération les objectifs de qualité des masses d'eau (directive cadre sur l'eau) ainsi que l'application de la méthode définie par l'arrêté du 25/01/2010 relatif à la qualité des eaux de surface ;
- l'absence de données concernant la thématique zones humides ;
- s'agissant des aspects piscicoles, l'absence de référence au schéma départemental de vocation piscicole du département de l'Ardèche ;
- un certain nombre de risques technologiques liés notamment aux activités du CNPE de Cruas Meysse et au risque de submersion suite à une rupture de barrage ;
- une quinzaine de monuments historiques classés ou inscrits; ainsi que de nombreux sites archéologiques ;

Cet état initial se clôt par une synthèse tabulaire et cartographique.

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 eu 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.

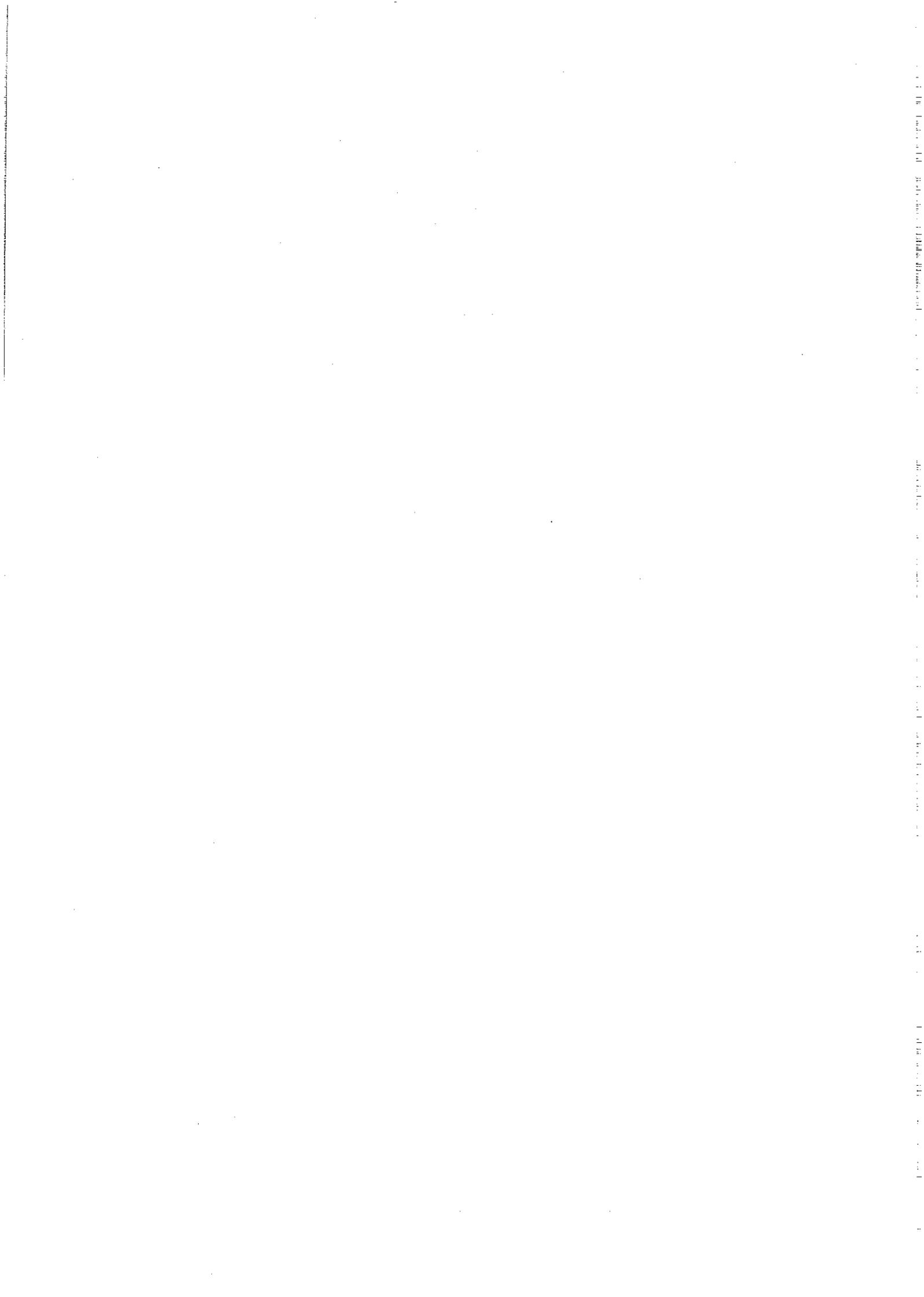
Le dossier intègre une **analyse des impacts** qui distingue les impacts de la phase chantier et les impacts permanents ainsi que les mesures réductrices associées. Elle fait notamment apparaître :

- un impact économique positif 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 5 ha et annonce une « augmentation de débit » de 4,6% sans toutefois préciser le bassin versant auquel se rapporte ce chiffre (*un tel pourcentage ne peut à l'évidence concerner le fleuve Rhône*) ;
- la transformation du gué de la Payre, initialement intégrée au projet en a été extraite dans l'attente d'études complémentaires hydrauliques et environnementales tout en laissant supposer que cet ouvrage serait bien nécessaire au projet dans la mesure où le gué actuel est notamment qualifié de « *dangereux pour le passage des cyclistes* » lorsque celui-ci est en eau ;
- la mise en œuvre de remblais en zone inondable (mais hors ZEC), de façon semble-t-il très localisée mais dont le volume n'est pas précisé (*compte tenu de l'importance du linéaire, la somme de volumes très faibles ne correspond pas toujours à un volume négligeable*) ;
- 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 on notera qu'il s'agit, pour ce secteur, 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 dans des conditions bien précisées au dossier, ainsi que 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 île de la Quarantaine), mieux détaillé que dans le dossier d'origine (mention de la localisation des logis) mais au sujet duquel, M le délégué inter régional de l'ONCFS, dans son avis du 16/09/2011, rappelle 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 ;
- 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) ;
- une absence d'éclairage de la VVV évitant donc l'augmentation des pollutions lumineuses ;
- des impacts paysagers difficiles à appréhender du fait du caractère encore sommaire du développement qui y est relatif (on notera que l'efficacité de l'effet réducteur lié au vieillissement de la couche de roulement reste sujet à discussion).

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 eu 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.

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 positif 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 5 ha et annonce une « augmentation de débit » de 4,6% sans toutefois préciser le bassin versant auquel se rapporte ce chiffre (*un tel pourcentage ne peut à l'évidence concerner le fleuve Rhône*) ;
- la transformation du gué de la Payre, initialement intégrée au projet en a été extraite dans l'attente d'études complémentaires hydrauliques et environnementales tout en laissant supposer que cet ouvrage serait bien nécessaire au projet dans la mesure où le gué actuel est notamment qualifié de « *dangereux pour le passage des cyclistes* » lorsque celui-ci est en eau ;
- la mise en œuvre de remblais en zone inondable (mais hors ZEC), de façon semble-t-il très localisée mais dont le volume n'est pas précisé (*compte tenu de l'importance du linéaire, la somme de volumes très faibles ne correspond pas toujours à un volume négligeable*) ;
- 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 on notera qu'il s'agit, pour ce secteur, 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 dans des conditions bien précisées au dossier, ainsi que 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 île de la Quarantaine), mieux détaillé que dans le dossier d'origine (mention de la localisation des logis) mais au sujet duquel, M le délégué inter régional de l'ONCFS, dans son avis du 16/09/2011, rappelle 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 ;
- 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) ;
- une absence d'éclairage de la VVV évitant donc l'augmentation des pollutions lumineuses ;
- des impacts paysagers difficiles à appréhender du fait du caractère encore sommaire du développement qui y est relatif (on notera que l'efficacité de l'effet réducteur lié au vieillissement de la couche de roulement reste sujet à discussion).



Le dossier comporte un volet spécifique « **évaluation d'incidence Natura 2000** » (*volet F et non EVI comme indiqué en page EV-24 du dossier*) qui annonce une absence de prélèvement sur les habitats d'intérêt communautaires. Il précise toutefois que d'éventuels prélèvements limités pourraient être constatés durant la phase travaux.

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. Les problématiques sanitaires liées aux contraintes résultant du passage dans les zones de danger sont aussi évoquées.

L'autorité environnementale profite de l'occasion pour attirer l'attention sur les gains habituellement attendus en matière de santé publique du fait du développement de l'usage du vélo et rappelle qu'il existe à ce sujet un certain nombre d'étude dont les résultats pourraient utilement être valorisés au travers des études d'impacts de ce type de projets.

Le **coût des mesures environnementales** fait bien l'objet d'un développement qui fait apparaître un effort chiffré à 1% du montant de l'investissement (on notera que celui-ci n'intègre pas l'éventuel surcoût lié à l'utilisation de liants végétaux dans la couche de roulement envisagée au sein de la zone Natura 2000. Il omet aussi le coût du système de management environnemental évoqué au dossier. En revanche, il intègre celui du dispositif de suivi.

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 ne fait toutefois pas apparaître de résultat chiffré. Il attribue au projet des gains en terme de sécurité et de répartition modale des déplacements (*ce qui resterait d'ailleurs 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**. A ce sujet, M le délégué inter régional de l'ONCFS, dans son avis du 16 septembre 2011, regrette que la méthodologie générale ayant permis l'évaluation de la sensibilité du milieu naturel ne soit pas assez détaillée.

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 bien avoir fait l'objet d'itérations résultant du dialogue engagé par le maître d'ouvrage avec certaines parties prenantes.

En revanche, plusieurs services (DDT07 et SNRS) soulignent le caractère encore insuffisant, à leur sens, du dossier vis à vis des enjeux relevant de leur domaine de compétence.

Par ailleurs, certains sujets délicats du point de vue des enjeux environnementaux comme le traitement du passage à Gué sur la Payre ont été extraits du projet alors que cet équipement semble nécessaire à la bonne exploitation de la voie verte.

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 ;
- le dossier contient bien une « **évaluation d'incidence Natura 2000** », qui, mettant 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, 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 »* ». On notera cependant, comme le souligne M le délégué inter régional de l'ONCFS dans son avis du 16/09/2011, que les incidences sur l'habitat d'intérêt communautaire « *Forêts galeries à salix alba et populus alba* » sont néanmoins qualifiables de « faibles » (et non pas de « non significatifs ») en insistant sur le fait que les salicacées sont une source de nourriture pour le castor d'Europe présent sur le site. On notera à cet égard que M le préfet de l'Ardèche, dans son avis du 30 septembre 2011, précise qu'à son sens, l'étude d'impact est insuffisante en ce qui concerne la prise en compte du site Natura 2000.

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

Patrimoine: S'agissant de l'archéologie, Mme la conservatrice régionale de l'archéologie, dans son avis du 20/09/2011, précise que la référence légale de la page EV28 est erronée et doit être remplacée par une mention du livre V du code du patrimoine.

Elle rappelle que le projet finalisé devra être transmis à la DRAC afin d'examiner s'il devra faire l'objet de prescriptions d'archéologie préventive.

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) précisait 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.

Ces demandes semblent bien avoir été intégrées dans les engagements contenus dans l'étude d'impact (cf. pages EV-22 et EV-23).

Espèces protégées: Le dossier évoque des effets potentiels sur le castor, et sur l'avifaune tout en précisant qu' « aucune incidence significative sur le castor et autres espèces protégées n'est attendue ». On notera à cet égard que l'appréciation de M le délégué inter régional de l'ONCFS est plus nuancée (cf. son avis du 16/09/2011) : « *les salicacées étant une source de nourriture pour le castor d'Europe (présent sur le site), un dossier spécifique de demande d'autorisation devra être*

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 ;
- le dossier contient bien une « **évaluation d'incidence Natura 2000** », qui, mettant 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, 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 »* ». On notera cependant, comme le souligne M le délégué inter régional de l'ONCFS dans son avis du 16/09/2011, que les incidences sur l'habitat d'intérêt communautaire « *Forêts galeries à salix alba et populus alba* » sont néanmoins qualifiables de « faibles » (et non pas de « non significatifs ») en insistant sur le fait que les salicacées sont une source de nourriture pour le castor d'Europe présent sur le site. On notera à cet égard que M le préfet de l'Ardèche, dans son avis du 30 septembre 2011, précise qu'à son sens, l'étude d'impact est insuffisante en ce qui concerne la prise en compte du site Natura 2000.

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

Patrimoine: S'agissant de l'archéologie, Mme la conservatrice régionale de l'archéologie, dans son avis du 20/09/2011, précise que la référence légale de la page EV28 est erronée et doit être remplacée par une mention du livre V du code du patrimoine.

Elle rappelle que le projet finalisé devra être transmis à la DRAC afin d'examiner s'il devra faire l'objet de prescriptions d'archéologie préventive.

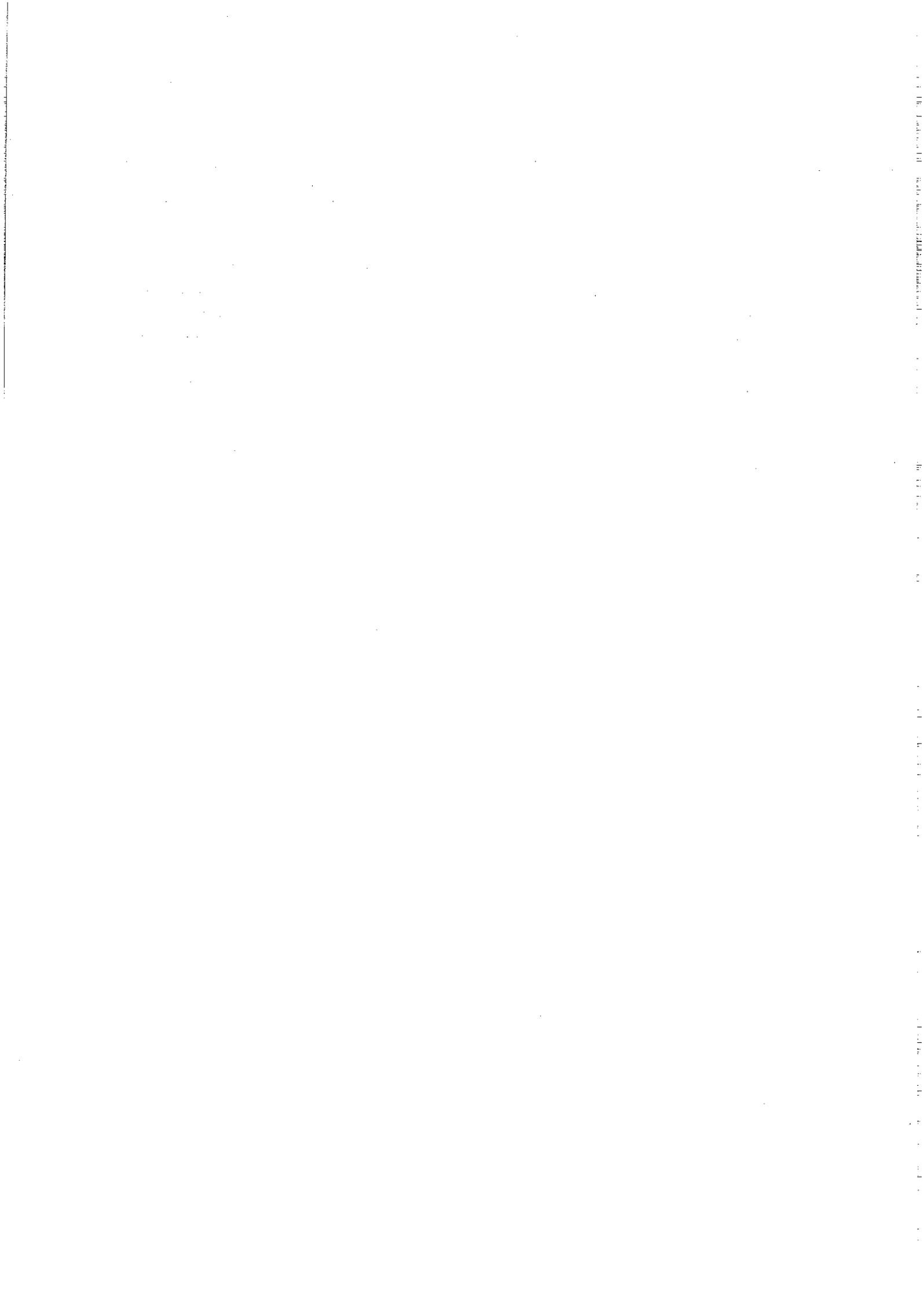
Le Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) n'est pas évoqué au dossier. Toutefois, la nature du projet (modes doux) et la faible ampleur de celui-ci (faibles émissions liées au chantier), ne font pas émerger de sensibilité particulière à cet égard.

Protection des captages: M. le directeur de l'agence régionale de santé (cf. son avis du 05/11/2010) précisait 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.

Ces demandes semblent bien avoir été intégrées dans les engagements contenus dans l'étude d'impact (cf. pages EV-22 et EV-23).

Espèces protégées: Le dossier évoque des effets potentiels sur le castor, et sur l'avifaune tout en précisant qu' « aucune incidence significative sur le castor et autres espèces protégées n'est attendue ». On notera à cet égard que l'appréciation de M le délégué inter régional de l'ONCFS est plus nuancée (cf. son avis du 16/09/2011) : « *les salicacées étant une source de nourriture pour le castor d'Europe (présent sur le site), un dossier spécifique de demande d'autorisation devra être*



réalisé (ndlr : L411-2 du code de l'environnement) au titre des espèces protégées en cas d'intervention sur son habitat ou en cas de perturbation de l'espèce ». Il signale aussi, en l'absence de données précises de localisation des autres espèces protégées, ce qui fait que le dossier ne permet pas de conclure quant à la nécessité ou non d'obtenir des dérogations au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement. Parmi les espèces protégées non visées explicitement, figurent les chiroptères dont on notera qu'elles font l'objet de dispositions travaux de bon aloi, mais dont le repérage ne semble pas non plus apparaître au sein de l'état initial.

Plans de prévention des risques : M. le directeur départemental des territoires de l'Ardèche, dans son avis du 16/09/2011, précise que le projet ne soulève pas de difficulté particulière sur le fond sous réserve que les remblais soient limités au strict minimum, que le libre écoulement des eaux de crue comme de ruissellement soit maintenu, 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 soit 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 concernant la première version du dossier d'étude d'impact, attirait 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.

Par message électronique du 26/09/2011, basé sur la prise en compte de la dernière version du dossier, l'autorité de sûreté nucléaire considère que ses réserves sont prises en compte de façon partielle par la mise en place de panneaux d'information à l'entrée de la zone de dangers du CNPE de Cruas Meysse. En effet, elle est toujours dans l'attente de propositions, au sein de l'étude d'impact, concernant la définition des moyens de porter alerte et des consignes à suivre dans le reste de la zone PPI, point qui aurait eu vocation à être traité au 2-1-3 de la page EVI-2.

L'établissement GRT Gaz, dans son avis du 30/07/2010, attirait 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 rappelait les principes qui doivent conduire à l'adaptation du projet dans cette zone. On notera à cet égard que le dossier (cf. page EVI-2) précise que « Le projet prend en compte les canalisations de gaz et respecte les prescriptions du concessionnaire ».

Réseau ferré de France, dans son avis du 02/09/2010, insistait sur le risque lié au voisinage du projet avec la voie ferrée rive droite et demandait la mise en place d'une clôture de 2 mètres de hauteur. On notera à cet égard que ce point a fait l'objet d'une analyse par le porteur de projet qui précise que « *les talus de la voie ferrée seraient pentus et occupés par une végétation buissonnante ou arborée qui limite fortement son accès* » tout en ajoutant qu'il se concertera concernant la « pose de grillages sur des sections très ponctuelles non définies à ce jour ». Tout en regrettant que cette définition n'ait pas été effectuée préalablement à la production de l'étude d'impact, l'autorité environnementale note que cette approche va dans le sens d'une réduction des coupures des continuités biologiques susceptibles d'être engendrées par ces clôtures.

Documents d'urbanisme: M le directeur départemental des territoires, dans son avis du 16/09/2011, précise que le projet ne soulève pas d'incompatibilité à leur égard et souligne au passage que les zones de stationnement à créer ne sont pas en contradiction avec le règlement des

zones où elles sont implantées tout en rappelant qu'au delà de 10 emplacements, il conviendra de ne pas omettre la déclaration préalable qui s'impose.

Arrêté préfectoral (Drôme) 2011-201-033 du 20/07/2011 relatif à la lutte contre l'ambroisie :

M le directeur de l'agence régionale de santé, dans son avis du 06/09/2011, 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 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 27/09/2011, l'absence, au sein de l'étude d'impact elle même (*le dossier loi sur l'eau n'a pas été communiqué à l'autorité environnementale*), 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 dès l'étude d'impact, 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 et des zones humides. On notera au passage que l'évocation de l'usage de produits phytosanitaires ne va pas dans le sens de l'orientation 5D du SDAGE « *lutter contre les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles* ».

Plan Rhône : M le directeur de l'agence de l'eau, dans son avis du 08/09/2010, évoquait le projet présenté comme faisant partie du volet touristique du Plan Rhône. Il attirait 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, restait à faire lors de l'émission du premier avis de l'autorité environnementale et sur laquelle aucun élément nouveau ne semble fourni.

Section drômoise du projet de Via Rhôna: M le président du conseil général de la Drôme, dans son avis du 31/08/2010, rappelait les décisions prises quant au principe de raccordement Sud à Ancône et signalait que certains plans du dossier semblaient 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** ont été significativement complétées dans la version modifiée du dossier. S'agissant des engagements portant sur le respect des périodes de sensibilité des espèces, M le délégué inter régional de l'ONCFS signale que ces périodes auraient vocation à être optimisées pour tenir aussi compte des espèces migratrices.

S'agissant du point relatif à la mise en place d'un dispositif de type qualité environnement préconisé dans le premier avis émis par l'autorité environnementale, le dossier contient, au sein de l'évaluation d'incidence Natura 2000, un engagement à ce sujet dont il conviendra de vérifier qu'il a bien vocation à s'étendre à l'ensemble du chantier. On notera en effet que des garanties quant à la bonne maîtrise des effets du chantier sont indispensables en ce qui concerne la traversée des zones Natura 2000 mais aussi au sein des périmètres de protection des captages.

En ce qui concerne la lutte contre les espèces invasives, tant en phase travaux qu'en phase exploitation, les engagements auraient vocation à être abondés car il s'agit d'une contrainte forte. La satisfaction de ce point passe, dans un premier temps, par la localisation des zones infestées, puis la définition des contraintes de travaux à cet égard et, dans un troisième temps, par la définition des principes des mesures correctives qui pourraient s'avérer nécessaires à terme.

S'agissant des **mesures d'intégration en phase exploitation**, il y a lieu de faire les observations suivantes :

zones où elles sont implantées tout en rappelant qu'au delà de 10 emplacements, il conviendra de ne pas omettre la déclaration préalable qui s'impose.

Arrêté préfectoral (Drôme) 2011-201-033 du 20/07/2011 relatif à la lutte contre l'ambrosie :

M le directeur de l'agence régionale de santé, dans son avis du 06/09/2011, précise que le dossier prévoit des mesures adaptées à la lutte contre l'ambrosie.

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 27/09/2011, l'absence, au sein de l'étude d'impact elle même (*le dossier loi sur l'eau n'a pas été communiqué à l'autorité environnementale*), 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 dès l'étude d'impact, 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 et des zones humides. On notera au passage que l'évocation de l'usage de produits phytosanitaires ne va pas dans le sens de l'orientation 5D du SDAGE « *lutter contre les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles* ».

Plan Rhône : M le directeur de l'agence de l'eau, dans son avis du 08/09/2010, évoquait le projet présenté comme faisant partie du volet touristique du Plan Rhône. Il attirait 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, restait à faire lors de l'émission du premier avis de l'autorité environnementale et sur laquelle aucun élément nouveau ne semble fourni.

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

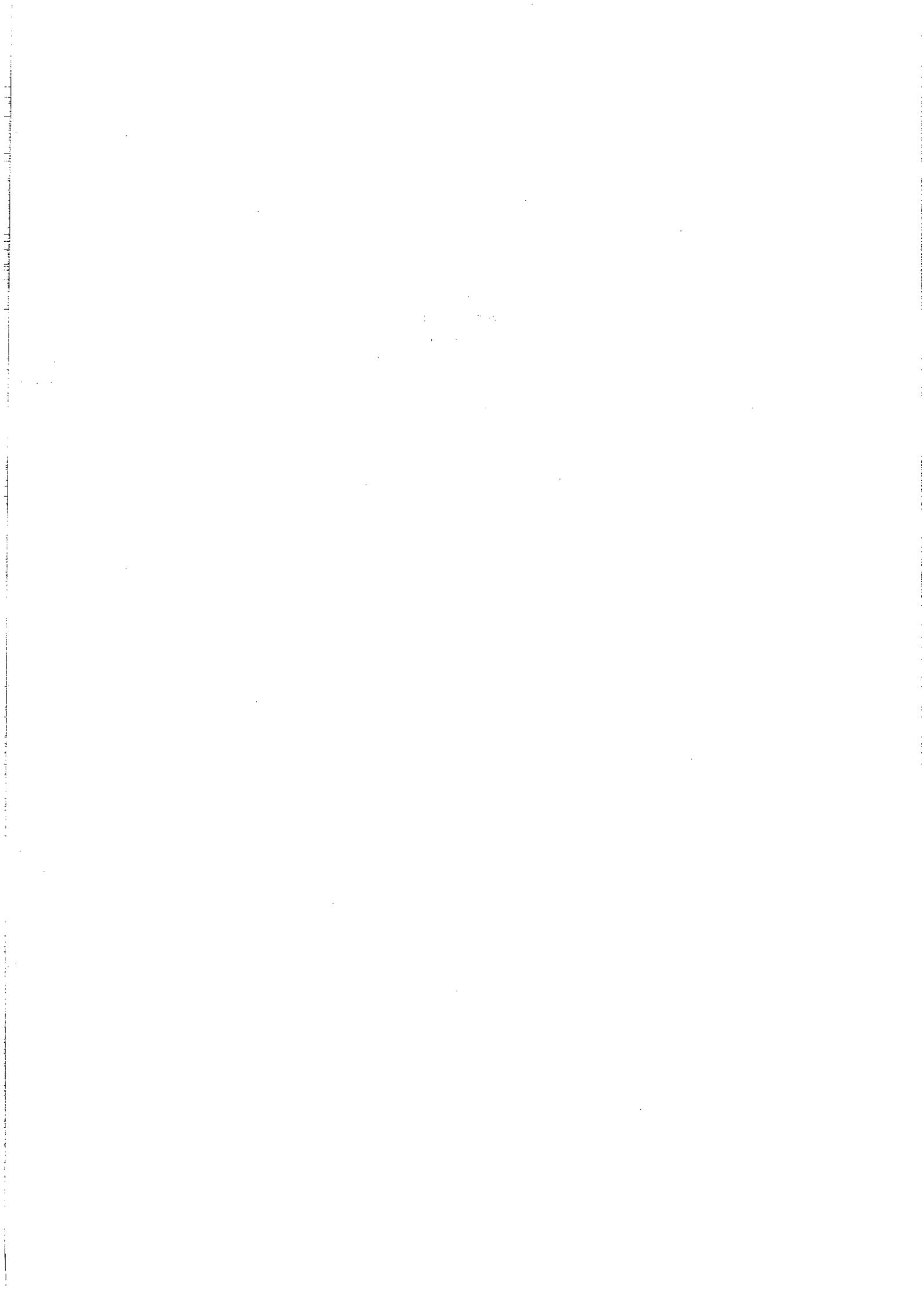
3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

Les mesures destinées à limiter les **impacts de la phase chantier** ont été significativement complétées dans la version modifiée du dossier. S'agissant des engagements portant sur le respect des périodes de sensibilité des espèces, M le délégué inter régional de l'ONCFS signale que ces périodes auraient vocation à être optimisées pour tenir aussi compte des espèces migratrices.

S'agissant du point relatif à la mise en place d'un dispositif de type qualité environnement préconisé dans le premier avis émis par l'autorité environnementale, le dossier contient, au sein de l'évaluation d'incidence Natura 2000, un engagement à ce sujet dont il conviendra de vérifier qu'il a bien vocation à s'étendre à l'ensemble du chantier. On notera en effet que des garanties quant à la bonne maîtrise des effets du chantier sont indispensables en ce qui concerne la traversée des zones Natura 2000 mais aussi au sein des périmètres de protection des captages.

En ce qui concerne la lutte contre les espèces invasives, tant en phase travaux qu'en phase exploitation, les engagements auraient vocation à être abondés car il s'agit d'une contrainte forte. La satisfaction de ce point passe, dans un premier temps, par la localisation des zones infestées, puis la définition des contraintes de travaux à cet égard et, dans un troisième temps, par la définition des principes des mesures correctives qui pourraient s'avérer nécessaires à terme.

S'agissant des **mesures d'intégration en phase exploitation**, il y a lieu de faire les observations suivantes :



- la nature des projets d'aires de pique nique et de parkings est désormais décrite au dossier, mais M le délégué inter régional de l'ONCFS, dans son avis du 16/09/2011, regrette que le type de milieu impacté ni les surfaces concernées ne soient pas précisées à l'étude d'impact en signalant qu'en leur absence, il ne lui est pas possible de statuer sur la nécessité d'éventuelles mesures compensatoires ;

- en revanche, il note avec satisfaction l'engagement de pose de panneaux d'information en limite de zone Natura 2000, tout en préconisant une action plus générale justifiée par l'intérêt des milieux naturels traversés y compris hors zone Natura 2000 ;

- l'absence de quantification des impacts en terme de surface prélevée sur les zones humides, de volume prélevé sur la zone inondable ne permet pas de valider l'absence de mesure compensatoires à ce sujet ;

- l'absence de détail, bassin versant par bassin versant, de l'impact du projet inhérent à l'imperméabilisation de surfaces supplémentaires, ne permet pas, sur la forme, de valider l'absence de mesures réductrices ;

- en ce qui concerne la qualité des eaux, la limitation d'accès pour les véhicules motorisés constitue l'élément essentiel de réduction de l'impact potentiel, pour autant, comme le souligne le service en charge de la police de l'eau dans son avis du 27/09/2011, d'autres mesures concernant la restriction (voire l'interdiction) de l'usage de produits phytosanitaires ou encore la production des déchets par les usagers auraient dû avoir droit de cité.

- l'absence de données de localisation des espèces protégées autres que le castor d'Europe ne permet pas de valider l'absence de mesures à leur égard (cas notamment du crapaud calamite).

→ Les mesures proposées gardent un caractère général et le contenu de l'étude d'impact, encore imprécis sur certains points évoqués ci avant, 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 ne comporte pas de développement spécifique récapitulant le dispositif de suivi, il prévoit toutefois des suivis relatifs à l'ambroisie (visant à garantir le respect des arrêtés préfectoraux concernant cette espèce) et à la surveillance générale de la propreté du site (procédure non précisée).

On notera qu'en phase chantier, divers suivis s'imposeront de toute façon (suivi des autres espèces indésirables, suivi de la qualité des rejets, suivi des nuisances acoustiques et des émissions de poussière...).

Par ailleurs, le projet ne pourra pas ne pas être assorti d'un suivi des espèces protégées et des habitats d'intérêt européen susceptibles d'être impactés directement ou indirectement par le projet (effet de l'augmentation de la fréquentation notamment).

→ Outre ces observation particulières, 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 introduit par la loi du 12/07/2011 dispose 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, le dossier apparaît complet au regard des exigences générales du code de l'environnement.

On notera toutefois qu'il a vocation à être abondé sur un certain nombre de points signalés par les services consultés et détaillés ci avant.

Par ailleurs, M le préfet de l'Ardèche, dans son avis du 30/09/2011, signale un certain nombre d'erreurs matérielles (chapiage et annexes, pièces jointes annoncées et non fournies) susceptibles de compliquer la bonne compréhension du dossier et qu'il importe de rectifier avant mise à l'enquête.

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, 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, le niveau de précision des données fournies dans l'étude d'impact reste encore en dessous des attentes des services compétents qui, au vu de son contenu, ne sont pas en mesure de valider l'adéquation des mesures d'intégration proposées, notamment en ce qui concerne les enjeux « eau » et « milieu naturel ». L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier dans le sens de la satisfaction de ces demandes dont certaines sont incontournables.

De fait, ce point est souligné par M le préfet de l'Ardèche qui, dans son avis du 30/09/2011, précise que l'étude d'impact est insuffisante notamment dans le site Natura 2000 « D4 »

Enfin, l'autorité environnementale conseille d'abonder le dispositif de suivi eu égard aux observations du paragraphe 3-5 ci avant.

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 CEPE

Philippe GRAZIANI

On notera toutefois qu'il a vocation à être abondé sur un certain nombre de points signalés par les services consultés et détaillés ci avant.

Par ailleurs, M le préfet de l'Ardèche, dans son avis du 30/09/2011, signale un certain nombre d'erreur matérielles (chapitrage et annexes, pièces jointes annoncées et non fournies) susceptibles de compliquer la bonne compréhension du dossier et qu'il importe de rectifier avant mise à l'enquête.

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, 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, le niveau de précision des données fournies dans l'étude d'impact reste encore en dessous des attentes des services compétents qui, au vu de son contenu, ne sont pas en mesure de valider l'adéquation des mesures d'intégration proposées, notamment en ce qui concerne les enjeux « eau » et « milieu naturel ». L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier dans le sens de la satisfaction de ces demandes dont certaines sont incontournables.

De fait, ce point est souligné par M le préfet de l'Ardèche qui, dans son avis du 30/09/2011, précise que l'étude d'impact est insuffisante notamment dans le site Natura 2000 « D4 »

Enfin, l'autorité environnementale conseille d'abonder le dispositif de suivi eu égard aux observations du paragraphe 3-5 ci avant.

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 CEPE

Philippe GRAZIANI

