



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 25 FEV. 2011

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

OBJET :

**Projet intitulé : « Véloroute voie verte de la vallée de l'Isère »
(maître d'ouvrage: M le président du conseil général de la Drôme)**

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. : 2879-2011-ym.odt/0119

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 :

Le schéma des itinéraires cyclables d'intérêt national visé au CIADT du 15/12/1998 et réactualisé en 2009, préconise notamment la réalisation d'un itinéraire véloroute voie verte (VVV) allant du Haut Rhône au Rhône moyen en passant par la vallée de l'Isère.

Le département de la Drôme a engagé de longue date une politique en faveur de l'usage du vélo (nombreux aménagements sur les routes départementales) et plus particulièrement en faveur de la promotion des véloroutes et voies vertes (*maitrise d'ouvrage des projets concernés par l'itinéraire VVV allant du Lemane à la mer et de la portion drômoise de l'itinéraire précité*).

L'enjeu environnemental principal est bien sûr concentré sur le patrimoine et les fonctions associés à la rivière Isère (*dont une part importante du linéaire a été identifiée comme ZNIEFF de type I*) et à ses affluents (Joyeuse par exemple).

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.

Cette étude d'impact appelle, sur la forme, les commentaires suivants:

Donnant l'essentiel des informations nécessaires et abondamment illustré, le **résumé non technique** prévu par l'alinéa III de l'article R122-3 du code de l'environnement est bien présent au dossier.

Le volet relatif à l'**appréciation des impacts de l'ensemble du programme** présente le projet comme faisant partie d'un itinéraire cyclable dont les diverses sections relèvent de maitres d'ouvrages multiples dans les trois départements concernés (Savoie, Isère et Drôme). La réalisation de ces sections, dont certaines sont déjà en service (*sections comprises entre Le Bourget du Lac et Montmélian, entre St Gervais Sur Isère et saint Ismier (60 kms)*), d'autres sont en travaux (section entre Aix les Bains et le Bourget du lac, d'autres encore n'en sont qu'à une phase d'études préliminaires, apparaît comme étant bien échelonnée dans le temps. Par conséquent, la prise en compte du programme au sein de ce chapitre apparaît conforme au code de l'environnement.

Au terme d'un argumentaire peut être un peu sommaire, le dossier réduit le programme au sens du code de l'environnement aux seules sections drômoises (*section objet du présent dossier et passerelle sur l'Isère entre Romans et Bourg de Péage qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 26/01/2010*). Ce point de vue reste néanmoins défendable dans la mesure où:

- la VVV est en service entre St Ismier et Saint Gervais sur Isère via Grenoble depuis quelques années, il est donc légitime de considérer ce tronçon comme faisant partie de l'état de référence ;
- par ailleurs, le tronçon reliant Saint Gervais sur Isère au département de la Drôme ne semble pas suffisamment avancé en terme d'étude pour qu'une évaluation environnementale soit possible. Quoiqu'il en soit, selon les dires du porteur de projet, il s'agit d'un projet de faible ampleur financière utilisant des voies existantes à faible circulation et donc générateur d'impacts environnementaux vraisemblablement négligeables ;
- enfin, les sections drômoises de l'itinéraire forment un ensemble reliant le Rhône au Royans et qui présente un intérêt local probablement à même de justifier l'intérêt du projet, même en l'absence de l'itinéraire d'intérêt national. Les études de trafic font en effet apparaître que la part de touristes itinérants effectuant la totalité du parcours depuis la Savoie, est tout à fait mineure.

Les **auteurs de l'étude d'impact** sont bien mentionnés. On notera que les auteurs du projet technique apparaissent aussi.

Un **état initial** de l'environnement est présent au dossier, celui-ci fait notamment apparaître :

- l'importance de l'enjeu constitué, d'un point de vue général, par l'ensemble des affluents de l'Isère ;
- l'existence, le long de l'Isère, de zones inondables assez ponctuelles, mais aussi de plus larges zones soumises au risque de rupture de barrage ;
- la présence, à l'amont de Chateauneuf sur Isère, d'un site Natura 2000 (sables de l'Herbasse et des Balmes de l'Isère), mais aussi de ZNIEFF de type 1 (*sables et roselières de la basse Isère, confluent de l'Herbasse et de l'Isère, l'Isère des Portes de Romans à la Vanelle, confluent de la Joyeuse et de l'Isère, l'Isère du Pont d'Izeron à la confluence de la Bourne*) correspondant à environ 50% du linéaire de la portion de cours d'eau concernée par l'aire d'étude ;
- deux grandes zones de roselières liées à des ouvrages de retenue (retenues de la Vanelle et du Pizançon) ;
- au terme d'un inventaire consciencieux, la présence d'un certain nombre d'espèces protégées (*renoncule scélérate, castor, chauves souris, 2 espèces de poissons, 7 espèces d'amphibiens, 8 espèces de reptiles, une espèce d'insecte (agrion de mercure), écrevisse à pieds blancs et une grande diversité d'oiseaux*) mais aussi d'espèces envahissantes ;
- l'existence d'une ZPPAUP à ROMANS (*notion transformée en AVAP (aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine) par la loi du 12/07/2010*) intéressant plus de 10 km de rive de part et d'autre de Romans (rive droite uniquement) ;
- la présence de plusieurs monuments historiques (*abbaye de Vernaison, château de Pizançon, et nombreux monuments au sein de l'agglomération Romans - Bourg de péage*) et de nombreux sites archéologiques ;
- un état initial paysager sommaire et pauvre en illustrations (M le DREAL (service API), dans son avis du 11/02/2011, regrette que le caractère « sauvage » et intime de certaines sections peu accessibles n'ait pas été mis en exergue. Il regrette aussi que les points de vue potentiels n'aient pas été identifiés, notamment au niveau des aires de repos et signale l'absence de mise en relation avec le travail de réflexion actuellement mené concernant la restauration écologique des rives de l'Isère).

Point positif: Cet état initial se clôt par une synthèse cartographique dont on regrettera seulement qu'en matière de milieux naturels, elle omette de rappeler les zones de localisation des espèces protégées et qu'en matière de paysage, elle se borne à localiser les zones de falaise ou de pente forte.

Le volet relatif à la **justification de la solution retenue** rappelle l'objectif recherché: itinéraire cyclable continu, le plus proche de l'Isère et praticable par tous. Ce cahier des charges réduit l'ampleur des variantes envisageables. Les variantes explicitement mises en compétition au sein de l'étude d'impact ne traduisent probablement pas toutes les solutions techniques envisageables, ce qui ne signifie pas que le maître d'ouvrage n'ait pas effectué des recherches de tracé bien au delà des solutions présentées ainsi qu'il l'évoque à plusieurs reprises au sein de ce chapitre (élimination par exemple du tracé RD67 à l'aval de Chateauneuf sur Isère). Pour autant, la mise en compétition de variantes larges (rive droite/rive gauche,) concerne une portion significative de l'itinéraire (près de 30% du linéaire) et celle de variantes plus localisées (sur une même rive de l'Isère) concernent environ 20% supplémentaires. Le dossier traduit donc des recherches d'optimisation du tracé portant sur environ la moitié du linéaire, ce qui est plutôt au dessus de la moyenne pour ce type de projets.

Les comparaisons entre les diverses variantes locales sont basées sur des analyses multicritères un peu hétérogènes selon les secteurs, mais intégrant toujours la prise en compte de paramètres environnementaux.

L'**analyse des impacts** du projet évoque les impacts temporaires et permanents. Elle fait apparaître :

- les effets positifs habituels pour ce type de projets (effets sur la santé publique, effets sur la culture déplacements, retombées économiques) ;
- augmentation des surfaces imperméabilisées (le dossier loi sur l'eau annonce 6,25 ha) ;
- l'usage de produits phytosanitaires pour l'entretien des accotements et des plantations ;
- l'enrochement d'environ 100ml de berges de l'Isère et 60 ml de berges de la Joyeuse;
- des effets significatifs voire importants des deux projets de passerelles sur l'écoulement des crues de l'Isère (passerelle de la Vanelle: 3 piles dans le lit mineur et 3 cm d'exhaussement des plus hautes eaux en crue centennale, passerelle de Port d'Ouvev: +25 cm annoncés au dossier) ;
- une effet d'emprise évalué à 16 ha sur les milieux naturels dont 10% d'espaces boisés ;
- un effet de dérangement sur les milieux naturels traversés qualifié de peu important en raison de la fréquentation actuelle des voies et chemins concernés ;
- des impacts significatifs sur le milieu naturel dans le secteur de Port d'Ouvev et de la Joyeuse ;
- l'absence de potentiel de pollution lumineuse (infrastructure non éclairée) ;
- une analyse des impacts paysagers pas vraiment approfondie et qui ne permet pas d'étayer un avis de ce point de vue mais qui est l'occasion de présenter la localisation des aires de découverte, de repos et des haltes prévues tout au long du parcours. M le DREAL Rhône Alpes (service API), dans son avis du 11/02/2011, regrette que l'impact paysager du revêtement de surface retenu (enrobé mince + 2 bandes enherbées)), ni celui des aires de découverte et de repos (voire des parkings) n'aient pas été évalués. Il signale aussi l'impact paysager potentiel des passerelles (le dossier n'aide guère à l'appréhender) ;
- des impacts sur le patrimoine peu approfondis. Par delà l'avis favorable de l'architecte des bâtiments de France, M le DREAL (service API) dans son avis du 11/02/2011, note que le dossier n'apporte pas vraiment de précision quant aux modalités d'intégration en ZPPAUP, ni aux abords de l'abbaye de Vernaison ainsi que vis à vis du site inscrit de ROMANS ;
- un développement relatif à l'organisation des déplacements et à l'inter modalité qui comporte des éléments intéressants (raccordement à la gare LGV notamment) mais dont M le DREAL Rhône Alpes (service API), dans son avis du 11/02/2011 regrette qu'il n'évalue pas suffisamment le report modal, ni les modalités de sa mise en œuvre (quelle information pour les usagers de l'A7, de la RN7, de la gare TGV?). Il s'interroge aussi sur l'effet des passerelles traversant l'Isère en ce qui concerne les besoins divers de liaison entre les deux rives.

Point positif, cette analyse des impacts se clôt par un ensemble de cartes de synthèse identifiant bien les points de conflit potentiels entre le projet et les enjeux environnementaux et faisant apparaître un certain nombre de mesures d'intégration.

Le dossier contient un **volet santé** traitant des thématiques bruit, air et eau et évoquant notamment la question du passage de la VVV dans le périmètre de protection rapproché du captage « Dupré Latour » à la Baume d'Hostun (non utilisé actuellement). Il évoque aussi la problématique d'éventuelles pollutions aux PCB des sédiments de l'Isère. On notera que ce type de projet, visant à

promouvoir l'usage du vélo et de modes de déplacement favorisant l'effort physique sont reconnus comme ayant, sur le fond, un effet positif en terme de santé publique, certains maîtres d'ouvrage s'étant essayé à l'exercice d'une quantification de ce gain en terme de santé publique.

Le **coût des mesures environnementales** fait l'objet d'un volet spécifique duquel ressort un effort de l'ordre de 1,5% des dépenses totales qui paraît sous estimé ne serait ce que vis à vis des nécessaires précautions de chantier et du suivi environnemental après mise en service.

S'agissant d'une infrastructure de transport, le dossier contient bien un volet relatif aux « **coûts collectifs des pollutions et des nuisances, avantages induits pour la collectivité, consommations énergétiques et bilan des émissions de gaz à effet de serre** » qui assure la recevabilité du dossier sur ce point.

Enfin, l'étude d'impact contient bien un chapitre relatif aux **méthodes utilisées**.

→ **Le dossier développe l'ensemble des rubriques prévues au code de l'environnement. Sur le fond, certains points s'avèrent bien détaillés mais d'autres (impact hydraulique de la passerelle de port d'Ouvey par exemple, ou encore l'intégration paysagère des annexes du projet) laissent le lecteur sur sa faim.**

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 :**

Le projet constitue l'un des principaux pans du projet de développement des VVV porté, dans le Drôme, par le conseil général. Sous tendu par la volonté de répandre davantage la pratique du vélo, ce type de projets va dans le sens du développement des modes de transports alternatifs à la voiture qui constitue un objectif vertueux eu égard aux politiques portées par le ministère en charge de l'environnement. Par ailleurs, il s'agit d'une infrastructure favorisant l'activité physique et les pratiques sportives, ses effets négatifs sur la santé publique étant par ailleurs négligeables, ce type de projet peut donc être considéré comme vertueux du point de vue de la santé publique.

S'agissant de la participation du milieu associatif et des divers organismes concernés, on notera que ce projet a fait l'objet d'une concertation apparemment assez large décrite notamment en page EV4 du dossier.

Par delà ces a priori favorables et même si l'étude d'impact n'apporte pas toutes les précisions utiles à ce sujet, le projet paraît être issu d'une recherche assez large des itinéraires potentiels avec pour objectifs la recherche d'une réutilisation maximale de voies et chemins existants et donc d'une minimisation des impacts.

Le cahier des charges étant peu propice à l'émergence de variantes larges, on notera cependant que près de la moitié du linéaire du projet a fait l'objet de mise en compétition de variantes de tracé, les enjeux environnementaux faisant partie des paramètres pris en compte dans le choix du projet.

Dans l'ensemble, les variantes locales retenues (variante n°1 à Châteauneuf sur Isère, variante 1 entre la Vanelle et Romans, variante 1 entre Romans et le Port d'Ouvey) semblent en général correspondre à un compromis entre intérêt du projet et impacts environnementaux.

Ceci étant, le choix de la variante dans le point de plus forte sensibilité (Port d'Ouvey) reste un sujet délicat. En toute rigueur la bonne solution eut été d'intégrer dans la comparaison des variantes, l'ensemble du tracé depuis Romans sur Isère car la variante n°2 qui y est relative, non retenue par le maître d'ouvrage, présente l'intérêt, non identifié dans la comparaison, de reporter le franchissement de l'Isère aux abords de Romans dans un secteur de moindre sensibilité environnementale, tout en évitant aussi les abords de la Joyeuse.

Certes, la solution retenue pour la traversée au droit de Port d'Ouvey n'est pas la pire (la solution n°3 eut été carrément rédhibitoire), mais les arguments avancés pour démontrer l'acceptabilité de la solution retenue restent imprécis et donc pas très convaincants tant du point de vue de son impact sur les espèces (milan noir, castor...) que de son impact hydraulique (relèvement des lignes d'eau de 25 cm), sans compter la présence à proximité d'un captage prioritaire Grenelle.

On regrettera aussi que l'impact potentiel des annexes du projet (aires de découverte et de repos, parkings) n'aient pas fait l'objet d'approfondissement au sein du dossier. En effet, il s'agit de zones où s'exercera un effet d'emprise supplémentaire ainsi qu'une pression anthropique accrue (divagation alentours, effarouchement de la faune, déchets, effluents).

→ **En conclusion, le concept du projet relève d'une approche vertueuse vis à vis des pratiques de déplacements. La méthode générale retenue pour la conception du projet (itérative avec mise en compétition de variantes suffisamment différenciées) apparaît globalement valide mais reste perfectible eu égard aux observations ci avant.**

3.2 Conformité aux engagements internationaux :

S'agissant des **accords portant sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre**, le projet étant consacré à des usagers non motorisés, celui-ci ne peut être considéré comme engendrant un effet négatif de ce point de vue. Toutefois, la rigueur aurait voulu que l'on s'intéresse au mode d'accès de la voie verte (trajets qui peuvent être motorisés jusqu'aux parkings de la VVV).

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 comporte, au sein du volet milieu naturel de l'étude d'impact, un développement à ce sujet qui fait apparaître le fait que le projet côtoie le site **Natura 2000 n° FR 8201675** des sables de l'Herbasse et des Balmes de l'Isère. On regrettera que le dossier n'ait pas accordé plus de formalisme à cette évaluation d'incidence. Toutefois, le projet emprunte dans ce secteur une route départementale revêtue et sera de plus accompagné d'une restriction de circulation sur celle-ci, plutôt favorable au site Natura 2000 qui la domine. Il peut donc être crédité d'un effet positif sur celle-ci.

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

Patrimoine: S'agissant de l'archéologie, la DRAC Rhône Alpes, dans son avis du 04/02/2011, précise que ce projet n'appelle pas d'observation particulière de sa part. Elle rappelle toutefois que le projet est soumis à la procédure d'archéologie préventive définie par le code du patrimoine.

En ce qui concerne les monuments historiques, Mme l'architecte des bâtiments de France, dans son avis du 19/01/2011, rappelant que le dossier a été plus particulièrement suivi par le STAP26 dans le secteur de la passerelle entre Bourg de péage et Romans (section 2 du projet), précise qu'elle n'a pas d'observation particulière à émettre sur ce dossier.

AOC: L'INAO, dans son avis du 18/01/2011, compte tenu du caractère réduit du prélèvement effectué par le projet sur les zones concernées, précise qu'il n'émet pas d'objection à l'encontre du projet.

Périmètres de protection des captages: M le directeur de l'agence régionale de santé, dans son avis du 25/01/2011, évoquant l'engagement figurant au dossier d'accorder une attention particulière aux travaux effectués dans le périmètre de protection du captage « Dupré Latour », précise que les impacts sanitaires sont pris en compte de façon exhaustive et proportionnée.

Arrêté préfectoral n°01-1903 du 18 mai 2001 relatif à la lutte contre l'ambrosie: M le directeur de l'agence régionale de la santé, dans son avis du 25/01/2011, note l'engagement de revégétaliser les terrains mis à nu.

Risque technologiques: M le DREAL Rhône Alpes (unité territoriale Drôme), dans son avis du 14/02/2011, rappelle que le projet intersecte diverses canalisations de gaz sur la commune de Granges lès Beaumont ainsi que le pipeline « oléoduc de défense commune Marseille Langres » et des canalisations de transport de matières dangereuses sur les communes de Beaumont Montoux et Châteauneuf sur Isère. Il précise, si ce n'est déjà fait, qu'un contact avec leurs gestionnaires s'impose.

Espèces protégées: Le dossier fait apparaître qu'un certain nombre d'espèces protégées sont susceptibles d'être impactées. Le dossier évoque, mais sans en préciser l'étendue, la possibilité de recourir à des dérogations au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement.

SDAGE Rhône méditerranée 2010 : Le dossier, bien qu'évoquant les objectifs du SDAGE, ne contient pas d'analyse quant à la compatibilité du projet avec ceux-ci (A décharge, on notera que ce développement figure au dossier loi sur l'eau). Il aurait notamment été opportun de produire au sein de l'étude d'impact, une analyse de la compatibilité du rehaussement de la ligne des plus hautes eaux occasionnée par la passerelle de Port d'Ouvev avec la disposition 8-02 du SDAGE qui prévoit notamment que: « ... l'objectif à rechercher est la transparence et l'absence d'impact de la ligne d'eau, et une non aggravation de l'aléa. ». On notera aussi l'orientation 5D qui préconise de « lutter contre la pollution par les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles », qui aurait peut être dû inciter le maître d'ouvrage à renoncer à l'usage de produits phytosanitaires contrairement à ce qui est évoqué au dossier.

Documents d'urbanisme: Ce sujet n'est pas évoqué par M le préfet de l'Isère dans son avis du 11/02/2011.

Plan de prévention des risques inondation: le projet est annoncé comme compatible avec le PPRi concerné par les travaux prévus dans le lit majeur de la Joyeuse du fait de leur rôle en terme de réduction de l'instabilité des talus existants. M le préfet de la Drôme, dans son avis du 11/02/2011, n'émet pas d'observation à cet égard.

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

Le dossier présente des mesures d'intégration environnementale relatives aux impacts temporaires et aux impacts permanents:

Les **mesures relatives à la phase chantier** sont nombreuses mais s'avèrent en réalité classiques en pareil cas:

- précautions de chantier : délimitation des emprises, contractualisation des exigences concernant les terrains en occupation temporaire (notamment réhabilitation des terrains après utilisation), absence de stockage ou de dépôt de matériaux dans les sites sensibles et notamment les zones inondables, vérification de la teneur éventuelle en PCB des sédiments de rivière appelés à être déplacés; interdiction de travaux dans le lit mineur de la Joyeuse, enherbement rapide des terrains mis à nu, arrosage des pistes par temps sec ;
- pour les chantiers passerelles, création d'un poste spécifique dénommé « personne chargée de la surveillance des eaux » ;
- d'un point de vue général : adoption d'un dispositif de type « plan d'assurance environnement » ;
- choix des périodes de défrichement intégrant la prise en compte des périodes de reproduction des espèces les plus sensibles (notamment période de nidification des oiseaux) ;

- dispositions relatives à la lutte contre les espèces végétales envahissantes : revégétalisation rapide mais précautions de chantier imprécises. Ce point mérite attention : en effet, les travaux dans les zones infectées nécessitent des modes opératoires spécifiques, notamment en ce qui concerne les règles d'utilisation des engins et la gestion des terres végétales.

Un peu noyées dans la rédaction, des **mesures d'intégration** sont aussi proposées concernant les **effets permanents du projet** :

- réduction de l'impact des protections de berges (60m sur la Joyeuse et 100m sur l'Isère) par usage de gabions (il est probable que le porteur de projet vise un système de gabions apte à faciliter la revégétalisation, mais une réflexion plus large sur des dispositifs alternatifs relevant du génie écologique eut été intéressante);
- revégétalisation des berges de la Joyeuse (y compris enrochements) à l'aide d'espèces indigènes adaptées aux milieux humides ;
- rétablissement des écoulements superficiels avec engagement d'amélioration éventuelle de leurs caractéristiques techniques ;
- recépage des éventuels appuis provisoires dans les cours d'eau ;
- choix de passerelles treillis plutôt que de passerelles à haubans annoncé comme motivé notamment par le souci de réduire le risque de collision par les oiseaux ;
- compensation des surfaces de ripisylves et de prairies sèches consommées par le projet, annoncées comme prévues « au droit des délaissés » (le positionnement précis de ces mesures aurait été de bon aloi car le dossier ne précise pas les surfaces concernées et la pertinence de ces compensations est aussi liée à celle de leur localisation) ;
- fauche tardive des dépendances vertes à proximité de la passerelle de la Vanelle, avec évacuation des matières récoltées.

S'agissant de la **perturbation des écoulements**, le dossier précise que les enrochements prévus le long de l'Isère « induiront de faibles modifications des écoulements » mais sans quantifier celles-ci ni évoquer les possibilités de réduction envisageables. Par ailleurs, concernant la Joyeuse, il précise que « les enrochements prévus le long de la joyeuse sont susceptibles de modifier le régime des crues de la Joyeuse », toujours sans quantifier cet impact ni démontrer son acceptabilité. De même, aucune mesure réductrice n'est annoncée à cet égard. Ce constat est surprenant car il semble que le profil retenu prévoit un recul de la voie existante dans le secteur concerné, ce qui constitue une mesure réductrice qu'il eut été intéressant de faire valoir.

Les passerelles sont annoncées comme ayant un impact sur le niveau des plus hautes eaux. Modéré dans le cas de la passerelle dite « de la Vanelle », il est nettement plus important pour la passerelle du Port d'Ouvey (25 cm en phase exploitation, l'impact en phase chantier, nécessairement plus important, ne semble pas précisé).

Ce second ouvrage pose question : en effet, le dossier présentant cette valeur de relèvement des PHE comme faible en valeur relative, ne semble pas décrire l'étendue de cet impact (est-il cantonné aux abords des piles ou se prolonge-t-il loin à l'amont?). On notera que l'ouvrage se trouve dans la zone influencée par le barrage de Pizançon situé à l'aval. Le service en charge de la police de l'eau (avis du 23/02/2011) rappelle l'obligation de caler la ligne d'eau de l'Isère dans ce secteur à la cote 150 m NGF qui est imposée par un point critique au droit du quartier des Fauries situé en amont du projet, mais à l'aval du barrage de Saint Hilaire (*cette ligne d'eau est gérée par ouverture du barrage de Pizançon même pour une crue centennale estimée à 3000 m³/s, avec un fonctionnement toujours en dessous de la cote 149,75 m NGF*). Il considère qu'une analyse plus précise du fonctionnement hydraulique de ce secteur, s'impose à l'appui de la justification de l'acceptabilité de l'impact du projet présenté dont la teneur doit être mieux précisée (l'étude d'impact ne mentionne que le nombre de piles). Dans ce genre de cas, l'autorité environnementale considère qu'il importe que le dossier rende aussi compte de la démarche de recherche de réduction des impacts

hydrauliques (forme, nombre et position des appuis en rivière, positionnement et traitement des culées de rive, importance des remblais d'accès) et ce, même si le rehaussement des lignes d'eau n'induit pas de sur exposition des biens et des personnes.

En ce qui concerne le **milieu naturel**, les points de sensibilités les plus fortes vis à vis du projet correspondent principalement aux **portions de tracé longeant la Joyeuse et franchissant l'Isère à Port d'Ouvey**. Le dossier annonce des impacts potentiels sur les reptiles, le milan noir ainsi que diverses espèces d'oiseaux protégés. Il évoque aussi le cas de la Lucane cerf volant. Par delà l'affirmation relative à la faiblesse des impacts du fait du caractère réduit de l'effet d'emprise, exprimée au dossier, un plan détaillé représentant l'ouvrage, ses accès (dont le soutènement évoqué en rive droite) et localisant précisément les habitats et espèces aurait vraiment été utile pour étayer un jugement (le plan général figurant en page EVI43 ne permet malheureusement pas d'avoir une vision claire de l'impact).

Le dossier présente toutefois un certain nombre de mesures spécifiques pour ce secteur :

- la création d'aires de repos incitant les usagers à s'arrêter dans des lieux spécialement organisés pour éviter les divagations du public dans les milieux naturels sensibles, mais ces aires dont on ignore le positionnement pourraient elles aussi avoir des effets négatifs, par ailleurs, la carte de positionnement général des aires (page EVI38) ne semble pas en faire apparaître dans ce secteur ;
- des plantations de masquage annoncées comme réduisant le risque de dérangement pour le milan noir ;
- des nichoirs pour les chauves souris dont le nombre aurait pu être précisé (*Nota: leur présence est plus que « probable » contrairement à ce que laisse supposer le dossier*) ;
- suivi des espèces d'oiseaux (*Milan noir et chouette hulotte*) se poursuivant 5 ans après la mise en service.

S'agissant du **paysage**, le dossier ne comporte aucune représentation qui permettrait d'appréhender l'impact du projet dans les zones les plus sensibles. L'avis de l'ABF laisse cependant entendre que cet aspect aurait déjà été traité par ailleurs dans les secteurs concernés par les protections réglementaires. Toutefois, il ne semble pas que le dossier évoque des recherches visant à une meilleure intégration du projet, recherche qui porte souvent, pour ce type de projet, sur l'aspect de la couche de roulement, sur le traitement des aires d'arrêt et des parkings. Le seul élément qui pourrait permettre d'étayer un avis à ce sujet repose sur la présentation des profils en travers types section par section figurant sur les plans généraux. On aurait par exemple apprécié une représentation des diverses architectures envisagées pour les passerelles dont on notera, compte tenu de leur longueur et de leur positionnement, qu'elles peuvent avoir un effet important sur les perceptions paysagères.

S'agissant des **continuités biologiques**, le projet, qui est annoncé comme n'intégrant pas de clôture, présente un potentiel d'impact faible sur les déplacements de la faune. On notera cependant que la VVV franchit en passage dénivelé et en configuration « voie verte », un certain nombre d'infrastructures (voie ferrée PLM, RN7, autoroute A7, RD67, voie ferrée Romans Valence, RD92N) dont certaines forment obstacle pour la faune sauvage. Une description des conditions de ces franchissements qui ont vocation à permettre aussi le passage de la faune sauvage serait souhaitable pour évaluer l'effet du projet à cet égard et optimiser le traitement de celui-ci au niveau de ces points singuliers.

En ce qui concerne l'usage de **produits phytosanitaires** dont le dossier annonce l'usage dans le cadre du projet, il est surprenant qu'aucune mesure réductrice visant par exemple à la réduction de leur utilisation ne soit évoquée au dossier. En effet, l'orientation 5D du SDAGE Rhône méditerranée 2010 prévoit de « *lutter contre la pollution par les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles* ».

→ Même si le dossier ne les met pas forcément en exergue, les mesures prévues au dossier constituent un ensemble déjà significatif qu'il eut été intéressant de budgéter clairement au sein de l'opération. On notera que, pour certaines d'entre elles, le caractère imprécis de la présentation qui est faite au sein du dossier d'étude d'impact ne permet pas d'émettre à leur sujet, un avis quant à leur adéquation (cas notamment des mesures de réduction de l'impact hydraulique de la passerelle de Port d'Ouvey).

3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

Le dossier présente, au fil de la rédaction, un certain nombre d'opérations s'apparentant à un suivi environnemental. Certaines comme le suivi de la qualité de l'air (ASQADRA) sont indépendantes du projet, d'autres sont en revanche spécifiques:

- suivi écologique afin d'identifier les éventuelles zones de migration de la faune (amphibiens notamment), les éventuels dysfonctionnements en liaison avec la fréquentation des milieux (avifaune en particulier) et de mettre en place d'éventuelles mesures correctives ;
- suivi des espèces d'oiseaux dans le secteur de la passerelle de Port d'Ouvey (Milan noir et Chouette hulotte) tout au long de la réalisation de l'ouvrage et 5 ans après la mise en service.
- suivi du régime des crues de la Joyeuse (annoncé comme devant être mis en place en concertation avec le syndicat des rivières Chalon-Savasse-Joyeuse) ;
- suivi « eaux » en cours de chantier (par référence à la mission de la personne "chargée de la surveillance des eaux") ;
- plus généralement suivi environnement en cours de chantier dans le cadre du système qualité environnement annoncé.

On aurait certainement pu évoquer aussi le dispositif général de suivi environnemental très probablement mis en œuvre par le conseil général de la Drôme sur l'ensemble de son réseau et qui aurait bien sûr vocation à couvrir les nouvelles voies projetées. Il importera de vérifier que ce dispositif intègre bien les problématiques relatives au suivi sanitaire des dépendances vertes et notamment à celui des espèces invasives.

Enfin, la vérification de la bonne mise en œuvre des mesures réductrices et compensatoires puis le contrôle de l'efficacité de celles-ci sont indispensables dès lors que ces mesures atteignent une certaine ampleur, ce qui est le cas du projet présenté.

→ **Le dispositif de suivi et de contrôle annoncé, même s'il n'est pas vraiment mis en exergue par le dossier, est quand même d'une certaine ampleur. Pour garantir l'effectivité de ce suivi, il serait souhaitable de bien identifier les financements nécessaires et d'organiser le retour d'expérience des constats effectués ainsi que les modes de déclenchement d'actions correctrices en cas de besoin.**

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 :

Le dossier respecte la structure visée au code de l'environnement. On notera que l'approche sous l'angle du programme reste un sujet délicat pour ce type de projets. En effet, les études de fréquentation semblent montrer que l'ensemble de l'itinéraire allant du Haut Rhône au Rhône moyen en passant par la vallée de l'Isère n'est appelé à être emprunté dans sa totalité que par un faible pourcentage d'usagers et donc, même si elle reste importante en terme d'image, qu'il ne s'agit pas de la fonction principale du projet. En revanche, la section drômoise de cet itinéraire constitue, par elle

même une unité fonctionnelle propre dont la réalisation reste pertinente même en l'absence du reste de l'itinéraire. Dans ce contexte, la forme revêtue par le dossier à cet égard paraît adaptée.

Plus sur le fond, certains impacts restent évalués de façon parfois imprécise, mais c'est un trait commun aux projets VVV de ce type qui, tout en restant relativement modestes, correspondent à un linéaire très important.

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

Le projet contribue au développement des véloroutes et voies vertes et peut donc être crédité d'un effet positif tant en terme de pratiques de déplacements qu'en terme de santé publique.

La mise au point du projet relève d'une méthode itérative adaptée qui est passée par l'étude de variantes suffisamment contrastées et représentatives des solutions raisonnablement envisageables au sein du cahier des charges du projet. Le poids des paramètres environnementaux dans les choix effectués est cohérent avec les enjeux en présence.

Les mesures réductrices et compensatoires s'avèrent globalement adaptées à ces mêmes enjeux. Pour autant, le travail d'intégration environnementale devra se poursuivre durant la phase d'étude détaillée du projet car quelques éléments de l'étude d'impact restent imprécis, notamment en ce qui concerne les annexes du projet (aires de découverte et de repos) et plus particulièrement la passerelle de port d'Ouvey.

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 et procédures relatives à l'application de l'article L411-2 du code de l'environnement (espèces protégées), procédures relatives au code du patrimoine)

Pour le préfet de région et par délégation,

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

Philippe LEDENVIC

