



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 6 - AVR. 2012

Affaire suivie par : Yves MEINIER
Unité Évaluation Environnementale des
plans programmes et projets
Tél. : 04 26 28 67 50
Fax : 04 26 28 67 79
Courriel : yves.meinier@developpement-
durable.gouv.fr

OBJET :

**Projet intitulé : « Véloroute des préalpes entre Albertville et Laissaud »
(maître d'ouvrage: Monsieur le président du conseil général de Savoie)**

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. : 3195-2012-ym.odt/0160

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 :

Désormais mentionné (CIADT du 11 mai 2010) au schéma des itinéraires véloroutes voies vertes (VVV) d'intérêt national, la liaison VVV reliant le Rhône à la combe de Savoie en passant par Annecy est déjà en service entre Annecy et Ugine, tronçon qui fait partie des voies vertes les plus fréquentées de France.

La vallée, bien qu'assez fortement anthropisée (Isère canalisée, autoroute A43, grandes surfaces cultivées) conserve encore une forte valeur patrimoniale, notamment en ce qui concerne les milieux naturels humides dont d'importantes surfaces sont protégées (*zone Natura 2000 n°FR 820177, marais de la Bialle, arrêté de protection de biotope (APPB) de la Bialle et des bassins Mollard, marais des Blachères, marais de Largon et du Domaine, marais des îles - APPB des zones humides de Planaise, forêts alluviales humides de Chapareillan*) qui s'articulent autour de cours d'eau identifiés par le SDAGE Rhône méditerranée en tant que réservoirs biologiques (*notamment la Bialle, le Gargot et l'Aitélène*) qui traduisent l'histoire de la rivière avant que celle-ci n'ait été canalisée.

A ce patrimoine, il convient bien sûr d'intégrer le patrimoine essentiel lié à la présence de la nappe phréatique (*nombreux captages comme celui du puits de Saint Jean de la Porte*).

S'agissant des risques naturels, une majeure partie de l'aire d'étude est concerné par le risque inondation ainsi que celui inhérent au risque de rupture de barrage.

On notera aussi un certain nombre de secteurs protégés au titre du code du patrimoine.

Le projet, du fait de l'importance de son linéaire, est appelé à interagir avec l'ensemble de ces enjeux.

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 appelle, au regard des dispositions des articles L.122-3 et R.122-3 du code de l'environnement, les observations suivantes :

La masse de données à produire est fortement influencée par le linéaire de projet qui, dans ce cas, est élevé. Le caractère synthétique de l'étude d'impact fournie fait que celle-ci reste souvent générale et n'apporte pas toujours le niveau de précision qui serait souhaitable pour bien évaluer le potentiels d'impacts localisés. En effet, le positionnement précis du projet vis à vis des espaces naturels remarquables qu'il côtoie en maints endroits peut influencer sur son acceptabilité environnementale. La présentation de zooms dans les secteurs sensibles où ceux sur lesquels le projet ou ses annexes (parkings et aires) sortent localement de l'emprise des voies existantes aurait notamment été un élément utile.

Plus sur la forme, l'étude d'impact comporte bien un résumé non technique, assez complet mais dont on aurait aimé, pour pouvoir s'autosuffire, qu'il comporte davantage de documents graphiques explicatifs. Par ailleurs, comme beaucoup de résumés non techniques, la synthèse des chapitre 6 à 8 reste un peu lapidaire.

Le dossier présente le projet comme un **programme** comportant cinq sections. L'étude d'impact porte sur l'ensemble de ce programme, à l'exception de la section déjà en service (entre Ugine et Albertville). Un chapitre « appréciation des impacts du programme » est néanmoins présent au dossier. Celui-ci offre en fait l'occasion d'affirmer que le projet présenté s'identifie au programme. Il aurait toutefois été appréciable de faire apparaître à

cette occasion une analyse un peu plus poussée, évoquant les sections Iséroises de l'itinéraire que le dossier fait aboutir, semble-t-il en pleine section courante, à la limite départementale. Ajouté à des informations plus précises sur les sections en service (en direction de Chambéry et d'Annecy), ainsi que sur les équipements annexes (aires et parkings annoncés par ailleurs au dossier), un tel développement eut utilement étayé la justification des contours retenus pour appliquer la notion de programme telle qu'elle résulte du code de l'environnement.

On notera qu'il s'agit d'une difficulté habituelle des projets de véloroutes voies vertes qui auront de plus en plus vocation à faire partie d'itinéraires à grande échelle tout en conservant une justification socioéconomique reposant très majoritairement sur des fonctions plus locales.

Un **état initial** de l'environnement est bien présent au dossier. Il apporte notamment des éléments concernant :

- la qualité des eaux de l'Isère (mais des données sur les cours d'eau plus locaux (notamment ceux qui sont côtoyés par le projet (Bialle, Gargot et Aitélène notamment) auraient été utiles ;
- les risques inondation, omniprésents sur le secteur concerné par le projet ;
- un riche patrimoine naturel reposant principalement sur d'abondantes zones humides patrimoniales (cf. 1) ci avant). Il semble que plusieurs inventaires aient été réalisés entre 2004 et 2011, laissant augurer de nombreuses données géolocalisées, mais le dossier n'en rend pas véritablement compte et reste très général du fait de l'importance du linéaire. On aurait notamment aimé trouver un plan de synthèse faisant apparaître le positionnement des espèces protégées. Des éléments sur les secteurs éventuellement infestés par des espèces envahissantes ainsi que des données relatives aux corridors écologiques identifiés auraient aussi été utiles ;
- un état initial paysager particulièrement maigre (½ page, dépourvue d'illustration).

Le **volet justifiant du choix de la solution retenue** ne met pas en compétition de principes d'aménagement alternatifs, ce qui n'aurait pas nécessairement grands sens vis à vis du cahier des charges des véloroutes voies vertes d'intérêt national. En revanche, il présente, pour chacune des sections du projet, un certain nombre de variantes locales de tracé au niveau de certains points singuliers. Même si ces variantes ne couvrent peut être pas la totalité des solutions qui auraient pu être envisagées, on notera qu'elles concernent notamment la zone où les enjeux environnementaux sont les plus prégnants (secteur de la Bialle) ainsi que des sections où ont été identifiés des conflits d'usage potentiels.

Le choix entre les variantes s'appuie sur des analyses comparatives qui font intervenir des paramètres environnementaux de façon proportionnée.

Le projet retenu est clairement décrit, mais les installations annexes (aires de repos, haltes comportant éventuellement des services, parkings voiture...), souvent génératrices d'impacts, mériteraient peut être d'être davantage mises en exergue.

L'étude d'impact présente une **analyse des impacts du projet** qui rappelle pertinemment les effets positifs attendus (*on notera que les gains en terme de santé publique attendus du fait du développement de la pratique des modes de déplacement doux apparaît au chapitre E9 - « avantage pour la collectivité »*). S'agissant des effets négatifs, elle fait apparaître :

- une augmentation de la surface imperméabilisée (valeur non précisée) ;
- une exposition des futurs usagers au risque inondation ;
- le caractère négligeable des effets du projet sur les risques inondation du fait de la très faible ampleur des remblais (l'échelle des documents présentés ne permet

toutefois pas de contrôler la validité de cette affirmation, au demeurant fort vraisemblable) ;

- des effets d'emprise limités sur les milieux naturels du fait de l'utilisation préférentielle de voiries existantes et des effets liés à la fréquentation annoncés comme non significatifs (mais cette affirmation aurait mérité un approfondissement espèce par espèce et habitat par habitat) ;
- des effets paysagers annoncés comme globalement modérés, au terme d'un développement qui ne semble pas traduire une étude vraiment approfondie, sentiment que vient conforter l'absence de toute illustration. Plus dans le détail, les éléments fournis ne permettent pas d'étayer un avis quant à l'intégration du projet au sein des périmètres de protection « monuments historiques » concernés.

Le **coût des mesures prises en faveur de l'environnement** fait bien l'objet d'un développement mais celui-ci ne s'est pas essayé à monétariser les mesures d'intégration pourtant identifiables.

Enfin, le dossier contient un développement intitulé « dossier des **incidences au titre de Natura 2000** ». D'un niveau de détail qui tranche avec la présentation du reste des études milieu naturel, il conclut, au terme d'une analyse qui s'apparente à un dire d'expert, à une incidence résiduelle nulle sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire. Bien que cette conclusion apparaisse comme vraisemblable, on aurait aimé, s'agissant des espèces, que celle-ci soit étayée sur une analyse scientifique espèce par espèce.

3) Prise en compte de l'environnement dans le projet :

3.1. Prise en compte de l'environnement dans l'organisation et la conception du projet :

Voir paragraphe 4-2 ci après.

3.2 Conformité aux engagements internationaux :

Eu égard aux accords portant sur la **réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)**, le dossier n'évalue pas les effets du projet. On notera que l'usage de la VVV elle même n'est effectivement pas générateur d'émissions de GES, bien qu'en toute rigueur, un certain nombre d'usagers utiliseront leur véhicule motorisé pour accéder à la VVV.

En ce qui concerne les **engagements au titre de l'application des directives européennes sur les habitats naturels et les oiseaux**, le dossier contient une évaluation d'incidence répondant aux exigences du code de l'environnement. Celle-ci conclut à une absence d'impacts résiduels, au terme d'une analyse qui aurait mérité davantage de précision en ce qui concerne l'impact sur les espèces.

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

SDAGE Rhône méditerranée : le dossier qui n'évoque pas le SDAGE (ce qui est surprenant dans la mesure où celui-ci contient des éléments forts utiles à la constitution de l'état initial) ne contient pas non plus d'analyse de la compatibilité du projet avec celui-ci.

Or, comme c'est généralement le cas pour les projets d'infrastructures de grand linéaire et intéressant des zones à enjeux « eau » forts, la plupart des orientations fondamentales du SDAGE sont susceptibles d'être concernées par le projet. Pour ne reprendre que les principales, la compatibilité du projet avec le SDAGE appelle les observations suivantes :

- représentativité des variantes mises en compétition (issu de la disposition 1-04 du SDAGE): On a vu que cet aspect de la prise en compte était perfectible mais que le panel de

variantes mises en compétition correspondait à ce qui est habituellement constaté pour les projets de ce type ;

- maintien du bon fonctionnement des réservoirs biologiques : il s'agit d'une thématique très prégnante dans le cas du présent projet dans la mesure où celui-ci concerne les abords de plusieurs cours d'eau identifiés comme tels. Un développement spécifique sur ce sujet aurait été indiqué.

- disposition 5-D (Lutter contre les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles) : Cette orientation aurait dû inciter à développer au dossier les orientations retenues pour l'exploitation du projet eu égard à l'usage de produits phytosanitaires ;

- disposition 6A-02 (Préserver et restaurer les bords de cours d'eau et les boisements alluviaux) « *les études d'impact doivent contenir une analyse des impacts que subissent les boisements alluviaux et des propositions de mesures de réduction de ceux-ci, une justification du choix du projet et une étude de ses incidences sur le milieu* » : S'agissant d'impacts à dominante locale, l'échelle de description du projet ne permet pas d'émettre un avis étayé sur la véracité des conclusions de l'étude d'impact à ce sujet. Toutefois, les informations disponibles laissent penser qu'en cas de besoin, des possibilités d'adaptation locales du projet existent ;

- disposition 6A-09 (Maîtriser les impacts des nouveaux ouvrages et aménagements) « *respecter les connexions avec les zones de reproduction, de croissance et d'alimentation* » : tel que décrit, le projet ne devrait pas interagir avec la continuité des milieux aquatiques ; « *prévoir un dispositif d'évaluation et de suivi de l'impact du projet sur les milieux* » : voir observations au paragraphe 3-5 ci après ;

- disposition 6B-6 (Préserver les zones humides en les prenant en compte à l'amont des projets) « *en cas de disparition ou de dégradation de zone humide, les mesures compensatoires doivent concerner le même bassin versant et porter soit sur la création de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel et de la biodiversité, soit sur la remise en état d'une surface de zones humides existantes, et ce à hauteur d'une valeur guide de l'ordre de 200 % de la surface perdue* » : Le projet n'est pas annoncé comme consommant des zones humides. Toutefois, la description de celui-ci fait apparaître un certain nombre de secteurs où un doute est possible (900m sur la section Nord (« *chemin quasi inexistant* ») le long du cours d'eau l'Aitélène ; 500 m sur la section n°3 (aval de la RD11)) et qui auraient vocation à être explicitement levés ;

.- disposition 8-02 (Contrôler les remblais en zone inondable) : Le dossier évoque des terrassements « limités » mais n'en précise pas le volume. La quasi totalité du linéaire étant en zone inondable, il conviendrait de préciser l'impact du projet sur le volume de stockage des crues (probablement modéré mais non nul) ;

- disposition 8-03 (Limiter les ruissellements à la source) « *limiter l'imperméabilisation des sols* » : le dossier ne précise pas la valeur de la surface imperméabilisée. Toutefois, le contexte du projet et le caractère diffus des écoulements n'engendrent guère d'incertitude forte quant à l'acceptabilité de cette imperméabilisation ;

Espèces protégées : Le dossier évoque la présence d'un grand nombre d'espèces protégées de tous types mais sans les localiser précisément (*il aurait été utile de savoir si elles concernent les abords voire l'emprise du projet*) et l'analyse des impacts n'évoque pas la nécessité ou non de recourir à des dérogations au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement. Pour conclure sur ce sujet, des compléments sont donc nécessaires.

Patrimoine - protection des monuments historiques : Les éléments contenus au dossier, particulièrement maigre sur cette thématique, ne permettent pas d'émettre un avis sur ce point.

Arrêté préfectoral de protection de biotope de la Bialle et des bassins Mollard : Son article 4 précise que « *sont interdits tous travaux publics ou privés susceptibles de provoquer la disparition d'espèces animales ou végétales ...* », l'article 6 stipule que « *la pénétration, la circulation et le stationnement des véhicules à moteurs sont interdits en dehors des chemins ouverts à la circulation sauf...* ». Or le projet traverse le territoire visé sur 500 mètres et prévoit la réalisation de terrassements, la mise en œuvre d'enrobés et éventuellement l'élargissement de chemins existants. L'établissement d'un projet détaillé assorti d'une analyse précise à petite échelle est donc nécessaire pour valider l'acceptabilité du projet au regard des contraintes de cet arrêté.

Plan de prévention des risques inondation de la combe de Savoie : Le règlement du PPRi n'interdit pas l'aménagement d'infrastructures de transport, toutefois, le dossier a vocation à apporter des garanties du maintien de la capacité d'écoulement des cours d'eau (crue centennale du ruisseau le Merderet notamment) et à contenir tous éléments attestant d'une bonne prise en compte des risques d'érosion (*dans le cas du Merderet, l'opportunité d'un recul dégagant un espace libre sera analysée à cette occasion*).

Dans le secteur situé le long de la RD 923, il conviendra aussi de s'assurer que le tracé n'empiète pas sur le lit mineur de l'Isère.

Périmètre de protection de captage du puits de Saint Jean de la Porte : Les travaux concernés ne sont pas interdits dans le périmètre concerné, et, sous réserve de dispositions travaux adaptées (*respect notamment des prescriptions de l'article 2 de l'arrêté préfectoral du 31/05/1991, notamment en ce qui concerne les excavations du sol et les dépôts de matières polluantes*), le tracé ne devrait normalement pas occasionner d'impacts préjudiciables, toutefois, l'imprécision du dossier ne permet pas d'être certain de cette affirmation.

3.4 Adéquation des mesures de réduction et de compensation envisagées :

Les mesures proposées pour la **phase chantier** relèvent de dispositions assez exhaustives, devenues désormais classiques pour les projets de routes départementales en secteur sensible. Ce dispositif intègre notamment la mise en place d'un dispositif qualité de type « plan d'assurance environnement ». On notera toutefois l'absence de mention de mesures permettant de maîtriser les espèces invasives ou indésirables pourtant présentes dans l'aire d'étude et qui constituent un enjeu fort pour les projets de linéaire important, plus sensibles à cet égard. On peut aussi s'interroger sur l'adaptation de certaines de ces mesures au cas particulier de ce type de projets dont les travaux de terrassement, de faible ampleur, sont parfois très éparpillés (*cas par exemple de l'engagement de mise en place d'un assainissement provisoire ou encore celui relatif aux liants hydrauliques, pas toujours adaptés aux terrassements en toute petite masse*).

Plus dans le détail, il conviendra de s'assurer que les mesures annoncées pour le secteur de la Bialle seront bien étendues à l'ensemble des zones humides concernées par le projet.

Pour la **phase exploitation**, si l'on fait abstraction des mesures d'évitement inhérentes au choix de tracé, le dossier « *ne présente pas de mesures environnementales particulières et monétarisables* ». Cette approche est contestable dans la mesure où l'on a vu qu'étaient semble-t-il prévus des dispositifs d'assainissement, des dispositifs permettant de protéger les milieux les plus sensibles contre les intrusions du public (panneaux d'information, barrières...) et des aménagements paysagers dont une partie au moins aurait une vocation écologique et dont l'estimation aurait pu être présentée.

3.5) Pertinence du dispositif de suivi :

Le dispositif de suivi évoqué au dossier repose sur un suivi environnemental en phase chantier dont le contenu n'est toutefois pas précisé (il peut s'agir d'un poste important de dépense compte tenu de l'étendue du chantier) et se poursuit par un bilan annoncé dans l'année suivant la mise en service.

Outre sa clarification (paramètres suivis, secteurs concernés, fréquence des mesures et méthodes utilisées) ce suivi à vocation à être complété par la déclinaison locale du suivi environnemental qui entre dans le cadre de la gestion normale exercée par le maître d'ouvrage sur le réseau et les dépendances vertes dont il a la charge (suivi des espèces invasives, suivi du fonctionnement des ouvrages hydrauliques, qualité des rejets, veille biodiversité - on notera la nécessité de recourir aux compétences d'un ingénieur écologue - et, pour les voies vertes, suivi du respect des interdictions de circulation pour les véhicules motorisés).

Suivi auquel il conviendra d'ajouter celui des mesures locales « milieu naturel » qui pourraient s'avérer nécessaires dans le cadre des études plus précises qui semblent rester à faire sur chacune des sections du projet.

4) Avis de l'autorité environnementale :

4.1 Avis sur la forme :

Malgré les nombreux points pour lesquels le dossier s'avère perfectible, celui-ci comporte bien les développements traitant des points visés au R122-3 du code de l'environnement.

L'application de la notion de programme relève habituellement d'une démarche délicate pour les projets de véloroutes et voies vertes. Le projet présenté ne fait pas exception. L'affirmation qui consiste à dire que projet et programme se confondent dans ce cas est en effet potentiellement contestable dans la mesure où la section la plus au Sud s'interrompt brutalement sur la limite départementale de l'Isère. Par ailleurs, les aires annexes (aires de pique nique et parkings) annoncés au dossier comme étant portés par une autre maîtrise d'ouvrage constituent avec la VVV un ensemble fonctionnel bien identifié. Ceci étant, le caractère très général de l'étude d'impact fait que l'on ne peut pas a priori confirmer si elle traite ou non des ces aires annexes génératrices d'impacts (véhicules, pollutions, déchets). Quoiqu'il en soit, ce sujet, qui constitue un enjeu en terme de forme de l'étude d'impact, mérite d'être approfondi, quitte à compléter pour ce faire l'étude d'impact par la prise en compte de ce qui en aurait été omis.

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

Le projet correspond à un aménagement destiné à promouvoir l'usage des modes de déplacements non motorisés, il traduit donc un objectif globalement positif en terme de développement durable.

S'agissant de la mise en œuvre du principe de participation, le dossier fait état d'un processus de concertation qui semble assez développé et précise que les points de vue exprimés ont bien été pris en compte.

Même si les variantes mises en compétition ne couvrent pas l'ensemble des solutions raisonnablement envisageables, on perçoit, au travers des variantes locales de tracé, une volonté d'optimiser le projet dans les zones de contraintes fortes identifiées.

S'agissant de la solution retenue, priorité a semble-t-il été donnée, plus qu'à l'évitement absolu des enjeux, à la recherche d'une valorisation du patrimoine naturel et bâti en intégrant l'apport d'une VVV dans ce domaine, ce qui, sous réserve d'une bonne maîtrise des effets

négatifs potentiels du projet, constitue un objectif en général partagé par les diverses parties prenantes.

Ceci étant, le principe d'une réutilisation maximale des voies et chemins existants est aussi de nature à éviter les effets négatifs inhérents à cette proximité entre projet et enjeux patrimoniaux. Toutefois, le dossier présenté, de par l'échelle des présentations retenues, ne permet pas d'identifier les secteurs où le projet sort de ces emprises déjà anthropisées et est susceptible de consommer des habitats naturels. Cet état de fait ne permet pas à l'autorité environnementale de se faire, par delà les dires d'experts contenus au dossier, une opinion de l'étendue réelle des impacts potentiels.

Une clarification de l'impact éventuel sur les espèces protégées, obtenue par le croisement des données de localisation des espèces protégées contactées lors des inventaires, avec les secteurs où le projet exerce un effet d'emprise, paraît notamment nécessaire.

Le dossier, partant de la conclusion d'effets négatifs très faibles, n'identifie comme mesures d'intégration que des mesures d'évitement inhérentes au choix de tracé ainsi que des mesures de réduction des impacts en phase chantier.

Cette présentation est incomplète car des dispositifs hydrauliques et des aménagements paysagers, ainsi que plusieurs mesures d'information et de sensibilisation des usagers aux enjeux environnementaux côtoyés, semblent bien avoir été prévus. Cette omission résulte probablement du caractère inabouti de leur conception.

Plus dans le détail, le dispositif de suivi a vocation à être complété dans l'esprit des observations figurant au 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 et procédures espèces protégées*).

Pour le préfet de région et par délégation
Pour le directeur de la DREAL et par
délégation

Le chef du service GÉPÉ


Gilles PIROUX