




Monsieur le Préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes
DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
Service CIDDAE/pôle AE
69453 LYON cedex 06

Villeneuve de Berg, le 12 janvier 2023

NR : JC/2023/ 

Objet : demande de recours gracieux à la décision n°2022-RA-KKP-04066

Monsieur le Préfet,

J'ai bien reçu, en date du 21 novembre dernier, votre décision à notre demande d'examen au cas par cas, qui soumet le projet présenté à la réalisation d'une évaluation environnementale. Je sollicite auprès de vous un recours gracieux contre cette décision. Vous trouverez ci-dessous, après un rappel du contexte général, les éléments qui justifient cette demande.

CONTEXTE GENERAL

L'Ardèche est reconnue pour son offre cyclable diversifiée. En 2011, le Département approuvait son premier schéma en faveur du vélo et en 2021 et approuvait le deuxième, réalisé en co maîtrise d'ouvrage avec les 19 EPCI. Ce deuxième schéma a pour principal objectif de développer le maillage du territoire à partir du réseau ossature cyclable, pour encourager le report modal vers le vélo pour les déplacements quotidiens.

Outre les 4000 km balisés de « sur les routes de l'Ardéchoise » et les 315 km de la Grande traversée de l'ardèche en VTT, un réseau de 270 km de véloroutes a été réalisé en 10 ans.

Ces véloroutes, dénommées également voies douces d'Ardèche, sont les suivantes :

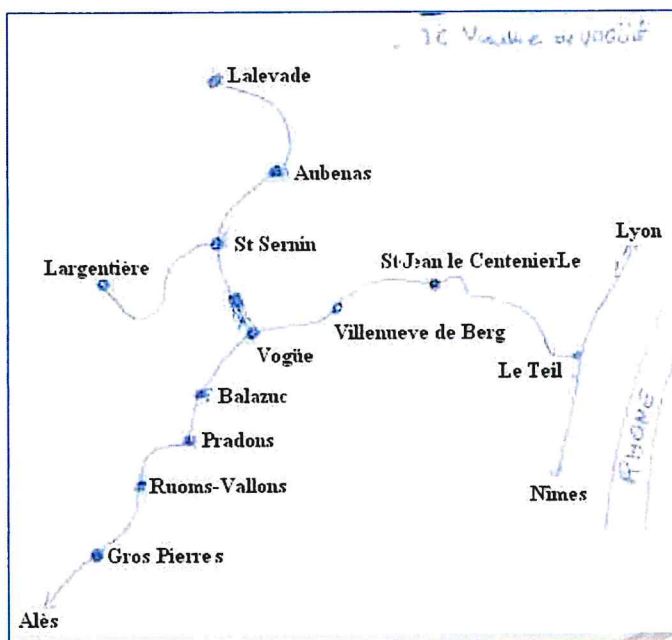
- ✓ La Viafluvia (10 km et 20 km à réaliser)
- ✓ La Voie bleue
- ✓ La Dolce Via(90 km)
- ✓ La Voie de la Payre (20 km)
- ✓ **La Via Ardèche (110 km à terme)**

Ces voies douces alternent entre site propre (statut de voie verte) et voirie partagée (sur voirie communale ou départementale à faible trafic). Les tronçons en site propre ont été en majorité (sauf pour la Voie Bleue), réalisés sur les plateformes **d'anciennes voies ferrées**.

La reconversion des voies ferrées en voie verte ne supprime pas les possibilités à long terme de pouvoir les réaménager pour un trafic ferroviaire. Par contre l'utilisation en tant que voie verte va permettre d'une part d'entretenir les ouvrages d'art et de les maintenir en bon état et d'autre part de conserver le foncier en l'état.

LA VIA ARDECHE

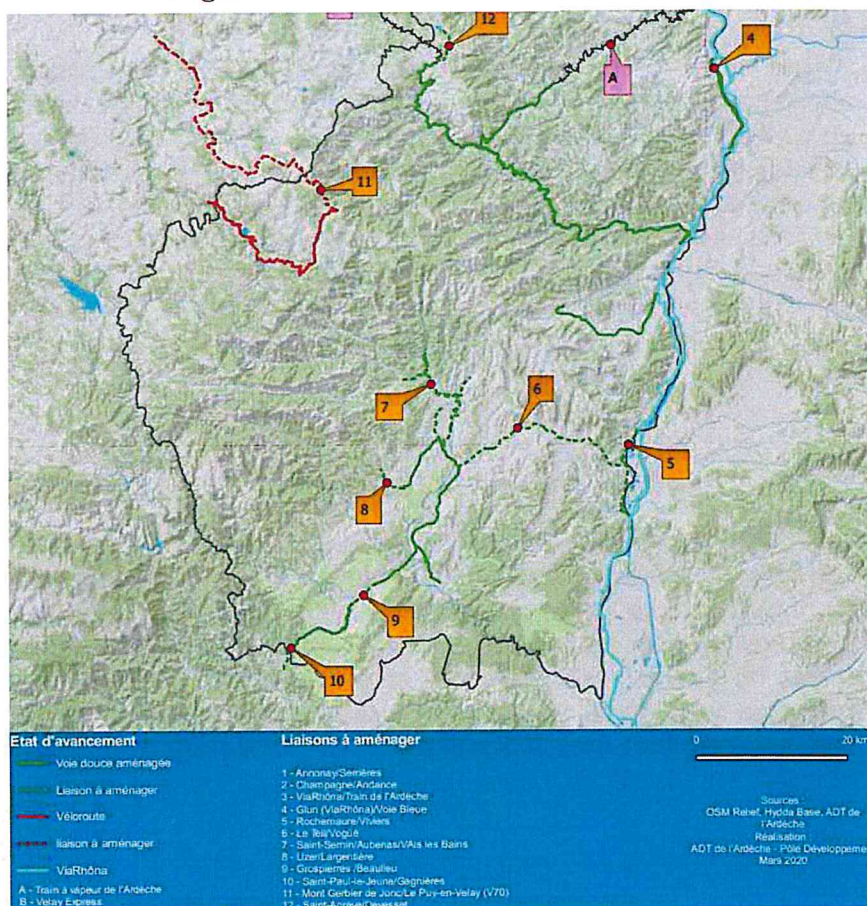
La Via Ardèche utilise l'ancien CFD (chemin de fer départemental), appelée aussi Etoile de Vogüé, construite par le PLM dans les années 1870-1880 et fermée au trafic voyageur en 1969. Elle comprenait la ligne du Teil via St Jean le Centenier, une ligne vers Pradons, Ruoms, Grospierre, une ligne vers Lalevade d'Ardèche, Labégude et une ligne vers Largentièrre. Cet ouvrage a été vendu dans les années 1980 au SEBA (Syndicat des eaux de la Basse Ardèche) qui l'a utilisé pour renforcer le réseau d'alimentation en eau potable, exceptée la partie de la voie ferrée se situant sur le territoire de la Communauté de communes d'Ardèche Rhône Coiron (Alba la Romaine-Le Teil). Jusqu'en 1985, le trafic de fret a été maintenu sur le tronçon entre Le Teil et Vogüé. La voie ferrée a ensuite été déclassée en 1988.



Ancienne voie ferrée dénommée « Etoile de Vogüé »

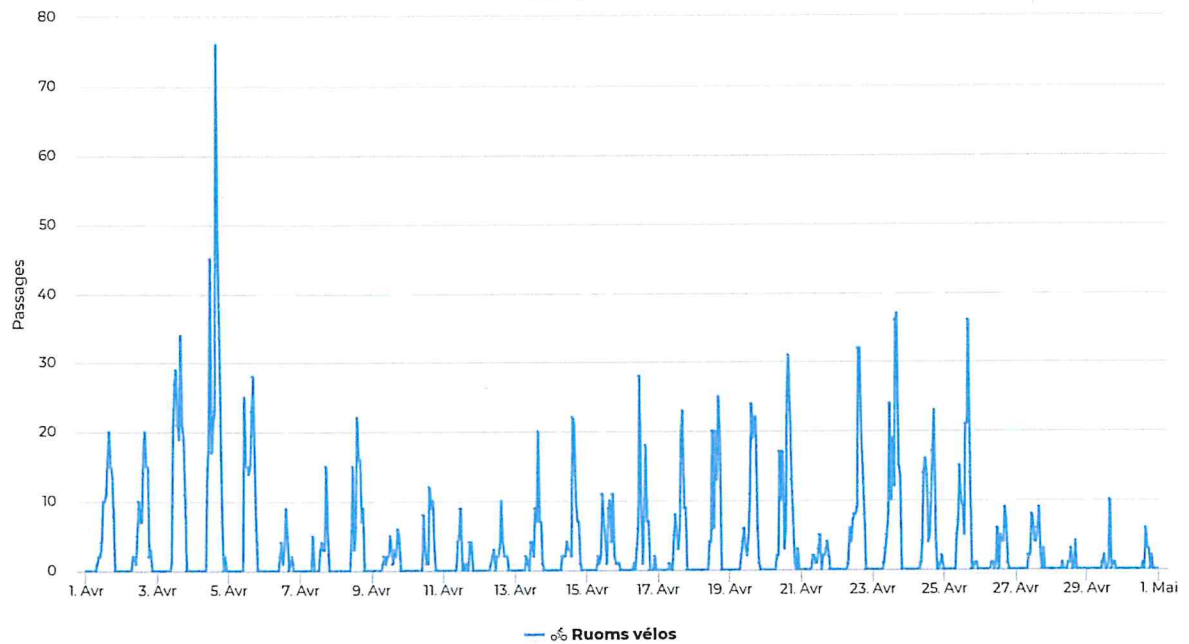
État d'avancement des aménagements sur les voies douces d'Ardèche

les voies douces d'ardèche sont des itinéraires cyclables alternant des sites propres dédiés aux modes doux (ayant le statut de voie verte au sens du code de la route) et des passages sur voirie partagée sur des routes à faible trafic.



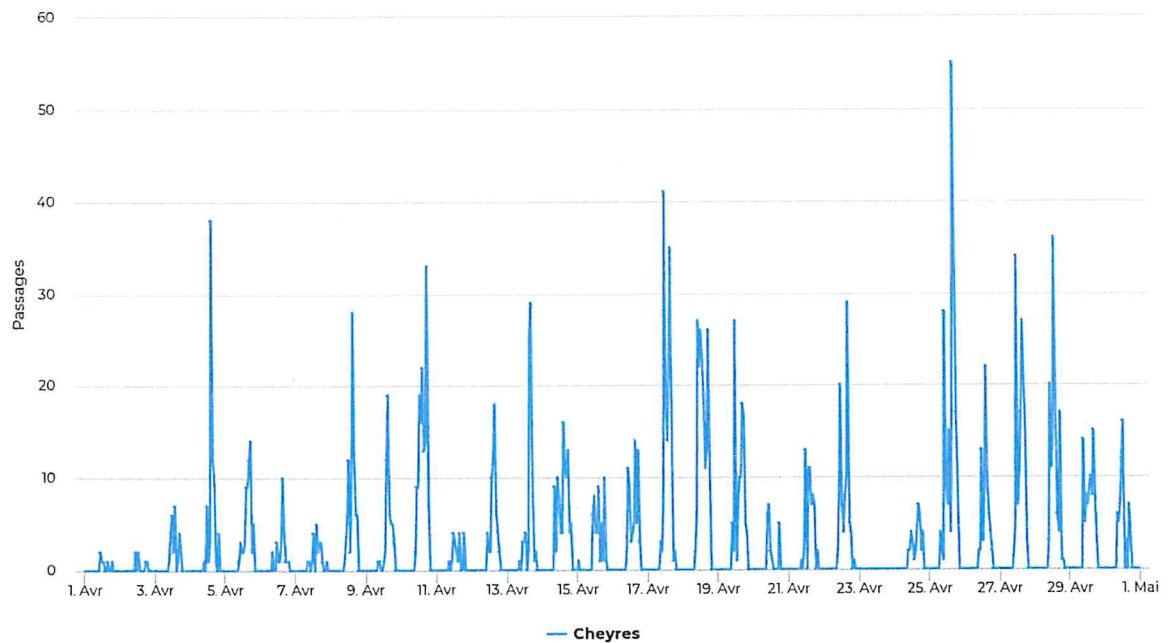
Fréquentation horaire

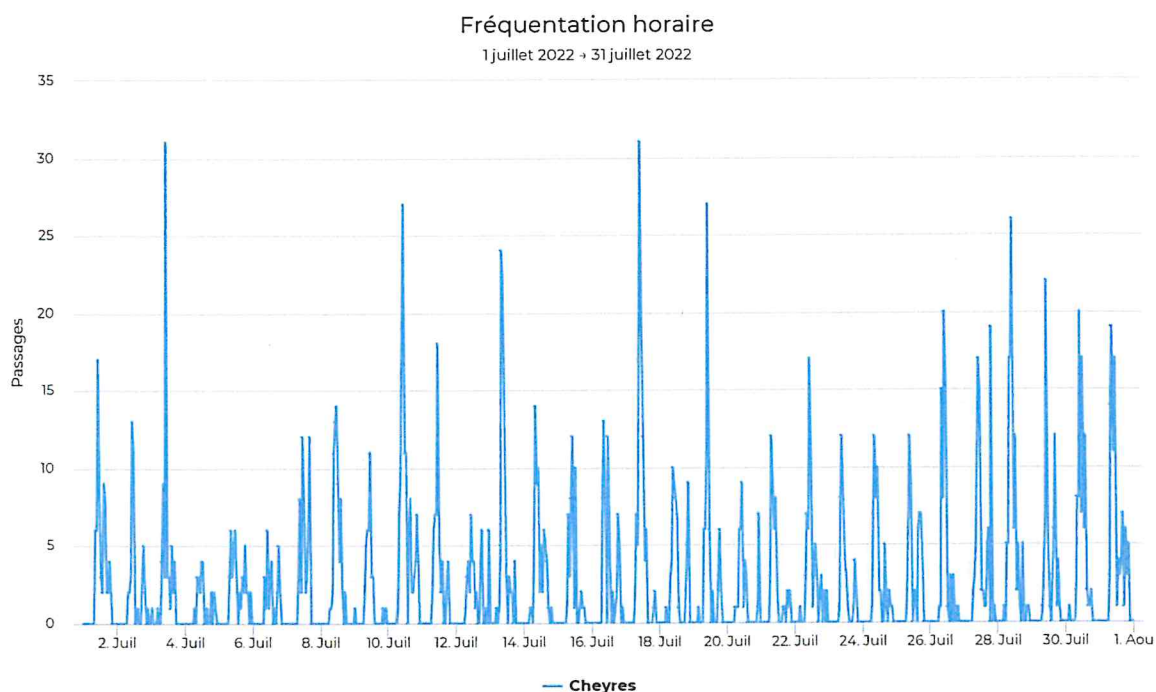
1 avril 2021 → 30 avril 2021



Fréquentation horaire

1 avril 2022 → 30 avril 2022





En parallèle **49 000** passages ont été enregistrés sur la Viarhônga à Rochemaure pour l'année 2022.

Enfin trois aires de covoiturage se situent à proximité du futur tronçon : Villeneuve de Berg, Alba la Romaine et Le Teil. En aménageant ces aires de covoiturage avec du mobilier de stationnement pour vélo, le report modal sera encouragé.

Point sur l'avancement des travaux :

63 km de Via Ardèche ont déjà été réalisés sur l'**ancienne emprise ferroviaire** :

- ✓ Entre Uzer et St Paul le Jeune (53 km),
- ✓ Entre Aubenas et Lalevade d'Ardèche (10 km).

Afin d'assurer la continuité de l'itinéraire, il reste à réaliser **également sur l'emprise ferroviaire existante** :

- ✓ Le tronçon entre Uzer et Largentière (4 km),
- ✓ Le tronçon entre St Sernin et Aubenas (5 km),
- ✓ **Le tronçon entre Vogüe et Le Teil**, d'une longueur de 24 km qui traverse trois EPCI :
 - La Communauté de communes Berg et Coiron sur 14,5 km entre St Germain et St Pons,
 - La Communauté de communes Ardèche Rhône Coiron sur 8,5 km entre Alba La Romaine et Le Teil,
 - La connexion entre Vogüe et St Germain d'une longueur de 1 km qui sera réalisée par la Communauté de communes des Gorges de l'Ardèche.

Ce dernier tronçon permettra à terme de relier la Via Ardèche à la Viarhônga, l'Eurovéloroute n°17 qui se situe à Rochemaure, à 2 km du Teil. Cette connexion est stratégique pour l'Ardèche puisque la Viarhônga quitte l'Ardèche à Rochemaure pour traverser Montélimar dans la Drôme. L'enjeu est à la fois touristique pour capter la clientèle cycliste avant qu'elle ne parte vers la Drôme mais aussi en termes de maillage cyclable pour les déplacements quotidiens autour du Teil et également pour l'accès à Villeneuve de Berg. La commune du Teil a d'ailleurs lancé une étude opérationnelle afin de rendre la ville cyclable à l'aune de l'ouverture de la déviation Nord en 2026 qui va fortement faire diminuer le trafic routier dans le centre de la ville. Cette forte baisse va permettre ainsi le déploiement d'un nouveau plan de circulation

dans la ville favorable au vélo. Ainsi l'arrivée de la Via Ardèche au TEIL permettrait la desserte en vélo de nombreux services (cf carte extraite de l'étude de faisabilité relative à l'aménagement de l'ancienne voie ferrée de Le Teil à Alba la Romaine, réalisée par la Communauté de communes Rhône Helvie en 2012).

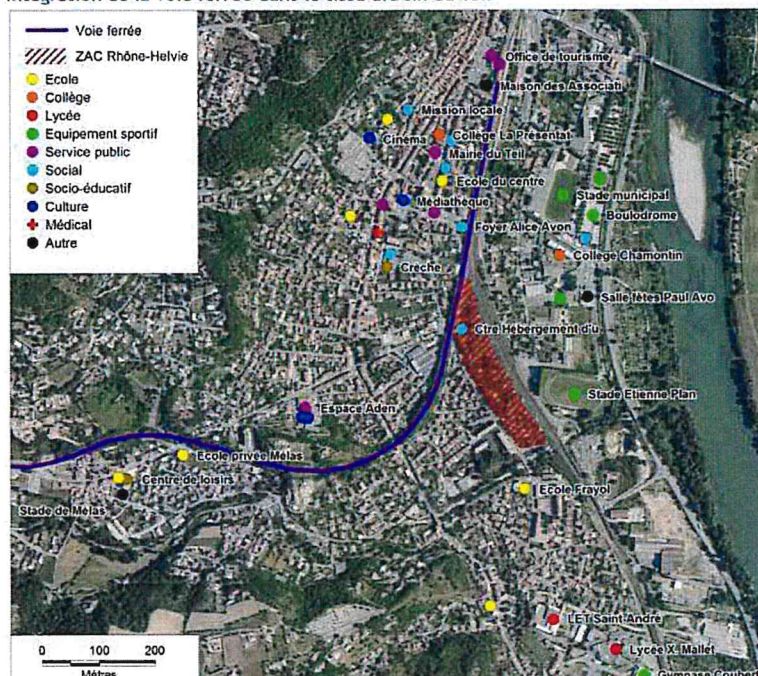


1. LE REGARD DES ACTEURS SUR LE PROJET

Communauté de communes Rhône Helvie

Les communes

Intégration de la voie ferrée dans le tissu urbain du Teil



La voie ferrée présente un intérêt évident en termes de liaisons intra-urbaine au Teil. En effet, sa transformation en voie verte permettrait la création d'un axe privilégié entre le centre-ville et la nouvelle ZAC Rhône-Helvie en cours de création. La voie verte permettrait également un accès sécurisé à de nombreux équipements publics comme les collèges, le centre de loisirs, les équipements sportifs et les écoles qui reçoivent un public particulièrement vulnérable face aux dangers de la circulation.

8

Comme indiqué ci-dessus, la réflexion sur la réalisation du tronçon entre Alba La Romaine et Le Teil date de **plus de 10 ans** et avait été lancée par l'ancien EPCI, la Communauté de communes Rhône Helvie, devenue aujourd'hui la CC Ardèche Rhône Coiron.

Or ce n'est qu'en **2019** que la Communauté de communes Berg et Coiron a décidé de confier au Département de l'Ardèche une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour l'aménagement de la voie ferrée en voie verte sur son territoire.

Les deux intercommunalités concernées par le tronçon Voguë-Le Teil n'ont pas pu avancer au même rythme, pour des raisons financières et parce que les enjeux environnementaux ne sont pas identiques (moins contraignants sur la CCBC).

Enfin le projet de réalisation d'une voie verte sur le territoire de la Communauté de communes Berg et Coiron initie parallèlement une dynamique sur le territoire, comme par exemple la commune de Villeneuve de Berg qui s'engage dans un programme de redynamisation (voir fiches actions ci-dessous). En effet, la commune de Villeneuve de Berg a été lauréate de l'Appel à projet Petites Villes de Demain en **2021**. Le volet « mobilité » de cet AAP anticipe l'arrivée de la future voie verte en prévoyant la réalisation de connexions cyclables et piétonnes entre l'entrée Nord du village, le centre-bourg et le quartier résidentiel du Petit Tournon.

Fiche-action N°1.3.2 - Définir et aménager les liaisons douces entre Lansas et le Petit-Tournon

Orientation stratégique : 1. Concevoir et mettre en œuvre la transformation urbaine

Statut	Engagé (étude)
Niveau de priorité	Normale
Maître d'ouvrage	Commune

Description de l'action

Accompagner le changement dans les modes de déplacement

Aujourd'hui la commune de Villeneuve de Berg est principalement organisée au long de l'axe de l'ancienne route nationale, devenue départementale (D902) cette organisation spécifique et l'étalement urbain des dernières décennies conduisent à une situation où la circulation piétonne ou cycliste est souvent malaisée voire dangereuse. Par ailleurs, les élus du territoire se montrent soucieux d'accompagner l'évolution des pratiques de mobilité et de souhaitent répondre aux attentes des habitants qui expérimentent de plus en plus fréquemment les alternatives aux déplacements motorisés, notamment pour les courts trajets du quotidien.

La démarche Ateliers des Territoires a confirmé la nécessité de conforter l'usage des mobilités douces par des aménagements adaptés et sécurisés. Ces aménagements doivent renforcer les efforts entrepris en matière d'attractivité et de requalification urbaine. Ils doivent aussi permettre d'attirer et fixer de nouvelles populations résidentes souvent plus accoutumées à la marche et au vélo. De ce point de vue la prise en compte des mobilités douces s'articule pleinement avec l'objectif de réaffirmation des fonctions de centralité mis en avant par le programme PVD

Enfin, il convient d'anticiper la mise en place de l'itinéraire structurant de la voie verte intercommunale qui connectera le bassin au réseau de la Via Ardèche. (voir [action 1.3.3](#)). La future voie verte empruntant un itinéraire situé en périphérie de la commune de Villeneuve, il conviendra de s'assurer de la bonne desserte du centre-bourg.

Pour répondre à ces enjeux la commune souhaite mettre en place un itinéraire sécurisé au long de l'axe principal de la commune, du hameau du Petit-Tournon au quartier Lansas en passant par le centre-bourg. Dans un second temps et en cohérence avec l'aménagement de la voie verte, des travaux complémentaires de raccordement seront mis en œuvre pour compléter l'infrastructure, connecter le centre-bourg et permettre un accès à la vallée de l'Ibie.

Le création de cet itinéraire a fait l'objet d'un volet spécifique de l'étude de circulation globale engagée en Juin 2022. Il s'agit de préciser la configuration de cet itinéraire et de le concevoir en cohérence avec les autres enjeux de circulation.

Fiche-action N°1.3.3 - Aménager la voie-verte intercommunale

Orientation stratégique : 1. Concevoir et mettre en œuvre la transformation urbaine

Statut	validée
Niveau de priorité	Normale
Maître d'ouvrage	Communauté de communes Berg et Coiron

Description de l'action

Le territoire intercommunal est parcouru par une ancienne voie ferrée. Cet ouvrage n'est plus exploité aujourd'hui. Il constitue une emprise idéale pour la création, en continuité des autres communautés de communes, d'un itinéraire "voie-verte" d'intérêt territorial.

Un itinéraire structurant pour le territoire

Pour le territoire Berg & Coiron et pour la dynamique locale, cet équipement présente un caractère structurant.

- Il permet d'assurer une liaison cyclable sécurisée avec les communautés de communes limitrophes.
- Il permet de structurer et de renouveler l'offre touristique du territoire et, à terme, d'organiser le développement d'un tourisme plus durable, sur les secteurs à enjeux du territoire intercommunal.
- Il vient organiser le déploiement progressif de connexions communales qui permettront d'organiser les cheminements doux sur l'ensemble du territoire intercommunal. Condition d'un changement durable dans les modes de déplacement sur le territoire.

A ce titre, la voie verte est un projet d'équipement majeur qui vient conforter la dynamique PVD

- Accessibilité du centre-bourg par des modes de déplacement alternatifs à la voiture
- Mise en valeur des efforts d'attractivité touristique consentis sur Villeneuve de Berg

Un itinéraire d'intérêt pour l'ensemble du bassin de vie de l'Ardèche méridionale.

Ce projet, intégré à la Via-Ardèche, a fait l'objet d'une formalisation dans le projet de SCOT sur Sud Ardèche : Le projet de SCOT arrêté de l'Ardèche méridionale, dans son Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) indique (orientation 32 – objectif 25) que « La ViArdèche, réseau de voies cyclables est un atout majeur du territoire dont il convient de finaliser l'aménagement tout au long de son tracé en permettant :

- La sécurisation de la circulation non motorisée, notamment lorsqu'elle croise les

infrastructures routières ;

- La préservation de la qualité paysagère le long de l'infrastructure ;
- Le développement des infrastructures et des aménagements nécessaires à son fonctionnement et sa mise en tourisme, en cohérence avec l'armature territoriale et commerciale ;
- Le maillage de ce réseau « ossature » avec des cheminements vélo ou piétonniers complémentaires, favorisant l'accès aux centralités urbaines et villageoises adjacentes ;
- Les connexions avec la Via Rhôna à l'Est.

Ainsi, le projet de voie verte entre Saint-Germain et Saint-Pons porté par la communauté de communes de Berg et Coiron s'intègre dans la continuité de la « Via-Ardèche » déjà aménagée sur les communautés de communes des Gorges de l'Ardèche, de Bassin d'Aubenas, Val de Ligne et Pays des Vans et plus généralement, ce projet de création d'une voie verte sur l'ancienne voie ferrée Le Teil – Vogüé – Ales s'inscrit dans le schéma départemental en faveur du vélo 2020/2025.

Caractéristiques générales de l'aménagement cyclable

L'aménagement prévu a une longueur de 14,6 km. Il emprunte l'ancien chemin de fer Le Teil/Alès. La pente est en moyenne de 1% (altitude à Saint Pons : 240 m, à Montfleury : 307 m et à Saint Germain : 222 m). A ce stade des études, la largeur prévue de la bande de roulement est de 3,6 m, avec des accotements d'environ 1 m de part et d'autre. Le choix du revêtement n'est pas encore arrêté, il dépendra d'une part du coût d'investissement mais également des coûts d'entretien. Les élus de Berg et Coiron ont cependant affirmé leur volonté de privilégier un revêtement roulant pour un usage utilitaire et touristique.

Ce projet a fait l'objet d'une candidature détaillée au titre du fonds de mobilité active en 2021

Partenaires

Membres du comité d'itinéraire "ViArdèche" : Communautés de communes des Gorges de l'Ardèche, Bassin d'Aubenas, Ardèche Rhône Coiron, Val de Ligne, Pays des Vans, Beaume Drobie, Ardèche des Sources et Volcans et Cèze Cévennes, Conseil Départemental, Conseil Régional

Enjeux économiques

Le territoire traversé compte plusieurs campings à proximité immédiate de la future voie verte, sans besoin de création de nouvelles infrastructures:

- le camping 5* des Pommiers à Villeneuve de Berg (721 emplacements classés et 536 mobil-homes),
- le camping des Arches 4* à St Jean le Centenier (194 emplacements classés et 38 bungalows).

De plus l'itinéraire passe à proximité du Domaine Olivier de Serres, au Pradel à Mirabel. Il s'agit d'une vaste propriété agricole de 55 ha, qui accueille du public pour promouvoir une agriculture de qualité. **Ce site est directement connecté à la future voie verte par un chemin existant.**

Ce nouveau tronçon de la Via Ardèche représente ainsi un très important levier économique pour le territoire par l'important flux touristique qu'il va générer. Il va également permettre un report modal vers le vélo, pour les touristes et les habitants permettant ainsi d'éviter une grande quantité d'émissions de gaz à effets de serres, Nox ...

REPONSES AUX REMARQUES DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Il est rappelé ci-dessous les éléments techniques du projet, qui apportent une réponse commune à l'ensemble des questionnements émis dans l'avis de l'Autorité environnementale.

Caractéristiques techniques de l'itinéraire :

Le tracé actuel de la voie ferrée entre St Germain et St Pons comporte 29 ouvrages d'art, 9 passages à niveau **mais pas de tunnel**. L'emprise ferroviaire existante est en moyenne de 4,50 m de large, avec une pente douce de 2,5%, idéal pour la pratique cycliste.

Le projet consiste à réutiliser l'emprise ferroviaire pour **éviter** tout terrassement. En effet la structure de la voie ferrée est composée de 30 cm de ballast, qui sont suffisants pour supporter les pratiques cyclistes et piétonnes. Les travaux consistent en la mise en place d'un géotextile anti racinaire au-dessus du ballast, de 20 cm de GNT 0/60, d'une couche de réglage de GNT 0/20 de 5 cm, d'un revêtement et la mise en place de 0,50 m d'accotements enherbés de part et d'autres de la voie. La largeur de l'emprise ferroviaire étant en moyenne de 4,5 m, **aucun terrassement ne sera nécessaire, il s'agit simplement d'une remise en forme du ballast avant la mise en place d'une petite structure et du revêtement.**

Les trois aires d'accueil prévues sont positionnées sur des **espaces déjà anthropisés** :

- A St Germain, à la gare de Montfleury, il s'agit d'un délaissé routier,
- A St Jean le Centenier : le parking est déjà aménagé de façon qualitative,
- A St Pons, il s'agit d'un délaissé routier, seule une liaison de 90 m devra être créée entre le parking et la voie verte et qui sera **non revêtue**. La propriété du tènement foncier est communale.

Les parkings **ne seront pas imperméabilisés**.

Enfin des liaisons cyclables avec les villages, sur des **routes existantes**, sont prévues:

- o St Germain via la rue des écoles et le chemin de maisonnette (400 m),
- o Lavilledieu via le chemin des rouvières, le chemin des fournaiches et le chemin des granges (1400m),
- o Villeneuve de berg via les bombis, le chemin du moulin, la RD258 et la voie mirabel (2400m),
- o Mirabel soit via la RD458 et RD258 (5000m), soit via la RD258 directe (4700m),
- o Saint Jean le Centenier via les abeilles (250m),
- o Saint Pons via la RD293 (1300m).

Sur le tronçon entre Montfleury et la commune de St Pons (11 km), la voie sera défermée. Les traverses polluées à la créosote seront évacuées en décharge spécifique et les rails seront valorisés. C'est le SEBA qui se charge de cette opération, comme cela a été réalisé sur les autres tronçons de l'étoile de Vogüé, pour créer la Via Ardèche.

1^{ER} CONSIDERANT

La commune d'Alba la Romaine ne fait pas partie du projet présenté. Elle appartient à la Communauté de communes Ardèche Rhône Coiron.

2^{IE}ME CONSIDERANT

Il n'y a pas de terrassements prévus pour les travaux et les accotements prévus sont d'une largeur de 50 cm de part et d'autres de la voie existante et non pas d'une largeur comprise entre 0,5 et 1 m.

La configuration de la voie ferrée existante sera conservée : pour les tronçons en remblais, les travaux consistent en la pose d'un géotextile et GNT sur le ballast existant et sur les tronçons en déblais, les caniveaux existants seront conservés après nettoyage.

De plus il n'y a pas de création de parkings relais, ils se situent sur des espaces déjà anthropisés et ne seront pas revêtus. **La végétalisation de ces aires d'accueil avec des essences endémiques permettra une amélioration de la biodiversité.**

3^{IE}ME CONSIDERANT

Sur la question relative au défrichement, nous souhaitons mettre à votre connaissance qu'il s'agit de débroussaillage d'entretien de la plate-forme existante et non de défrichement.

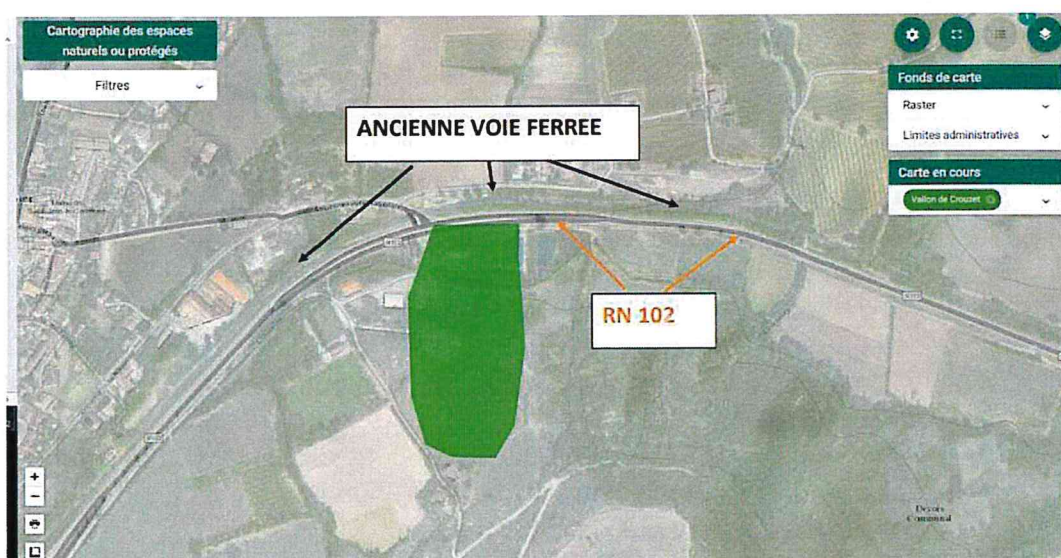
En effet, la voie ferrée n'est plus utilisée **seulement depuis 2013** (partie utilisée par Viaduc 07), aussi aucun arbre de plus de 30 ans n'est présent sur la plateforme et une autre partie est encore utilisée par le vélorail.

Les alignements de platanes qui ont été répertoriés ne seront pas impactés par le projet.

Selon l'article L.341-1 du code forestier, est un défrichement toute opération volontaire entraînant directement la destruction de l'état boisé d'un terrain et mettant fin à sa destination forestière. On entend par zone défrichée tous les secteurs de plus de 4 ha où il y a une densité de végétation de plus de 10 %. Or les abords de l'emprise ferroviaire en question sont occupés essentiellement par des robiniers faux acacias et des haies non gérées qui ne peuvent pas être considérés comme un espace boisé, selon la définition précisée dans le Code Forestier. L'emprise du projet est de 4 m et se situe intégralement sur la plateforme existante : 3 m de plateforme et 1 m d'accotement au total (0,5 m de chaque côté). Mais les obligations réglementaires pour lutter contre les risques d'incendies porte cette emprise à 8 m (débroussaillage obligatoire de 2 m de chaque côté de la voie).

6^{ème} CONSIDERANT

La ZNIEFF du Vallon du Crouzet ne se situe pas sur l'emprise ferroviaire (voir plan ci-dessous). La RN102 crée une coupure avec la future voie verte, les cyclistes n'y auront pas accès. On se situe dans la rubrique.



Les milieux re-naturés ou fermés sont constitués de broussailles (cf photo 3 p 25 du pré diagnostic écologique), de végétation herbacée anthropique, de haies non gérées et d'envahissement par des espèces de type Robinier faux-acacias dont l'enjeu d'habitat est considéré comme très faible au regard de la présence d'espèces exotiques envahissantes. Il est mentionné la présence d'un tunnel, ce qui est erroné. Les tunnels se situent sur le tronçon de la Communauté de communes Ardèche Rhône Coiron et n'ont donc pas été étudiés par le pré-diagnostic écologique joint à la demande.

7^{ème} CONSIDERANT

Les emprises durant la phase travaux et finales sont précisées dans le plan joint.

Le revêtement sera de type bi-couche c'est-à-dire à liant bitumineux mais qui consomme moins d'énergie pour sa fabrication qu'un enrobé. Il existe sur le marché de nombreux types de revêtements mais les études ont démontré que les revêtements de type bicouche ou enrobé (beaucoup plus bicouche qu'enrobé) présentent le meilleur bilan environnemental (moins de consommation d'énergie et de matières premières) :

- l'imperméabilisation est plus faible que celle couramment imaginée. D'une part, l'étanchéité générée par les pistes cyclables en bicouche est moindre que celle générée par des chaussées routières puisqu'une piste cyclable bidirectionnelle,

même large, fera une largeur de 3 m contre 8 m environ pour les chaussées routières. D'autre part, lors de la réalisation d'une véloroute, il n'est pas utile de récupérer l'eau pluviale puisque celle-ci n'est pas polluée, contrairement à celle des routes. L'eau peut s'infiltrer sur les abords et ne modifie qu'à la marge le régime hydrique. Une étude allemande (citée dans la fiche action n°9 de Vélo et territoires sur les revêtements des aménagements cyclables) insiste sur la faible différence d'imperméabilisation entre les sables stabilisés, fortement compactés, et les chaussées en bicouche. En effet, la plateforme de 3 m a un profil en toit (1,5 m de chaque côté du point haut de la chaussée) et par capillarité, l'eau qui va s'écouler de part et d'autre se rejoint à faible profondeur).

- contrairement au réseau routier dont le développement nécessite de nouvelles acquisitions foncières, la future voie verte emprunte une plateforme existante (ancienne voie ferrée). Le projet ne contribue donc pas à l'artificialisation des terres agricoles ou des espaces naturels,
- les émissions de gaz à effet de serre, la quantité d'eau et de ressources naturelles requises lors de la fabrication et la mise en œuvre des **stabilisés** sont, en moyenne, **plus importantes que** pour les bicouches selon une étude menée par le Cerema. Les revêtements à liants hydrauliques consomment énormément d'énergie lors de leur fabrication, notamment lors de celle de la chaux et du ciment. Par ailleurs, le bicouche présente un avantage de **durabilité dans le temps**. En outre, un revêtement roulant et confortable comme le bicouche par exemple est de nature à favoriser un meilleur report modal vers le vélo. Le bilan carbone de la conception des aménagements cyclables en bicouche peut donc être relativisé au regard des économies d'énergie réalisées grâce à une mobilité décarbonée à vélo,
- contrairement aux idées reçues et malgré son aspect naturel, une voie verte en stabilisé ne favorise pas particulièrement la biodiversité des milieux qu'elle traverse. Que la surface soit revêtue ou non, elle n'est pas destinée à accueillir la faune et la flore. Bien plus que l'emprise de l'infrastructure elle-même, ce sont les **abords de la voie verte qui présentent un vrai enjeu pour la préservation de la biodiversité**.
- Enfin les revêtements de type stabilisé et stabilisé renforcé sont très sensibles aux ruissellement des eaux de pluie. L'entretien régulier des trous et fissures créés par l'eau de ruissellement génèrent des émissions de gaz à effets de serre (circulation d'engins, consommation de granulats...).

Sur les impacts sur la biodiversité, **l'ensemble des préconisations données en pages 88 à 92 seront respectées sauf la RECFAUNE 9 qui privilégie un revêtement de type stabilisé (cf explications ci-dessus) ainsi que la RECFAUNE 8 puisqu'aucun éclairage n'est prévu dans le projet :**

- le niveau d'enjeu relatif au cortège d'amphibiens fréquentant potentiellement le secteur d'étude est qualifié de faible. En effet le secteur d'étude est de type méditerranéen et donc peu humide,
- le linéaire d'ancienne voie ferrée peut être utilisé par un cortège d'espèces communes de reptiles. Les espèces ayant le plus d'exigences écologiques sont faiblement pressenties voire absentes du secteur d'étude. Néanmoins le niveau d'enjeu est qualifié de modéré du fait de la discrétion de ces animaux, aussi des habitats seront reconstitués. Pendant la phase travaux, le dérangement sera faible car les travaux se dérouleront l'hiver,

- la proximité d'espaces agricoles avec le projet permet d'avoir des refuges pour les oiseaux typiques de ces milieux. Le débroussaillage prévu dans le projet des espèces envahissantes et non indigènes ne devrait pas impacter l'avifaune. Des habitats seront reconstitués comme indiqués dans le RECFAUNE 5 et 6,
- sur les chiroptères, la réalisation d'une voie verte n'impactera pas leur zone de chasse (pas de risque de collision). Les ouvrages d'art ne seront pas modifiés et aucun arbre ne sera coupé. Aucun tunnel n'est présent sur ce tronçon,
- plus globalement la mise en œuvre de la RECFAUNE 2, c'est-à-dire la mise en place de passages à faunes sur les obstacles de type murets ou clôtures permettra de conserver leurs zones de déplacements.

Les habitats d'espèces sont dans un état de conservation dégradé et la présence de nombreuses espèces exotiques envahissantes font que les enjeux modérés sont requalifiés comme faibles dans la synthèse à l'exception des haies non gérées qui procurent refuge et nourriture à de nombreuses espèces faunistiques et la station d'Aristoloché clématite qui est à conserver.

La synthèse des enjeux du secteur d'étude permet de les qualifier de très faibles à modérés.

La proximité de la RN102 est plus impactante pour la faune que la future voie verte car elle crée une coupure écologique (risque de collisions), génère du bruit et des pollutions. En effet le trafic routier est de 11 000 véh /j hors saison et 22 000 véh/j en haute saison touristique. L'enjeu de report modal vers le vélo grâce à la voie verte est très important.

8^{ème} CONSIDERANT

Une voie verte est classée comme route et est donc soumise aux préconisations de l'arrêté préfectoral n°07-2017-07-28-004 du 28 juillet 2017. Cet arrêté impose le débroussaillage sur 2 m de part et d'autres de la voie, excepté pour la station d'aristoloché clématite qui sera conservée.

L'exploitation actuelle par le vélorail entraîne un risque d'incendie du fait de la création d'étincelles par le frottement des roues en acier contre les rails. Le risque sera donc réduit même avec une fréquentation accrue par les cyclistes après l'arrêt de cette activité.

La Via ardèche entre Vogüé et Ruoms possède des caractéristiques similaires voire plus sensibles au risque d'incendie. L'ensemble des mesures départementales est appliqué sur ce secteur et des panneaux d'informations et de sensibilisations (interdiction de faire du feu notamment) sont implantées aux entrées de la voie verte. **Les mêmes dispositions seront prises et même renforcées pour le nouveau tronçon entre St Germain et St Pons. Des rappels réguliers seront mis en place sur l'itinéraire et sur les aires de pique-nique.**

9^{ème} CONSIDERANT

L'itinéraire en projet est inscrit comme itinéraire structurant au schéma départemental en faveur du vélo 2020-2025. Ce schéma a été cofinancé et coporté par le CD07 et les 19 EPCI. Il est concerné par l'axe 1 : connecter la Via ardèche à la Viarhônga et promouvoir l'intermodalité avec le train avec la réouverture de la gare SNCF au Teil pour les voyageurs. Ce barreau est essentiel dans la politique de report modal et de développement des mobilités douces. C'est d'ailleurs pour cette raison que ce projet est lauréat de l'Appel à projet de l'Etat sur le fonds de mobilité active pour les aménagements cyclables dans le cadre du Plan vélo national.

Enfin la pratique de la marche et du vélo sont recommandées par les autorités de santé, aussi la mention en conclusion de l'avis sur les impacts sur la santé humaine n'est pas adaptée au contexte.

SYNTHESE

	IMPACTS		AMELIORATION DE LA SITUATION
	EVITES	REDUITS	
Utilisation d'une emprise ferroviaire existante : pas de consommation foncière, ni terrassement			
Connexions aux villages : routes existantes à faible trafic, pas de consommation foncière			
Connexion aux campings et au Pradel : chemins existants			
Aménagement paysager des aires d'accueil : plantation d'espèces endémiques			
Aires d'accueil : parking déjà existants, pas de consommation foncière			
Pas de revêtement sur les aires d'accueil : pas d'imperméabilisation			
Déferrage de la voie existante : élimination des traverses traitées à la créosote			
Pas de défrichement : débroussaillage			
Pas de ZNIEFF impactée (Vallon du Crouzet)			
Revêtement en bi-couche			
Période de travaux pendant l'hiver			
Mise en place des RECFAUNE			
Changement d'activités (arrêt Vélorail) : moins de risque d'incendie°			
Débroussaillage sur 2 m et mise en place d'information sur le risque incendie			
Report modal encouragé par la voie verte : baisse des émissions de GES..., amélioration de la santé			

Au vu des éléments présentés sur les impacts du projet sur l'environnement, je souhaite que la demande de cas par cas soit réétudiée afin qu'une évaluation environnementale ne soit pas demandée.

Comptant sur le réexamen du projet par vos services, je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Président,



Driss NAJI