

**Conseil général de l'environnement et du
développement durable**

AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Avis n° 2009-06

*Avis délibéré de l'Autorité environnementale concernant l'évaluation
environnementale de la RN 102
Contournement nord du Teil dans l'Ardèche*

Avis établi lors de la séance du 22 octobre 2009
de la formation d'autorité environnementale du CGEDD

Dossier SIGMANET n ° 006998-01

L'Autorité environnementale¹ du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), régulièrement convoquée par son président le 14 octobre 2009, s'est réunie le 22 octobre 2009 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de construction de la RN 102 pour la déviation du Teil dans l'Ardèche.

Etaient présents: Mmes Guerber-Le Gall, Guth, MM Badré, Caffet, Creuchet, Lafont, Lagauterie, Laurens, Lebrun, Letourneux, Merrheim, Rouques,

Etaient absents ou excusés: Mmes Bersani Jaillet, Momas, M. Rouer, Vernier

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

L'AE a été saisie par le préfet de l'Ardèche par courrier du 10 juillet 2009. Par courrier séparé, le Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Rhône Alpes a adressé les pièces constitutives du dossier le 29 juillet 2009, date retenue pour la complétude du dossier.

Le projet étant établi par un service déconcentré relevant des attributions du ministre chargé de l'environnement, cette saisine est conforme au décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 (paragraphe II de l'article 1) relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement. Conformément à l'article 2 de ce même décret, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Le préfet de département de l'Ardèche a été consulté pour ses attributions en matière d'environnement le 4 août 2009. Il n'a pas répondu à ce courrier mais a répondu à une demande d'avis du 26 août de la DREAL sur les objectifs du projet, l'urbanisme, les risques, ainsi que sur les enjeux liés à la faune, la flore et les milieux naturels.

Le préfet de région Rhône-Alpes a été consulté le 4 août 2009. Il a répondu le 10 septembre 2009 en résumant les avis provenant du préfet de l'Ardèche, de l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques² et de l'Office national de la chasse et de la faune sauvage, puis en procédant à une analyse propre du dossier; rappelant que le service en charge de l'environnement avait formulé de premières observations le 30 avril 2009, ces dernières étant prises en compte dans le dossier soumis à l'Autorité.

Compte tenu de la présence d'une population d'écrevisse à pattes blanches, espèce protégée dépendante d'une ressource en eau susceptible d'être impactée par le projet, l'AE a sollicité l'ONEMA sur les exigences biologiques de l'écrevisse, et sur les mesures lui paraissant nécessaires pour qualifier précisément l'impact d'un ouvrage sur l'aquifère.

Sur le rapport de Messieurs LAGAUTERIE et LAURENS, après en avoir délibéré, l'AE a rendu l'avis suivant, accompagné en annexe d'une note d'analyse technique détaillée et d'une carte :

1 Ci-après désignée par AE

2 Ci-après désigné par ONEMA

Avis de l'Autorité environnementale

Le projet d'aménagement examiné par l'AE concerne la déviation du Teil dans l'Ardèche par une nouvelle route nationale à 2 fois une voie d'une longueur de 4,5 km comprenant une voie supplémentaire pour véhicules lents de 1,5 km. Le projet s'insère dans un secteur à la topographie très mouvementée à caractère naturel doté de nombreuses habitations éparses.

L'Etat (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Rhône-Alpes) est maître d'ouvrage de ce projet. Le montant de l'opération s'élevant à environ 51,8 M€, le projet nécessite une étude d'impact (art R.122-1 et suivants du code de l'environnement) et entre dans le champ d'application de la loi 83-360 du 12 juillet 1983 modifiée relative à la démocratisation des enquêtes publiques.

Il s'agit d'un projet d'aménagement qui présente des effets très positifs pour les habitants du Teil qui verront le trafic routier fortement diminuer en centre ville. Mais le projet présente des effets significatifs sur les milieux naturels et pour les habitations proches de la nouvelle infrastructure.

Le rapport d'évaluation environnementale est complet sur la forme et en rapport avec l'ampleur du projet, mais il présente des faiblesses qui sont résumées ci-après et détaillées dans l'annexe technique.

Sur le fond l'état initial comporte des lacunes qui conduisent à un manque d'explication sur le choix de la solution de tracé retenu. ***La principale critique de l'AE porte sur la justification du choix de tracé. L'AE fait le constat qu'entre les options nord, centre et sud, le maître d'ouvrage n'a pas pris en compte les critères environnementaux au même niveau.*** Même si cela s'explique par l'historique, cela ne justifie en aucun cas l'absence de données environnementales sur les milieux et les espèces ainsi que sur l'eau. Le code de l'environnement, dans son article R. 122-3§3, demande de justifier « *les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu* ». Ceci ne figure pas dans le dossier. Il semble bien que les aspects financiers aient été prépondérants pour effectuer les choix. Les seules explications du maître d'ouvrage en matière d'environnement sont : « *enfin, d'un point de vue environnemental, l'impact des deux variantes est sensiblement équivalent* ».

L'AE s'interroge sur les améliorations de la balance entre avantages et inconvénients qui auraient pu être obtenues par un examen de toutes les variantes.

Pour certaines mesures de réduction ou de compensation d'impact, ***le dossier renvoie à des phases ultérieures, notamment à l'élaboration du dossier « loi sur l'eau »*** pour identifier et préciser les mesures opérationnelles propres à atténuer ou compenser certains des impacts, en particulier ceux, importants, liés à l'eau. ***Or, l'AE constate que ce sont les effets sur les sources de Beauthéac et sur le ruisseau de Joviac qui sont discriminants du point de vue de l'environnement.*** Il est symptomatique que la carte page 144 intitulée « synthèse des impacts et mesures » ne traite pas du tout de l'eau.

Pour ce seul domaine, l'AE a identifié les principaux enjeux suivants :

- la protection de la qualité de l'eau des sources de Bauthéac ;

- la protection de leur approvisionnement quantitatif ;
- le rejet des eaux de ruissellement de l'ouvrage au niveau du périmètre éloigné des sources de Beauthéac ;
- les rejets des eaux dans le milieu naturel et notamment la protection du ruisseau de Joviac qui recèle une population exceptionnelle d'écrevisses à pattes blanches ;
- le maintien du réseau hydraulique du château de Joviac ;
- le passage du Chambeyrol sur la voie ferrée qui verra son débit de crue renforcé de 14% ;
- la recherche d'une surface submersible équivalente au projet à son raccordement avec la RD 86 ;
- l'évacuation des crues dans la vallée du Rhône ;
- la taille et la configuration des bassins de rétention ;
- la séparation ou non des eaux venant du milieu naturel et de la chaussée au droit des sources de Beauthéac et du Joviac...

D'une manière générale, pour limiter les impacts, le maître d'ouvrage fait des propositions intéressantes telles que le rétablissement des circulations d'espèces de grande faune : chevreuil, sanglier qui est bien traité, eu égard aux enjeux identifiés. D'autre part, l'AE a noté un effort de réduction des impacts sur la faune terrestre lors des déboisements. Ainsi, la perte d'habitat forestier pour les chauve-souris est compensée par des gîtes sous voûtes des ouvrages d'art. L'AE, tout en trouvant l'idée séduisante, constate l'absence d'inventaires d'espèces permettant d'apprécier la pertinence de la compensation. Un inventaire des espèces de chiroptères, pour le moins, doit être entrepris et les mesures correctrices ou de compensation retenues doivent être analysées de manière adaptée et approfondie .

L'AE relève un certain nombre d'insuffisances dans le dossier. On peut citer :

- ***l'état initial du bruit*** qui comporte peu de points de mesures, effectuées à une seule date, et qui est donc incomplet et non satisfaisant eu égard à l'enjeu fort de réduction du bruit dans l'agglomération du Teil. ;
- ***des confusions entre mesures d'accompagnement et de compensation ;***
- ***le rétablissement du corridor biologique du Chambeyrol***, liaison avec la ripisylve du Rhône également impacté par la déviation nord de la RD86, et ***qui n'est pas traité ;***
- de façon générale, ***les impacts cumulatifs résultant des deux ouvrages de déviation*** des RD 86 et RN 102, qui ***ne sont pas abordés ;***
- ***la reconstitution de milieux originaux*** limitée aux merlons paysagers ou antibruit : ces dispositifs nécessitent des emprises supplémentaires prises sur les milieux naturels qui ne sont pas détaillées.

L'AE estime indispensable que le maître d'ouvrage s'engage fermement dès le dossier soumis à l'enquête publique ***sur les mesures qu'il adoptera pour compenser la suppression de 28 hectares environ d'espaces naturels***, comprenant des milieux humides, mesures qui ne sont que très partiellement et sommairement esquissées dans le dossier. Ces mesures liées aux milieux naturels, devraient être examinées en concertation avec les partenaires locaux : services de l'environnement, collectivités et associations de protection de la nature.

Pour que le contenu du dossier mis à l'enquête publique soit conforme aux prescriptions

réglementaires concernant les études d'impact, l'AE estime indispensable de compléter le dossier par :

- **la justification**, en application de l'article R. 122-3 §3 du code de l'environnement, **des « raisons pour lesquelles**, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, **le projet présenté a été retenu »** ;
- **le dossier technique de l'an 2000 ayant conduit au choix du parti nord**, notamment du point de vue de l'environnement ;
- **le dossier relatif aux incidences du projet au titre de la loi sur l'eau** (Art. L 214-1 et suivants du code l'environnement) ; le présent dossier annonce en effet que les impacts sur les sources et plus généralement l'hydrologie, seront approfondis dans cette étude, alors que ces impacts sont déterminants. Les mesures d'atténuation et de compensation relevant de cet important volet sont également renvoyées aux études « loi sur l'eau ». Le diagnostic des impacts de l'ouvrage sur l'hydrogéologie, soit très concrètement sur des ressources d'eau potable et sur des milieux patrimoniaux (ruisseau de Joviac), relève bien de l'étude d'impact globale du projet, et doit donc être traité dès maintenant.
- **un engagement du maître d'ouvrage sur la mise en place d'un suivi** pour apporter les corrections éventuellement nécessaires au maintien du débit des sources de Beauthéac et au maintien de la population d'écrevisses du Joviac ;
- **une réflexion sur le maintien des corridors biologiques** ;
- **un engagement sur les mesures qu'il prendra pour la compensation de la disparition des milieux naturels**, basée sur les types de milieux impactés sur 28 hectares ;
- les conditions d'application du **régime de dérogation relatives aux espèces protégées** ;
- **la dénomination précise et complète des auteurs de l'étude d'impact** (Art. R.122-1 du code de l'environnement), le nom des bureaux d'études ne suffisant pas ;
- **un résumé non technique complet** qui puisse se lire indépendamment du dossier principal, accompagné d'une ou plusieurs cartes.

Ainsi, des éléments parmi les plus sensibles du dossier sont renvoyés au dossier « loi sur l'eau ». Pour la bonne compréhension du public, ***l'AE estime que pour des projets de cette nature, il y a lieu de mettre en cohérence les enquêtes publiques des projets avec celles relatives à des procédures particulières qui en découlent, telle que celle sur la « loi sur l'eau »***, en les traitant si possible de manière simultanée. Pour le cas où cela n'est pas possible, le public doit trouver, pour le moins, tous les éléments nécessaires à sa compréhension dans le dossier d'enquête publique du projet.

L'AE regrette au vu des insuffisances actuelles du dossier que la réponse apportée à la question légitime de la déviation du Teil ne soit pas suffisamment étayée.

Cet avis rendu par l'AE sur l'évaluation environnementale d'un projet est fondé sur des éléments techniques qui sont détaillés dans l'annexe, ci-après.

*
* *

ANNEXE I

Analyse technique détaillée du rapport d'évaluation

I L'analyse du contexte du projet

Le projet d'aménagement examiné par l'AE consiste en la création d'un contournement par le nord de l'agglomération du Teil par la RN 102. La route nationale actuelle traverse l'agglomération du Teil pour franchir le Rhône. Il s'agit d'un tracé nouveau d'une longueur de 4,5 Km, et d'une largeur courante de 12,50 m, représentant une surface d'emprise de 283 000m², développé sur les communes du Teil et de Rochemaure. Une voie pour véhicules lents est prévue à l'est du projet dans le sens Rhône-Aubenas.

Cet aménagement s'intègre dans un projet comportant la déviation d'un tronçon de la RN 86 au nord du Teil.

Le débouché actuel de la RN 102 sur la vallée du Rhône traverse la zone urbaine du Teil sur un parcours urbain très étroit. Le pont de la RN 102 qui accède directement au centre de Montélimar est de plus très attractif.

L'objectif du projet est de reporter le trafic de transit de la RN 102 sur une voie de contournement.

Il s'agit d'un projet ancien puisque le contournement par le nord est pris en considération comme PIG par arrêté préfectoral du 30 juillet 1993. L'étude d'un contournement par le sud étant demandée par la commune de Rochemaure et par des associations, différents scénarios de contournement ont été présentés en concertation publique (Art. R. 300 1 et 2 du code de l'urbanisme) au printemps 1999. Suite à cette concertation présentant 8 variantes : nord, centre et sud, l'option nord, jugée plus courte, plus économique, plus attractive pour le trafic et d'impacts environnementaux équivalents a été retenue et validée par décision ministérielle du 13 juin 2001.

Une nouvelle décision ministérielle du 1er octobre 2001 a prescrit le phasage de l'opération en deux tranches fonctionnelles : prolongement nord de la déviation de la RD 86 (ex RN 86), actuellement en cours de construction, et contournement nord du Teil par la RN 102.

Le tracé retenu emprunte des tracés de variantes retenues par décision ministérielle, couplés avec une variante (N° 5) qui n'est pas présentée comme faisant partie de ces tracés initiaux.

II L'analyse du caractère complet du rapport environnemental

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique adressé à l'autorité environnementale comprend :

- l'objet de l'enquête avec des informations juridiques et administratives ;
- un plan de situation du projet soumis à l'enquête ;
- une notice ;
- un plan général des travaux ;
- une étude d'impact avec des annexes ;
- un projet de classement et déclassement de voiries.

L'étude d'impact (rapport environnemental) avec ses annexes comprend :

- une appréciation des impacts du programme, incluant le choix du programme de travaux ;
- l'état initial de l'environnement ;
- la justification de la solution retenue ;
- la présentation de la solution retenue, des incidences sur l'environnement et des mesures réductrices ;
- les effets du projet sur la santé et les mesures associées ;
- le coût de mesures réductrices ;
- l'analyse des consommations énergétiques, de coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ;
- les méthodologies d'évaluation des impacts de l'opération ;
- le résumé non technique.

Le code de l'environnement (Art. R.122-3) précise le contenu des études d'impact qui doivent comprendre :

- une analyse de l'état initial ;
- une analyse des effets directs et indirects ;
- les raisons pour lesquelles le projet a été retenu ;
- les mesures envisagées pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes ;
- une analyse des méthodes utilisées ;
- une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet ;
- un résumé non technique ;
- lorsque la réalisation des travaux est fractionnée, l'étude d'impact de chacune des phases doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

Ce projet constitue, selon la décision ministérielle du 13 juin 2001, la 2^e tranche fonctionnelle du contournement nord du Teil. La première tranche qui est réalisée sous maîtrise d'ouvrage départementale étant déjà en cours de réalisation, on ne peut pas reprocher au présent dossier de ne pas prendre en compte la totalité de l'opération. A ce titre, l'étude d'impact est formellement conforme au code de l'environnement³. Toutefois, le présent dossier aurait pu comporter le résumé non technique de la déviation nord de la RN 86 car la zone inondable du Rhône où se situe le raccordement des deux voies, et le corridor biologique du Chambeyrol, sont impactés par les deux projets.

Il existe 3 sites Natura 2000 (ZPS ou SIC) dans le fuseau d'étude tous situés à plus de 6 Km du projet, et sans liaisons fonctionnelles avec celui-ci. Ces sites ne seront pas affectés de manière notable.

L'article R.122-1 du code de l'environnement indique : « la dénomination précise et complète du ou des auteurs de l'étude d'impact doit figurer sur le document final ». Le nom du bureau d'étude ayant établi l'étude d'impact est précisé, mais celle-ci n'indique pas le nom des auteurs. L'indication d'intervenants donnée en verso de la page de couverture pour l'ensemble du dossier d'enquête (A.Botella et C.Macheray) ne permet pas de savoir, comme le prescrit le code de l'environnement,

³ L'Art. R. 122-3 IV impose que « lorsque la réalisation des projets est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme »

qui a réalisé l'étude d'impact.

Les autres informations exigibles sont contenues dans le rapport, même si elles ne font pas l'objet d'un chapitre spécifique. Nous allons, ci-après, examiner dans le détail les informations contenues dans l'étude d'impact.

III L'analyse de la qualité du contenu du rapport environnemental et du caractère approprié des informations qu'il contient

Le tracé traverse, dans un relief vigoureux, une zone d'aquifères alimentant des sources captées pour l'alimentation en eau potable, ou induisant des milieux humides et aquatiques remarquables. Les boisements appartenant à la série du chêne pubescent sont sans grande originalité, mais des prairies sèches riches en orchidées et autres espèces patrimoniales sont bien développées. L'avifaune occupant ces milieux variés en déprise agricole a été bien inventoriée, sans toutefois que soit précisé le statut des espèces, mais les autres groupes zoologiques ne l'ont été que partiellement.

3-1 L'analyse du résumé non technique.

Le résumé non technique présenté n'est pas à proprement parler un résumé. Il consiste pour l'essentiel en une juxtaposition d'éléments de synthèse extraits du rapport principal. Les enjeux et contraintes reproduisent le tableau de synthèse du rapport principal (p 96). Ils sont hiérarchisés dans le détail mais auraient mérité un commentaire d'ensemble. Les impacts et mesures sont présentés de façon synoptique sur un orthophotoplan, (reproduction du plan de synthèse p 144) : présentation cartographique de qualité, d'examen aisé et agréable, mais non commentée, et de laquelle les impacts et mesures concernant l'eau sont absents.

Les mesures prises pour éviter, atténuer ou compenser les impacts sont totalement absentes du résumé, de même que l'évaluation des coûts collectifs et avantages induits visés à l'article R.122-3 §6 du code de l'environnement

Le résumé non technique doit pouvoir se lire de façon autonome et couvrir tout le champ d'évaluation de l'étude d'impact, ce qui n'est pas le cas.

3-2 La justification du projet

La justification de principe du projet se trouve dans la fonction assurée par la RN 102, et dans les nuisances générées par son passage en zone urbaine dense du Teil. Cet itinéraire qui assure la desserte des reliefs ardéchois et du bassin d'Aubenas cumule des fonctions de transit entre le massif central et la vallée du Rhône et est qualifié de stratégique.

La traversée actuelle de la zone urbaine du Teil par la RN 102 présente des difficultés et nuisances importantes. L'objectif affiché est de reporter le trafic de la RN 102 sur une voie de contournement, pour alléger la traversée du Teil, améliorer la fluidité du trafic, améliorer les conditions de circulation et de sécurité des usagers et riverains, réduire les nuisances (bruit et pollution de l'air).

Les explications avancées par le maître d'ouvrage pour justifier le tracé retenu sont le résultat de deux concertations. La première concerne le résultat de 1999 présentant deux grandes familles de variantes, nord et sud et qui s'achève sans conclusion. La seconde a conduit aux conclusions présentées dans une étude intitulée « Bilan étape, décembre 2000 » qui ne figure pas dans le dossier. Ce dossier présenterait une analyse détaillée de 8 variantes : 3 au nord du Teil, une au centre et 2 au sud. Les conclusions de cette étude ont amené dans une première phase à :

- éliminer la variante centre trop préjudiciable à l'habitat ;
- choisir pour les variantes nord, la variante dite N2, reliant la RN 102 en aval du Pontet à la future déviation nord du Teil par la RN 86, au droit du Chambeyrol, et contournant par le nord la colline de Montagnole ;
- choisir pour les variantes sud, la variante dite S1 plus éloignée de l'habitat, et reliant la RN 102 en aval du Pontet, au giratoire « Lafarge », en extrémité de l'actuelle déviation RD 86 sud du Teil. Le maître d'ouvrage renvoie le choix définitif du tracé nord à une décision ministérielle du 13 juin 2001.

Pour l'AE, au vu de l'article R.122-3 §3 du code de l'environnement, le fait qu'une décision ministérielle ait entériné le parti d'aménagement nord ne justifie pas le fait que les données environnementales soient totalement lacunaires dans la partie sud.

De plus, pour l'explication de la solution retenue, le paragraphe IV page 103 est totalement incompréhensible par rapport à la carte des variantes figurant page 101. La légende « tronc commun » du plan de page 101 ne correspond pas à la réalité. La superposition des différents plans tend à montrer que le tracé retenu emprunte au départ (viaduc de Chambeyrol) la variante 2, pour confluer vers la 1 au niveau de Beauthéac, puis emprunter la 5 au nord de la Sablière.

3-3 L'analyse de l'état initial

3-3-1 Le milieu physique

L'hydrogéologie relève de deux systèmes aquifères. Le premier alimente les sources de Charonsac (captage de Bauthéac), et les sources de la Sablière alimentant le ruisseau de Joviac. Le second concerne le vaste aquifère « Alluvions du Rhône du confluent de l'Isère à la Durance » qui alimente le captage de Grimolles à Rochemaure.

Les investigations réalisées pour détailler les aquifères de Charonsac et La Sablière (résistivité électrique mesurée suivant un profil) ne semblent pas permettre d'expliquer complètement le fonctionnement complexe des aquifères à l'amont des sources.

La zone d'étude franchit plusieurs cours d'eau pérennes à régime torrentiel, d'ouest en est le Frayol, le Mayouet, le Joviac, le Chambeyrol, et dix talwegs à écoulements torrentiels, sporadiques. A l'est, la zone d'étude atteint la zone inondable du Rhône.

Le Joviac héberge une population importante d'écrevisse à pieds blancs, le Frayol abrite des espèces de l'annexe II de la Directive Habitats : blageon, loche franche (également inscrite sur la liste rouge nationale) et barbeau méridional.

Les risques naturels sont significatifs comme les inondations qui peuvent résulter de crues du Rhône en limite est de l'aire d'étude ou de crues torrentielles des divers rivières et ravins, et le risque feux de forêts qui est présent dans l'ouest de la zone d'étude. Les équipements de prévention spécifiques des feux font l'objet d'une signalisation sur le terrain. La sensibilité à l'incendie de cette région naturelle est susceptible de s'accroître sensiblement avec le changement climatique, et le rétablissement des ouvrages spécifiques devra en tenir compte .

3-3-2 Les milieux naturels

Les milieux naturels font l'objet d'une description détaillée, étayée par des inventaires non exhaustifs.

Les zonages (ZNIEFF, espaces naturels sensibles⁴, Natura 2000) identifient d'une part le milieu rhodanien, le moyen Rhône et ses annexes fluviales, et d'autre part les reliefs correspondant aux contreforts du Coiron et du Bas Vivarais. La zone d'étude est ainsi concernée par deux ZNIEFF de type I et II.

La flore recensée compte 365 espèces, dont l'ophioglosse (*ophioglossum vulgatum*), fougère protégée au plan régional, et la corroyère (*coriaria myrtifolia*) plante méditerranéenne commune en Provence et Languedoc, ici en station disjointe de son aire principale.

La faune a été prospectée à des périodes pertinentes. Toutefois il n'y a pas eu d'observation pendant la période de mai à août qui aurait permis des compléments utiles. Les éléments les plus documentés concernent la faune ubiquiste banale : sanglier, chevreuil, renard. L'attention portée aux espèces patrimoniales comme le castor et surtout la loutre est justifiée. En revanche, il est dommage de ne pas avoir procédé à l'identification des chauves-souris, dont les habitats seront impactés. L'avifaune est correctement inventoriée, sans que soit précisé le statut des espèces (nicheur, de passage ...). La prospection des amphibiens et des reptiles n'a pas été systématique. Par contre, l'étude souligne à juste titre l'exigence de l'écrevisse à pattes blanches, en matière de qualité de l'eau dans le ruisseau de Joviac. Les insectes n'ont pas fait l'objet de prospection détaillée.

Concernant les fonctionnalités écologiques, l'exposé ne distingue pas clairement les notions de corridors pour la faune aquatique de ceux pour la faune terrestre dans les talwegs. Vis-à-vis de la faune terrestre, le cloisonnement du talweg du Frayol par la RN 102 actuelle est noté.

L'AE aurait apprécié de pouvoir identifier des corridors aquatiques avec leur fonctionnalité connue, leurs obstacles et menaces éventuelles et celle des corridors terrestres, avec les espèces concernées, les massifs reliés. Le Chambeyrol, qui apparaît dans la cartographie régionale des réseaux écologiques Rhône-Alpes, en tant que liaison avec le lit majeur du Rhône, ne paraît pas avoir été pris en compte à ce titre d'autant que l'effet cumulatif des impacts de ce projet avec ceux de la déviation nord de la RD 86 est à considérer.

3-3-3 Le milieu humain

Les communes du Teil et de Rochemaure sont pourvues de documents d'urbanisme (PLU⁵). Dans celui du Teil, la zone d'étude se situe dans un espace boisé classé (EBC) et en zone UB, un emplacement réservé correspondant à un fuseau d'étude inscrit par arrêté préfectoral du 28 janvier 2002. Sur la commune de Rochemaure, aucun emplacement réservé n'est prévu bien que la dernière révision du PLU date de 2006.

Le projet est concerné par de nombreuses servitudes correspondant à des réseaux (électricité, chemin de fer), ou à des zonages territoriaux: protection de monuments historiques, protection de captages d'eau potable, zones submersibles du Rhône, régime forestier.

Les deux communes accusent une croissance démographique, mais plus marquée à Rochemaure. Le bâti se développe de manière dispersée. Une majorité des actifs des deux communes travaillent dans une autre commune de l'aire montilienne et cette proportion tend à augmenter. Ceci implique l'utilisation de la voiture particulière, sans que le dossier comporte d'éléments précis, actuels ou prospectifs, sur les itinéraires concernés.

4 Ci-après dénommés ENS

5 Plan local d'urbanisme

L'activité agricole est présente sur les deux communes sur des surfaces modestes. Les surfaces agricoles (cultures et prairies) figurant sur la carte page 73 ne semblent pas correspondre au linéaire de 1 700 m concernées par le projet, figurant dans l'étude comparative des trajets.

Au titre des activités, l'étude souligne le dynamisme économique des deux aires urbaines de Montélimar et d'Aubenas, qui favorisera des flux de déplacements de plus en plus importants sur la RN 102,

Au titre des risque technologiques, aucun site « SEVESO » ne se situe dans la zone d'étude. Le plan particulier d'intervention (PPI) de la centrale nucléaire de Cruas Meysse (située à 8 km au nord de l'aire d'étude) place la nouvelle voie hors du périmètre de danger immédiat qui est fixé à 2 km.

La RN 102 traverse la zone urbaine dense du Teil, l'exposant aux risques liés aux transports de matières dangereuses.

Dans le contexte du développement des deux communes et des aires de Montélimar et Aubenas, les difficultés de circulation sont liées à la traversée du Teil, et aussi au pont du Teil. L'AE constate que l'étude ne précise pas si le projet apportera une amélioration du franchissement de ce pont.

Concernant le patrimoine archéologique, la DRAC évoque de nombreux vestiges archéologiques. Il est probable que le projet révèle des sites archéologiques inconnus d'époques diverses.

L'état initial du bruit sur le site est caractérisé en différents points de la zone d'étude de la future déviation mais curieusement il n'y a pas eu de mesures dans l'agglomération du Teil alors que la diminution du bruit est l'un des objets mêmes du projet. D'autre part, le caractère saisonnier du trafic ne semble pas avoir été pris en compte, une seule campagne de mesures ayant été réalisée à l'automne.

3-3-4 Les enjeux et la sensibilité paysagère

Ils font l'objet d'une étude relativement succincte, par rapport à d'autres thèmes, alors que le passage à proximité du château de Joviac paraît être un sujet majeur.

3-3-5 La synthèse des enjeux et des contraintes

Le dossier ne hiérarchise pas ces éléments entre eux comme l'on pouvait s'y attendre, mais situe le niveau d'intensité de chaque thématique parmi 4 classes, de « très fort » à « non significatif ».

Les contraintes relèvent de 6 domaines, topographie, géologie, climat, risques majeurs, documents d'urbanisme (servitudes) et risques technologiques. Les enjeux relèvent de la géologie et hydrologie (sources), de la qualité de l'air, des milieux et espèces protégés, de l'activité humaine (économique et social, bâti, déplacements, patrimoine, tourisme...) et du paysage.

De ce tableau de synthèse non commenté, se dégagent quelques groupes d'enjeux parmi ceux qualifiés de très forts :

- géologie, hydrogéologie et hydrologie.
- déplacements et réseaux de transports.
- implantation du bâti, patrimoine archéologique et historique, faune et flore.

3-4 L'analyse des principales solutions de substitution et les raisons pour lesquelles le maître d'ouvrage a retenu le projet

Le choix de ce tracé résulte d'un processus déjà ancien, lors duquel les différentes options n'ont pas fait l'objet de processus d'évaluation homogènes.

La commune de Rochemaure et différentes associations ayant demandé l'étude d'un contournement par le sud, différents scénarios de contournement ont été présentés en concertation publique au printemps 1999. Cette concertation présentait 8 variantes en trois familles : nord, centre et sud. L'option nord, jugée plus courte, plus économique, plus attractive pour le trafic et d'impacts environnementaux équivalents a été retenue et validée par décision ministérielle du 13 juin 2001.

Il ne semble pas que les trois options nord, centre et sud, qui représentaient a priori l'éventail de réponses techniques possibles au problème posé, aient alors fait l'objet d'études environnementales de niveau équivalent, même moins détaillées que la présente étude d'impact. Rien ne permet en tout cas au vu du présent dossier de caractériser les autres options vis-à-vis des grands critères de choix de l'option retenue (aquifères, sources et zones humides, habitats concernés, corridors biologiques, monuments historiques, nuisances aux zones urbanisées, coûts et avantages du projet) pour étayer l'affirmation de l'équivalence environnementale des options nord et sud.

Une décision ministérielle du 1er octobre 2001 a prescrit le phasage de l'opération en deux tranches fonctionnelles : le prolongement nord de la déviation de la RD 86 (ex RN 86), actuellement en cours de construction sous maîtrise d'ouvrage départementale, et le contournement nord du Teil par la RN 102, avec maîtrise d'ouvrage Etat.

L'évolution propre du projet a donc conduit à limiter ou cantonner les choix possibles au sein de la famille de variantes « nord », complétées par un tracé « 5 » voisin.

Le choix de la solution retenue issue des variantes 2 et 5 est présenté comme la solution « la plus favorable et la plus fonctionnelle ». Les motifs du choix sont l'éloignement du périmètre de protection d'un captage, la limitation d'impacts sur l'habitat et sur le bâti futur, l'absence d'impacts majeurs et la possibilité d'atténuer ceux-ci, la possibilité de réaliser un aménagement de qualité intégré à l'environnement et enfin l'avis favorable des services de l'Etat.

L'AE constate qu'il n'est en aucune façon démontré que l'impact sur les zones humides et l'alimentation du Joviac ne puisse être considéré comme déterminant du choix d'un tracé, les conséquences de cet impact pouvant être majeures pour la population d'écrevisses.

Les critères d'évaluation des variantes sont présentées sous forme de tableau (p 102).

Le franchissement des cours d'eau et l'effet sur la zone inondable du Rhône, impacté de façon équivalente par les différentes variantes retenues, neutres vis-à-vis du choix, ne sont pas prises en compte dans cette comparaison.

Au titre des risques naturels, la zone inondable du Rhône concernant le projet sur 80 m, à proximité de la jonction avec la RD 86 nouvelle, la compensation du remblai prévue au SDAGE est renvoyée au dossier « loi sur l'eau ». Les impacts éventuels de cette compensation (en volume d'excavation) échappent donc, là encore, à la présente étude.

L'AE préconise que la disparition de zones d'expansion de crues soit compensée de manière exacte, et que les écoulements de crue fassent l'objet d'une attention particulière, prenant en compte la déviation nord de la RD 86.

Le choix final est présenté comme la mise en évidence de ce qu'un tronçon de la variante « 5 » associé à un tronçon de la variante « 2 » permet de s'éloigner du captage AEP de Beauthéac, minimise l'impact sur le bâti et, *« dépourvue d'impacts majeurs, permet la mise en œuvre de*

mesures compensatoires ». L'AE fait le constat qu'il y a ici confusion entre mesures correctrices et compensatoires.

Il a été souligné plus haut que le choix du tracé présenté p103 est en contradiction avec la carte des variantes figurant p101.

3-5 L'analyse des effets directs et indirects du projet et les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible compenser les conséquences du projet

Le maître d'ouvrage aborde successivement les effets temporaires liés à la phase de chantier, puis ceux de l'ouvrage en fonctionnement.

L'incidence du projet sur l'eau et les milieux aquatiques est renvoyée au dossier loi sur l'eau « *qui sera déposé indépendamment* ».

Hydrogéologie et hydrologie étant identifiées comme des enjeux majeurs du projet, il est regrettable que l'enquête publique conduite au titre de l'étude d'impact et l'enquête publique relative aux dossiers d'incidence loi sur l'eau (articles L. 214-1 et suivants du code l'environnement) se déroulent sur la base de dossiers indépendants.

Le DREAL consulté par l'AE sur ce point a répondu par courrier du 6 octobre que la quantification des impacts et le dimensionnement des ouvrages seraient réalisés après étude du projet, consécutive à l'approbation de l'avant projet après conclusions du commissaire-enquêteur.

Ces deux procédures sont fréquemment traitées distinctement mais dans le cas présent, au vu de l'importance des aspects hydrogéologiques, hydrobiologiques et de ceux liés à la maîtrise des ruissellements, l'AE estime indispensable pour la compréhension globale et synthétique du projet de disposer d'une étude d'impact, complétée des items nécessaires pour satisfaire aux exigences spécifiques du régime d'autorisation au titre de la « loi sur l'eau » dans le dossier qui sera soumis à l'enquête publique.

3-5-1 Les impacts temporaires (chantier) sur la qualité des eaux superficielles et souterraines sont ceux de colmatages et de pollutions. Les mesures prévues sont une aire étanche de stationnement des engins et du matériel, une attention particulière dans le secteur des sources d'eau potable de Beauthéac et du Pontet, avec un suivi qualitatif et quantitatif de celles-ci pendant la période de chantier et une durée limitée après. Le courrier du DREAL précise que des mesures seront effectuées tous les 15 jours, et après des pluies significatives. Des engagements sur les mesures et leur efficacité seraient demandés aux entreprises, assortis de pénalités en cas de leur non respect. Une remise en état du site est prévue.

L'AE considère que le maître d'ouvrage doit assurer le rétablissement de l'alimentation en quantité et en qualité de la ressource en eau et doit s'engager sur le résultat. Elle demande qu'un suivi sur plusieurs années soit mis en place permettant de déterminer et réaliser les corrections qui seraient éventuellement nécessaires.

Les émissions polluantes

Les mesures prévues par le maître d'ouvrage comportent une « démarche qualité ». Il faut rappeler qu'une réelle démarche qualité, judicieuse dans son principe, ne pourrait se limiter à la maîtrise des polluants de l'air, mais devrait concerner tous les impacts environnementaux liés à l'activité du maître d'ouvrage et des entreprises.

Concernant le « **milieu naturel** », les impacts temporaires font l'objet de mesures à caractère très général (préservation des espaces naturels, des structures végétales, précaution vis-à-vis des espèces invasives, sensibilisation du personnel, délimitation stricte du site d'intervention. En revanche, le phasage du chantier serait établi a posteriori, « après prise en compte des exigences préexistantes », au moyen d'une « mission de management environnemental ». la définition des interventions est ainsi différée, ce qui paraît corrélé à la faiblesse des inventaires initiaux, de la faune en particulier (hormis les oiseaux). Aucun engagement précis n'est ainsi pris à ce niveau. L'AE note que si le détail des ouvrages sera mieux connu dans les phases ultérieures, la connaissance des espèces et milieux ne sera pas meilleure.

Des précautions sont préconisées vis-à-vis des défrichements mais il conviendrait d'être attentif également à l'exploitation hors saison de végétation, les reptiles et amphibiens ayant souvent pour abri hivernal les souches et leurs abords et les premiers centimètres d'épaisseur du sol.

3-5-2 Les impacts permanents.

Concernant le **milieu physique**, le régime cévenol des cours d'eau est pris en compte, et des murs de soutènement limitant les emprises de terrassements sont prévus. Mais d'autres mesures visant à assurer la stabilité des bâtiments et voiries existantes sont renvoyés à des études géotechniques et choix ultérieurs. Pour éviter que des impacts temporaires de chantier ne se transforment en impacts permanents, l'emprise du chantier devrait être délimitée au départ de façon stricte et définitive, et inclure toutes les emprises de voies de chantier. A l'issue des travaux, les seules voies maintenues devront être celles nécessaires au rétablissement des continuités des voies publiques existantes, toutes les autres emprises devant être restituées dans un état naturel.

Hydrogéologie et hydrologie.

Les sources de Beauthéac sont captées pour l'alimentation humaine ; celles de Joviac alimentent le ruisseau à écrevisses et le système hydraulique historique du château.

Comme le souligne l'ONEMA en réponse à une demande de l'AE, le dispositif drainant prévu au droit des sources de Beauthéac, en tapis ou épi, est susceptible de modifier les écoulements souterrains en établissant des circulations préférentielles.

Le suivi dans le temps de la qualité de l'eau des sources n'est pas prévu.

Concernant les sources alimentant le Joviac, l'AE demande que le profil en long soit calé pour perturber le moins possible les écoulements. Le DREAL précise dans son courrier du 6 octobre que le profil en long serait relevé d'environ 4m pour limiter l'impact du projet .

Des collecteurs, des bassins de rétention (6) et d'évacuation à débit régulé sont prévus, mais leur dimensionnement, et les impacts de ces dispositifs, sont renvoyés au dossier « loi sur l'eau ».

Le présent dossier ne précise pas la capacité de ces bassins qui permettent la régulation des débits de crue, et la sédimentation des pollutions.

Ces bassins doivent assurer « dans une certaine limite » le piégeage de pollutions accidentelles. Il n'est pas possible d'apprécier la pertinence des dispositifs prévus en cas d'accident survenant quand les bassins de rétention sont pleins. D'autre part, certains bassins de rétention qui sont préfigurés sur le plan des aménagements paysagers semblent occuper des lits mineurs de cours d'eau, ce que ne permet pas le code de l'environnement.

Globalement, l'AE n'est pas en mesure de vérifier que les aménagements dans le domaine de l'eau

sont efficaces. Elle remarque à cet égard que la carte synthétique des aménagements (p145) ne comporte aucune de ces mesures.

L'AE consciente des difficultés de ce dossier demande que les aménagements, comme le calage du profil en long de l'ouvrage, conduisent à une perturbation la plus faible possible sur les plans qualitatif et quantitatif dans le domaine de l'eau. D'autre part, la séparation des eaux de ruissellement de la chaussée de celles du terrain naturel devrait être la règle. Les dispositions correspondantes sont prévues pour Joviac, mais ne sont pas évoquées pour le secteur de Beauthéac.

L'AE demande un suivi sur au moins 5 ans de la quantité et de la qualité des eaux de source des deux ensembles (Beauthéac et Joviac), permettant d'apprécier les effets des dispositifs et des aménagements prévus.

L'impact sur la qualité de l'air sera positif pour les habitants du Teil mais il est regrettable que le projet ne contribue pas à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Les impacts permanents sur les milieux naturels

L'étude conclut à l'absence d'effets sur des espèces de la directive Habitats.

Elle relève le fractionnement des habitats et corridors et précise leurs rétablissements, tout en soulignant que la pose de clôtures à faune (gibier) sera réalisée avec les organisations de chasse locales. Il serait fondé d'examiner également, avec les interlocuteurs appropriés, les continuités pour les espèces non gibier.

Des impacts sur les chauves souris sont cités, mais aucun inventaire n'ayant été fait, et les besoins vitaux des différentes espèces étant différents en ce qui concerne les aires d'alimentation et les sites de repos, les éléments restent insuffisants sur ce point. Les gîtes à chauve-souris prévus sous les ouvrages, notamment du Frayol et du Chambeyrol, paraissent ne représenter qu'une compensation très partielle aux gîtes forestiers détruits sur 20 hectares, d'autant que les espèces de chiroptères utilisant des abris rocheux sont souvent différentes de celles s'abritant sous les troncs et écorces.

Les mesures de réduction de la fragmentation des milieux sont étudiées avec précision. Toutefois, il a été dit par ailleurs que l'implantation ultérieure de clôtures peut influencer sur l'efficacité des dispositifs décrits.

Les batraciens ont été inventoriés de façon lacunaire, et les mesures de sauvegarde ne sont pas précisées.

Les conditions d'application du régime de dérogation prévu par l'article L 411-2 du Code de l'Environnement, relatives à la destruction d'espèces protégées, ne sont pas traitées.

Un paragraphe spécifique traite de mesures de compensation et d'accompagnement

Compensation et accompagnement ne recouvrent pas les mêmes sujets. L'AE préconise que l'on traite séparément les actions relevant de ces deux domaines.

La remarque préliminaire de ne pas reboiser nécessairement paraît judicieuse. Il est ainsi proposé de créer des milieux secs à la faveur des mouvements de terrain du projet.

De même un plan de gestion de milieux humides est évoqué. La compensation des 1,5 ha détruits n'est toutefois pas abordée.

Ces intentions ne pourraient constituer des mesures compensatoires que si leurs modalités étaient précisées et si les moyens d'action nécessaires au maintien durable de ces milieux étaient prévus dans le projet, ce qui n'est pas le cas.

Si la question des continuités écologiques pour la faune, principalement gibier, est abordée de façon détaillée, la destruction nette de 28 hectares (évaluation ne comprenant pas clairement les emprises chantier et les bassins de rétention) ne conduit à aucune proposition de compensation.

Dans le cadre de l'objectif général d'arrêt de l'érosion de la biodiversité en 2010, l'AE préconise que le maître d'ouvrage, au moment de l'enquête publique, s'engage à mettre en place une compensation négociée avec élus et associations intéressés pour la suppression de ces 28 hectares, incluant 1,5 ha de zones humides.

Milieu humain.

Les mesures d'accompagnement des impacts sur l'activité agricole sont renvoyées à l'enquête parcellaire, de même que l'identification des maisons à acquérir situées sur l'emprise.

Au titre des risques technologiques, concernant le risque nucléaire, l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) a confirmé à l'AE par courrier du 22 septembre l'avis formulé au préfet de l'Ardèche le 9 avril 2009. Le projet qui se trouve à l'intérieur du PPI de la centrale de Cruas Meysse, mais hors de la zone d'alerte d'urgence, « n'est pas susceptible d'empêcher la bonne mise en œuvre du PPI et n'appelle pas de remarque particulière ». L'attention de l'AE avait été attirée par des associations locales sur les possibles effets cumulatifs du risque nucléaire et de risques naturels, notamment sismique. L'AE considère que le seul lien entre le projet de déviation et cette question concerne la mise en œuvre du PPI, que la déviation n'est pas de nature à contrarier.

Le risque de transport de matières dangereuses est identifié, mais les seuls impacts décrits (p 125) le sont au titre de perturbation du milieu aquatique par des impacts temporaires de la phase chantier.

Au titre du rétablissement des voies de circulation, les ouvrages devront strictement se limiter au rétablissement des voies préexistantes, sous peine de compromettre les continuités écologiques analysées par ailleurs.

Le bruit résultant de la fréquentation de l'ouvrage projeté a fait l'objet d'une modélisation suivant une méthode normalisée. Le maître d'ouvrage a pris les normes les plus contraignantes pour lui, ce qui paraît justifié.

Le réaménagement paysager des emprises est traité de façon minutieuse, sauf pour les ouvrages hydrauliques (bassins de rétention) dont la définition précise est renvoyée au dossier « Loi sur l'eau ». Des incohérences apparaissent toutefois dans la largeur des éléments végétaux, entre vues en plan et en coupe. Enfin, l'aspect prévention des incendies ne paraît pas y avoir été intégré.

Les effets des pollutions sur la santé

Après un rappel circonstancié des doses seuils et des effets généraux des différents polluants (NOx, CO, O₃, SO₂, Benzène...) il n'y a pas d'indication spécifique au projet, de l'évolution des quantités émises et de leur mode de diffusion, avant et après réalisation de l'ouvrage. Les effets de la pollution de l'eau, et ceux de la pollution sonore, sont traités en termes généraux. Ces données sont peu utilisées pour caractériser ensuite l'exposition des populations au risque sanitaire.

L'étude considère que tous les **risques de pollution des eaux** induits par l'ouvrage sont maîtrisés.

L'affirmation, en conclusion, de l'absence d'effets dommageables des pollutions sur la santé

humaine n'est pas démontrée.

Le coût des mesures réductrices

Le projet est présenté comme étant, en lui-même, une mesure réductrice des risques auxquels sont exposés les usagers de la route, et les habitants du Teil. Ceci n'est pas satisfaisant.

Ces coûts estimés à 5,7 millions d'€, soit environ 11% de l'investissement, comportent pour moitié le dispositif d'assainissement (qui sera décrit dans le dossier « loi sur l'eau »), les trois autres postes : protections acoustiques, passage à faune et aménagements paysagers se situant à des niveaux sensiblement équivalents. L'appréciation sommaire des dépenses du chapitre notice explicative estime de son côté les mesures compensatoires à 6,8 millions d'€, sans que la différence de 1,1 million € soit argumentée. Le maître d'ouvrage devra préciser quel est le chiffre à retenir et préciser quelle est la part respective des mesures correctrices et compensatoires.

3-5-3 L'analyse des coûts collectifs et les avantages induits pour la collectivité

L'ensemble de la démarche est conduit avec des méthodes normalisées et des ratios.

Les hypothèses et l'analyse portent sur l'année 2015, proche de la mise en service de l'ouvrage.

Le coût des nuisances liées à la pollution de l'air est réduit de 43%, en hypothèse moyenne, ce qui est significatif.

Le coût des nuisances liées à l'effet de serre est en légère augmentation (+ 2,9%). Compte tenu de la succession d'hypothèses qui sous tendent cette détermination, il convient de retenir qu'il n'y a pas de gain lié au projet.

Les gains sur la sécurité et les temps de parcours, de l'ordre de 10% qualifiés de notables, paraissent relativement modestes à l'AE, compte tenu des modes de calcul.

L'évolution des consommations énergétiques, qui comme l'évolution de l'effet de serre est une perte, ne nous paraît pas davantage significative pour les mêmes raisons.

Une évaluation à un horizon plus lointain aurait pu permettre de dégager des tendances plus robustes.

Enfin, ces gains cumulés représentent en valeur moyenne 1.116.742 € (1.136.871 – 20.129) soit 2,14 % de l'investissement prévisionnel de 51,81 millions d'€. Il convient toutefois de remarquer que les deux grandeurs effet de serre et consommation énergétique, induisant une perte globale pour la collectivité de 20.129 €, sont liées.

Il conviendrait pour être complet de « monétiser » le gain de bien être évident des habitants de l'agglomération du Teil, le mal être des habitants de la Sablière et autres riverains de l'ouvrage, et la destruction des milieux naturels sur 28ha, les méthodes de calcul utilisées conduisant comme pour les autres projets à négliger les pertes de biodiversité, à défaut de savoir les évaluer. Il s'agit là évidemment d'un biais significatif.

3-5-4 L'analyse des données et des méthodes utilisées pour évaluer les effets

Les auteurs rappellent le cadre réglementaire, puis les modalités d'évaluation des enjeux, au moyen de consultation de base de données et de consultations d'organismes et de reconnaissances de terrain. Cette approche paraît appropriée et équilibrée.

L'évaluation des risques sanitaires est décrite comme devant reposer sur l'évaluation de l'exposition

des populations (voies d'exposition, fréquence), ce qui n'apparaît pas clairement dans le rapport, mais la conclusion souligne la difficulté et les incertitudes de la méthode.

Concernant les hypothèses de trafic, celles-ci intègrent à l'horizon 2033 l'étude de faisabilité de la liaison Aubenas-A7 « par le sud », en notant que ce scénario déchargerait davantage l'actuelle RN 102 dans la traversée du Teil.

L'AE note que dans le futur proche avant réalisation de cette liaison, l'hypothèse symétrique d'une attraction vers la N 102 déviée, du trafic qui transite actuellement par la RD 107 vers le sud (Alba-Viviers) ne figure pas explicitement dans l'étude. Cette hypothèse, plausible, qui conduirait à produire sur les ponts du Teil et de Rochemaure, et sur l'agglomération montilienne, un trafic accru, ne semble pas avoir été prise en compte.

IV L'analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet

L'AE rappelle que pour le choix du tracé, l'analyse des options « sud » ne figure pas dans le dossier.

Concernant l'option traitée, l'analyse des effets sur l'environnement paraît incomplètement maîtrisée car les inventaires des milieux et espèces sont incomplets et des aspects majeurs sont renvoyés au dossier « loi sur l'eau ».

Il subsiste, malgré les investigations faites, une incertitude sur les impacts de l'ouvrage sur l'hydrogéologie et les sources, qui implique une ressource en eau potable et des éléments patrimoniaux de la faune, tels que l'écrevisse à pieds blancs.

D'autre part, le tronçon de projet compris entre le franchissement du Chambeïrol et la déviation de la RD 86 soulève des interrogations en matière de fonctionnalité écologique et de risques naturels. Alors que la continuité du Chambeïrol avec les ripisylves du Rhône est identifiée comme corridor régional, l'ouvrage de la RN 102 sur le Chambeïrol, la suppression de sa ripisylve, le passage à aménager à l'intersection de la RD 86 déviée (intersection à transformer en giratoire) seront-ils compatibles avec la fonctionnalité de ce corridor ?

Enfin, en matière de risques naturels, la concomitance d'une crue du Chambeïrol qui recevra les eaux de la plate forme de la RN 102 déviée, majorant son débit de crue centennal de 14%, avec la crue de référence du Rhône qui s'étend en plan à 250 m, mériterait un examen attentif eu égard au franchissement de la voie ferrée en tunnel sous le Chambeïrol.

Pour de nombreuses raisons présentées plus avant, l'AE estime donc que le dossier « loi sur l'eau » devrait être intégré à ce dossier.

A défaut, des éléments techniques beaucoup plus précis devraient être intégrés dans le dossier d'enquête publique, pour informer complètement sur la prise en compte des problèmes liés à l'eau.

Suppression, réduction et compensation des impacts

Le projet retenu comporte de nombreuses mesures d'atténuation des impacts, en phase travaux et en phase d'exploitation de l'ouvrage. Les plus développées sont les passages pour faune, qui comprendraient un passage supérieur dédié à la Montagnole.

Les mesures compensatoires sont seulement évoquées : création de pelouses sèches sur des modelés

de terrain, gîtes à chauves souris sous les voûtes de ponts, alors que le projet implique une perte nette de 28 ha au minimum d'espace naturel ou agricole, et impacte la ZNIEFF de type 1 « Vallon de Chambeyrol ». Les mesures prévues sont donc modestes par rapport aux impacts sur les milieux et les espèces et ne sont pas étayées scientifiquement.

La définition de la plupart des mesures liées aux impacts hydrologiques et hydrobiologiques, est renvoyée au dossier « loi sur l'eau ».

Bases de compensation à proposer aux partenaires locaux

Le chapitre des mesures réductrices inclut quelques mesures compensatoires, correspondant à la création de milieux secs dans les aménagements paysagers. Toutefois cette proposition n'est pas à l'échelle de l'emprise du projet, d'autant que l'emprise même des terrains remodelés correspond à la destruction de milieux naturels.

Pour l'AE, la compensation paraît comporter deux composantes :

- une composante correspondant aux incertitudes relatives aux modifications hydrogéologiques qui pourraient conduire à l'assèchement des sources de Joviac et donc à la disparition de la population d'écrevisses.

La création d'une population d'écrevisses dans le voisinage, en compensation de celle de Joviac si cette dernière venait à disparaître, n'est pas envisageable parce que les milieux convenables n'existent pas à proximité. La restauration de cette population par repeuplement depuis l'extérieur, en cas d'accident de chantier, serait très aléatoire. Cet impact ne serait donc pas compensable.

Au titre des mesures réductrices d'impact, le dossier doit alors contenir l'engagement clair de garantir le débit d'étiage du ruisseau de Joviac et le maintien de la population d'écrevisses.

A défaut, une variante du projet moins pénalisante pour le vallon de Joviac devrait être revue, de manière à éviter toute modification de l'aquifère et tout rejet d'eau superficielle issue de l'ouvrage, dans le vallon et ses affluents ;

- une composante visant à compenser les pertes de milieux terrestres, et faune-flore associées.

Les mesures de réduction /compensation à adopter sur les milieux humides demandent au préalable une confirmation de l'étendue des milieux présents (les données sont incomplètes et contradictoires), de l'impact chantier, et la clarification des mesures proposées.

Ces éléments étant précisés, l'AE préconise, sur la base d'une identification des milieux impactés suivant le référentiel CORINE⁶, la compensation par acquisition de la collectivité de milieux équivalents, sur une surface à déterminer pour chaque type de milieu.

Plusieurs formules de propriété et de gestion sont envisageables pour cela.

6 CORINE: Base de données produite dans le cadre du programme européen de coordination de l'information sur l'environnement

Annexe II : plan de situation

RN 102 - Contournement Nord du Teil

PRESENTATION DE LA SOLUTION PROPOSEE PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

