

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 23 novembre 2011 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de déchargement du talus de déblai des Ayasses situé le long de la ligne LGV Méditerranée dans la Drôme.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Rauzy, Guth, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Rouquès, Schmit, Ullmann, 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.

Étaient absents ou excusés : Mme Vestur, MM. Féménias, Letourneux

*
* *
*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la Drôme par courrier du 24 août 2011 et le dossier complet a été reçu le 29 août 2011.

L'Ae rend un avis sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet.

Cet avis est fondé sur les documents transmis par le maître d'ouvrage (le dossier d'enquête publique) numérotés de A à H et composés de : A- l'objet de l'enquête et informations juridiques et administratives, B- le plan de situation, C- la notice explicative, D- le plan général des travaux, E- les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants, F- l'estimation sommaire des dépenses, G- le dossier d'étude d'impact, G- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, et, en pièce à part, le dossier d'enquête parcellaire.

L'Ae a consulté le préfet de la Drôme au titre de ses attributions en matière d'environnement par courrier du 30 août 2011 et a pris en compte son avis du 14 octobre 2011.

L'Ae a consulté le ministère chargé de la santé par courrier du 30 août 2011.

L'Ae a consulté la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Rhône-Alpes (DREAL) le 17 août 2011 et a pris en compte son avis en date du 19 octobre 2011.

Sur le rapport de Messieurs Philippe LAGAUTERIE et François VAUGLIN, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

¹ Désignée ci-après par Ae

Résumé de l'avis

Le projet concerne le décaissement du déblai des Ayasses situé le long de la ligne à grande vitesse Méditerranée au sud de Valence (Drôme). Ce déblai présente des mouvements qui provoquent des déformations de la plateforme supportant la voie ferrée et une mise en danger potentielle de la circulation des trains à grande vitesse.

La SNCF, maître d'ouvrage délégué, envisage l'arasement partiel de la butte boisée, d'un volume estimé à 400 000 m³, et une mise en dépôt des matériaux rapportés sur des parcelles boisées situées à proximité immédiate.

L'étude d'impact présente de nombreuses insuffisances liées à la description du problème et à sa résolution, aux variantes envisagées, et aux effets du projet sur l'environnement.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une description précise du phénomène en jeu et de ses conséquences sur la voie ferrée.

Elle recommande ensuite de compléter les raisons ayant conduit au choix de la solution envisagée, ainsi que les caractéristiques précises de celle-ci.

L'Ae constate que le dossier ne décrit précisément ni la localisation des prélèvements et des dépôts de matériaux, ni les impacts environnementaux de ces terrassements, et ne justifie pas l'efficacité des options retenues en matière d'atténuation du risque actuellement constaté. S'agissant de la justification même du projet et de la présentation de ses effets principaux, elle recommande de combler ces lacunes.

Les autres effets importants du projet concernent l'eau et les milieux naturels.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une présentation des impacts qualitatifs et quantitatifs du projet sur les eaux de surface, ainsi que sur la flore, la faune et particulièrement le passage grande faune situé sur la voie ferrée.

L'Ae recommande la mise en place d'un suivi hydraulique et écologique des zones remblayées et ainsi qu'un suivi du passage à grande faune.

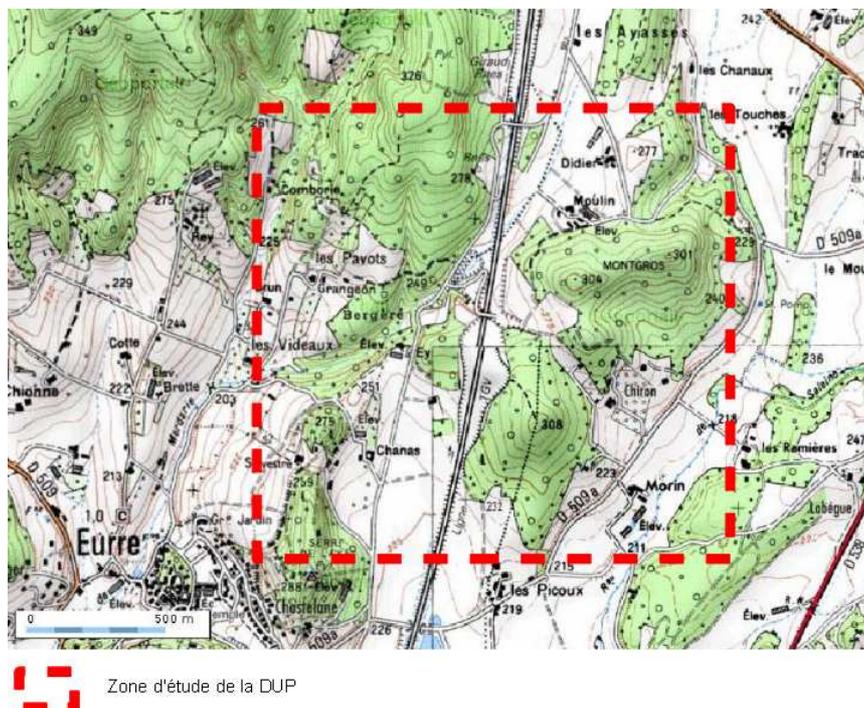
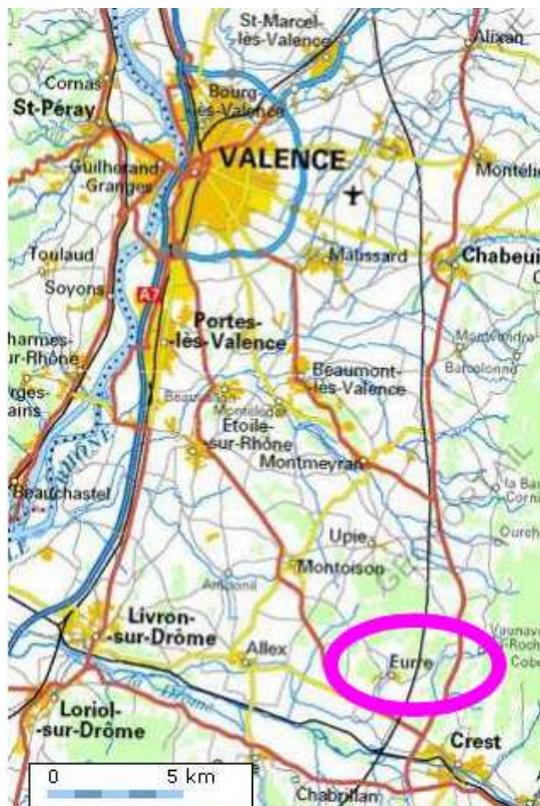
L'Ae émet par ailleurs un certain nombre d'autres recommandations dont la nature et les justifications sont précisées dans l'avis détaillé ci-après.

*

* *

Avis détaillé

Situation du projet



(Source : Géoportail 2011)

1 Le contexte et la présentation du projet

1.1 Le contexte

Le projet concerne la ligne à grande vitesse (LGV) Méditerranée qui est double et électrifiée à 25 000 V et qui traverse les communes d'Eure et de Vaunaveys-la-Rochette dans le département de la Drôme. Elle est établie en déblai dissymétrique sur versant entre les Km 520.430 et 521.120.

Les travaux envisagés sont placés sous la maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France (RFF) qui l'a déléguée à la SNCF et concernent la « purge » du déblai dit « des Ayasses » qui est d'une longueur d'environ 700 m.

Ce déblai présente une instabilité sur 200 mètres depuis la mise en service de la ligne en 2001. Des drainages en 2002 et des terrassements en 2004 ont été réalisés pour limiter les mouvements, mais une accélération des désordres est apparue depuis 2008, avec des mouvements de 4 à 5 mm/mois en planimétrie et de 2 à 3 mm/mois en altimétrie. La géométrie des voies et la sécurité des circulations sont directement affectées.

Des campagnes géologiques et géotechniques ont été réalisées pour définir le projet envisagé.



Le déblai des Ayasses vu depuis le Km 520.614 (passage à faune)

1.2 La présentation du projet et des aménagements projetés

La solution de confortement choisie consiste en une optimisation de la géométrie du déblai visant à réduire la masse en jeu dans le mouvement observé. Cette solution implique une excavation de 350.000 à 400.000 m³ dans le déblai avec mise en dépôt des matériaux extraits sur des parcelles situées à proximité.

L'ensemble des travaux prévus comporte ainsi :

- une barrière de protection de 75 m linéaire et haute de 1,5 m pour éviter les chutes de matériels ou matériaux sur la voie durant le chantier. Elle sera retirée à la fin des travaux ;
- un défrichage, déboisement et dessouchage sur 37 000 m² ;
- un terrassement en déblai de 400 000 m³ avec rétablissement d'un chemin forestier ;
- une descente d'eau de 24 m ;
- un bassin de décantation de 25 m de longueur, un fossé de 110 m linéaire de longueur et trois fossés de 485 m linéaires ;
- les ouvrages maçonnés de raccordement entre ces ouvrages et avec les ouvrages existants ;
- la reconstruction à l'identique des zones dégradées du fossé longitudinal de pied entre les Km 520.620 et 520.820 ;
- le curage du réseau d'assainissement en fin de chantier.

La durée du chantier prévu est de trois mois.

2 Les procédures relatives au projet

Le dossier fourni est celui de l'enquête publique. Outre l'étude d'impact², il comporte de nombreuses autres pièces, dont une enquête parcellaire, car RFF devra acquérir certains terrains pour réaliser le projet. S'il n'est pas possible de procéder à l'amiable, alors l'enquête publique portera sur la déclaration d'utilité publique et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme³. Dans cette hypothèse, les travaux, qui doivent être réalisés l'été pour des raisons climatiques, auraient lieu en juillet 2013. En cas d'accord amiable, les travaux pourraient être réalisés en juillet 2012.

Ce projet nécessite une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune d'Eurre⁴ et du plan d'occupation des sols (POS) de la commune de Vaunaveys-La-Rochette⁵. Il s'agit de modifier le règlement de la zone A (zone agricole) pour permettre exhaussements et affouillements liés à la sécurité de la voie ferrée, ou de déclasser des parcelles actuellement classées en EBC (espace boisé classé), ce qui

2 Pièce G du dossier d'enquête publique

3 Articles L.123-16 et R.123-23 du code de l'urbanisme

4 Approuvé le 6 septembre 2007 et mis en révision le 12 juillet 2011

5 Approuvé le 18 mai 1989 et mis en révision le 29 septembre 2010

nécessite de modifier le règlement et les documents liés à la zone ND (zone naturelle protégée).

Par ailleurs, une déclaration au titre de la loi sur l'eau⁶ sera réalisée, ainsi qu'une autorisation de défrichement⁷ et une dérogation pour destruction d'espèces protégées⁸.

Enfin, une autorisation d'installation de stockage de déchets inertes (ISDI) sera sollicitée⁹.

3 L'analyse de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet

Le problème lié à la stabilité de la ligne LGV ne fait pas débat et le maître d'ouvrage a pris en compte certaines préoccupations environnementales dans son raisonnement lors de la définition de son projet. Toutefois, l'étude d'impact présente de nombreuses lacunes et imprécisions liées à l'urgence dans laquelle le travail a été conduit.

3.1 L'analyse de l'état initial

Le projet est justifié en raison du mouvement de terrain important qui existe dans le déblai des Ayasses. Si ce mouvement est décrit, ses effets précis sur la voie ferrée (actuels, à venir et dans quels délais) ne sont pas exposés.

L'Ae recommande de compléter l'état initial par une description précise des problèmes générés par le mouvement du déblai des Ayasses et par une description des problèmes prévisibles si rien n'est fait et des délais en jeu.

L'état initial de l'étude d'impact montre la présence d'espèces végétales et animales patrimoniales : le genêt d'Espagne, la pulmonaire à longues feuilles, le bleuet, toutes trois inscrites au livre rouge de la flore menacée de France (Tome 2), ainsi que des odonates (Agrion de Mercure), amphibiens (Alyte accoucheur)¹⁰, chiroptères (notamment le Minioptère de Schreibers et le Grand Murin), oiseaux d'intérêt patrimonial dans la bande d'étude (notamment l'Engoulevent d'Europe, le Milan Noir et l'Alouette lulu), et mammifères, dont une cellule du Castor d'Europe.

Le recensement des habitats naturels est présenté comme ayant porté spécifiquement sur le déblai des Ayasses et sur les parcelles sur lesquelles le déblai pourrait être déposé (figure 26 page 42). Or l'extraction et le transport de 400 000 m³ de matériaux sur des chemins rudimentaires auront des conséquences au-delà du strict périmètre géométrique des parcelles d'extraction et de dépôt : la nature du projet retenu et des travaux qu'il entraîne conduira à détruire entièrement les sites directement concernés, et dégradera fortement ceux qui seront utilisés pendant les travaux (chemins, aires de stockage, annexes aux travaux).

L'Ae recommande de compléter le recensement des habitats naturels sur l'emprise globale du projet, phase travaux comprise, afin d'évaluer les conséquences de leur dégradation sur le périmètre réel des habitats effectivement détruits ou endommagés.

L'étude hydraulique du § 4-2-5-2 page 33 tient en quelques lignes et cartes (figure 16 page 34). Elle porte sur un secteur qui exclut une grande partie du périmètre d'étude dont le déblai lui-même et une partie des deux parcelles impactées.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une cartographie précise des bassins versants sur l'ensemble de la zone d'étude.

3.2 L'analyse des variantes et les raisons du choix

3.2.1 Le choix du projet

La pièce A du dossier d'enquête publique (page 5) mentionne l'existence d'études géologiques et géotechniques. La notice explicative (pièce C, page 5) indique que des solutions géotechniques de confortement associant terrassement et clouage au moyen de pieux verticaux ont dû être écartées en raison de la dynamique du mouvement des masses en jeu, pour des considérations liées à la continuité de l'exploitation de la LGV, et pour des raisons financières. Dès lors, l'hypothèse de travail porte sur une action

⁶ Articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement

⁷ Article L.311.1 du code forestier

⁸ Articles L.411-1 à L.411-6 et R.411-1 à R.411-17 du code de l'environnement

⁹ Articles L541-30-1 et R541-66 du code de l'environnement

¹⁰ D'autres espèces protégées sont également présentes : triton palmé, salamandre tachetée, grenouille rieuse et crapaud commun.

sur la géométrie du déblai.

Dans ce cadre, les seules variantes décrites portent sur la localisation des dépôts qui en découlent. Trois scénarios sont présentés et comparés. Ils portent sur les parcelles numérotées 2, 3, 4, 5, 6, 18, 19, et 20 pour le scénario « ouest », 7, 8, 9, 14, 53 et 54 pour le scénario « est », et 4, 5, 6, 14, 18, 19, 20, 53 et 54 pour le scénario « mixte ». Le déblai des Ayasses lui-même est numéroté de 23 à 27.

Certaines parcelles¹¹ sont présentées comme des zones potentielles de dépôt (pages 77 et 81) sans apparaître dans ces scénarios.

La présentation des parcelles varie selon les étapes de l'étude d'impact : en pages 38, 42 et suivantes, 81 et suivantes, les parcelles sont agrégées ou détaillées, ce qui ne facilite pas la lecture. Leur aire, leur géométrie et le volume de remblai potentiel ne sont pas systématiquement indiqués.

Le choix du volume de décaissement retenu (400.000 m³) n'est pas expliqué, alors que d'autres hypothèses ont été explorées, portant sur des volumes et solutions variables.

Aucune justification n'est fournie sur le choix de mettre les matériaux en dépôt sur des parcelles voisines de quelques centaines de mètres du déblai plutôt que leur transport « dans des carrières pouvant être localisées à quelques kilomètres » (page 77 de l'étude d'impact). L'évaluation environnementale de ce choix, pourtant majeur pour ce projet, n'est pas amorcée.

Ainsi, et sans remettre en cause la nécessité d'agir, l'Ae constate que le dossier présenté ne répond pas au code de l'environnement¹² qui demande que soient exposées « *les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés, le projet a été retenu* », ni à la directive européenne¹³ qui demande que « *les esquisses des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le maître d'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix eu égard aux effets sur l'environnement* » soient présentées.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact avec :

- ***l'explication des choix ayant conduit à limiter l'étude à certaines parcelles (identifiées sur la figure 83 page 77),***
- ***les raisons ayant conduit au choix de volume de décaissement retenu, ainsi que les coupes géologiques selon différents axes pour expliquer la géométrie du volume retiré,***
- ***l'étude des impacts comparés entre le dépôt sur ces parcelles et un dépôt dans une carrière voisine, par exemple,***
- ***les raisons, notamment environnementales, ayant conduit aux options retenues, y compris en matière de transport de matériaux dans des carrières voisines***

Le scénario retenu est la solution « est » (page 86), cartographiée page 2 de la pièce D (hors étude d'impact).

L'Ae recommande de cartographier les 2 zones de remblai retenues pour la bonne compréhension du public dans l'étude d'impact.

3.2.2 La pérennité du projet

Le peu d'explications quant au choix de la technique utilisée et des volumes déplacés s'ajoutant à l'absence de description claire et précise des masses en mouvement et des conséquences qu'elles peuvent entraîner ne permettent pas au lecteur de comprendre si les moyens mis en œuvre atteindront l'objectif fixé.

Cette question est d'autant plus prégnante que plusieurs actions ont déjà été entreprises pour stabiliser le déblai des Ayasses (cf. 1.1) dans un secteur qui présente « des épaisseurs extrêmement importantes de matériaux remaniés » (page 87).

Lors de la visite des rapporteurs, des résultats d'études géotechniques leur ont été sommairement présentés. Ces études, non jointes au dossier, ne permettent pas, pour l'Ae, de conclure à l'efficacité et à la pérennité de la solution proposée, notamment dans des hypothèses défavorables en matière de circulations souterraines

11 Numérotées 1, 17, 28, 29, 31, 55

12 Article R.122-3 II 3° du code de l'environnement

13 Directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement du 27 juin 1985, article 5 - 3°

des eaux

L'Ae recommande de compléter l'étude (technique utilisée, hypothèses de travaux, choix du volume à enlever) afin de démontrer en quoi ce projet est de nature à stabiliser durablement la voie ferrée.

En particulier, l'Ae recommande de joindre aux documents mis à la disposition du public la synthèse des études géotechniques et de leurs préconisations. Compte tenu de la complexité des données géotechniques et de la nature des risques encourus, elle recommande une expertise de ces préconisations par un expert indépendant du maître d'ouvrage.

3.2.3 Autres considérations sur les variantes du projet

Au sein des trois scénarios examinés pour mettre en dépôt les 400.000 m³ à extraire, la présentation de l'étude écologique laisse supposer qu'elle est partielle, car les parcelles 4 et 6 ne sont pas incluses dans l'aire d'étude décrite en figure 19 (page 38). Or ces parcelles figurent dans les scénarios ouest et mixte (page 81).

Au contraire, certaines parcelles qui ont été inventoriées ne présentaient pas d'enjeu écologique (s'agissant de parcelles agricoles au sujet desquelles l'étude d'impact insiste d'ailleurs fortement sur leur dégradation écologique). Curieusement, elles ont pourtant été retirées des trois scénarios étudiés. Il s'agit des parcelles 13 à 15, 36 et 38.¹⁴

La justification du choix du projet retenu est apportée par une « grille d'évaluation multicritères » (pages 82 et suivantes). De manière surprenante, le choix retenu, qui consiste à décharger le déblai de 400.000 m³ et à transporter les matériaux sur des parcelles voisines, est évalué comme ne produisant « pas d'impact » sur le milieu physique, en particulier sur les critères intitulés « topographie/climatologie/géologie » et « eaux superficielles ».

De plus, l'étude comparative évalue au même niveau les impacts des trois scénarios sur la faune et la flore, alors que les enjeux sont nettement contrastés (parcelles agricoles et boisées dans deux scénarios et uniquement des boisements classés dans le 3^e).

Enfin, les conséquences hydrauliques n'ayant été évaluées que très sommairement (page 92), elles n'entrent pas dans la comparaison multicritères (voir aussi ci-dessous les développements sur ce point en 3.3.2).

L'Ae recommande de compléter le dossier par une approche parcelle par parcelle indiquant pour chacune :

- ***leur valeur écologique,***
- ***les volumes potentiels de dépôt et leur géométrie prévue,***
- ***les autres contraintes pouvant exister,***
- ***l'évaluation des risques naturels après travaux.***

L'Ae recommande de présenter ensuite la synthèse résultant pour chaque scénario.

3.3 L'analyse des impacts et des mesures de réduction d'impact.

La partie analysant les effets du projet et les mesures envisagées s'ouvre (page 87) sur la considération qu'« au stade de l'enquête, le projet n'est pas défini dans tous ses détails » car ses caractéristiques précises dépendront des réflexions développées lors de l'enquête.

Si le rôle de l'enquête publique est de prendre en compte la participation du public dans le projet, l'Ae souligne qu'il faut néanmoins que celui-ci soit suffisamment précis pour que l'évaluation des impacts ait un sens. Le cahier des charges du projet doit précéder l'enquête publique, même s'il peut évoluer à l'issue de celle-ci. L'étude d'impact doit décrire les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé ainsi que les mesures auxquelles s'engage le maître d'ouvrage pour les supprimer, les réduire, ou à défaut les compenser conformément à l'article R122-3 II 4^e du code de l'environnement.

3.3.1 Les impacts en phase travaux

Le dossier cite à plusieurs reprises (notamment en 6.2.2.1, 6.2.2.2, et 6.2.9) des mesures qui seront prises au moment du chantier dans « des zones sensibles », qui ne sont pas cartographiées. Celles-ci évoquent des sujets très variables comme :

¹⁴ En témoignent les figures 18 et 19 pages 37 et 38

- la pose de clôtures pour protéger les zones humides (page 88) (mais celles-ci n'ont pas été inventoriées) ou les milieux naturels (pages 88 et 89), qui n'ont pas fait l'objet d'inventaires précis,
- ou encore, au titre de la prévention du bruit, la non-présence d'engins et de matériels de chantier bruyants vers les zones d'habitats et d'élevage (page 91).

De même, une mesure préventive d'éventuels impacts en phase chantier sur la qualité des eaux consiste en l'interdiction « de toute installation de chantier dans le secteur fortement vulnérable » (6.2.1.4 page 88). Ce secteur, comme celui des zones sensibles, n'a pas été préalablement défini et identifié. Ceci ne facilite pas la compréhension du lecteur.

L'Ae recommande de cartographier précisément les secteurs (zones sensibles, sites sensibles ou secteur fortement vulnérable) qui feront l'objet de mesures préventives pendant le chantier.

Le dossier n'évoque pas l'eau nécessaire à la réalisation du chantier. Or l'endroit est en zone de répartition des eaux du bassin de la Drôme et de la nappe de la vallée du Rhône (page 36), ce qui signifie un déficit hydrique structurel.

L'Ae recommande d'indiquer la provenance de l'eau utilisée ainsi que l'ordre de grandeur des volumes nécessaires au chantier.

Vis-à-vis de l'agriculture, l'étude d'impact prévoit une mesure de remise en état des cultures impactées par le projet (6.2.4.1, page 89) sans que celles-ci n'aient été clairement identifiées et évaluées.

L'Ae recommande de compléter le dossier avec une description précise des parcelles supplémentaires qui seraient mobilisées de manière transitoire en phase chantier, avec pour chacune la description des enjeux environnementaux, surfaces considérées et raisons de leur choix.

Le dossier mentionne en page 100 la présence de 12 habitations sujettes aux nuisances sonores lors des travaux. Celles-ci ne sont pas cartographiées, et leur distance au déblai et aux zones de dépôt n'est pas précisée. L'Ae note la présence de deux habitations dans la plaine dite « Didier Moulin » au nord du Montgros qui seront proches des zones remblayées.

Cependant, afin de réduire les nuisances sonores provoquées par le chantier, une mesure de « limitation de la vitesse de circulation des engins de chantier sur les pistes » est prévue, ainsi qu'une limitation dans le temps du travail de nuit.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par l'estimation du bruit et des mesures qui seront prises spécifiquement (nombre d'engins, rotation journalière, horaires et période des travaux, avec l'estimation du bruit engendré et l'émission des poussières et des gaz polluants, etc.).

Le dossier ne présente aucun engagement du maître d'ouvrage dans la lutte contre l'Ambrosie qui prospère pourtant sur les terrains dénudés, les terres rapportées et les chantiers. Sa présence est pourtant constatée au déblai des Ayasses aux côtés d'autres plantes rudérales invasives. L'arrêté préfectoral du 20 juillet 2011 prescrit pourtant la destruction obligatoire de l'Ambrosie dans le département de la Drôme dans son article 4¹⁵.

L'Ae recommande que le maître d'ouvrage s'engage dans l'organisation et le suivi durables de la lutte contre les espèces invasives sur l'ensemble du site.

Enfin, le dossier n'évoque pas les perturbations du chantier vis-à-vis du passage à faune existant.

L'Ae recommande de compléter le dossier sur ce point.

3.3.2 Les impacts permanents

L'étude d'impact précise en pages 87 (impacts en phase chantier, 6.2.1.3) et 92 (impacts permanents, 6.3.1.3) que "l'ensemble de la zone devra être stabilisée par des dispositions à définir dans l'étude de stabilité".

Comme déjà évoqué en 3.2.2, l'Ae recommande que l'étude d'impact présente la démonstration de l'efficacité du projet, car l'objectif de stabilité du terrain est la motivation de l'ensemble du dossier. Par conséquent, elle conditionne en particulier l'acceptabilité des impacts négatifs du projet sur l'environnement ou la santé. Cette stabilité reste à démontrer pour le déblai des Ayasses comme pour les remblais qui seront créés.

Sur les eaux et les risques naturels

15 « La prévention de la prolifération de l'Ambrosie et son élimination sur toutes terres rapportées et/ou remuées lors de chantiers de travaux, est de la responsabilité du maître d'ouvrage »

Le ruisseau de la Merdarie, cours d'eau classé en 2^e catégorie piscicole (cyprinidés), s'écoule à proximité du projet, mais n'est pas dans la zone des travaux liés au projet. L'étude d'impact rappelle que « *les impacts des mouvements de terre sur les eaux superficielles sont [...] quantitatifs et qualitatifs* » (page 92) mais ajoute qu'« *étant donné l'éloignement du ruisseau de la Merdarie, aucun impact sur les eaux superficielles est attendu* ». |

D'autre part, l'AE observe que le dossier ne présente pas la cartographie et les informations suffisantes pour apprécier la modification des écoulements superficiels provoquée pour chaque parcelle remblayée, et donc les désordres hydrauliques qui pourraient se produire. La ferme du Moulin et la route qui longe les parcelles 14, 53 et 54 sont situées à l'aval immédiat d'une partie importante des matériaux mis en dépôt. Les effets du ruissellement et de l'érosion, particulièrement en cas de fortes précipitations et dans les premières années (sols à nu), nécessitent d'évaluer les volumes et débits générés par un orage centennal, afin d'estimer les risques de coulées de boues et de ruissellements chargés en particules fines qui pourraient rejoindre les eaux de surface, dont la Merdarie.

L'Ae recommande de compléter le dossier en estimant les modifications des écoulements et des débits par parcelle, et en réalisant une synthèse par bassin versant. L'Ae recommande d'évaluer et de présenter les conséquences éventuelles sur la qualité des eaux de surface.

Sur les milieux naturels

L'étude d'impact considère que l'aire d'étude du projet n'est pas concernée par les sites Natura 2000, en raison de la distance qui la sépare du site le plus proche. Or, la distance n'est pas le seul critère permettant d'évaluer les incidences d'un projet. Ainsi, la relation fonctionnelle apportée par un réseau hydrographique permet de transporter des polluants en aval sur une distance importante.

Le ruisseau de la Merdarie, exutoire principal du secteur, s'écoule directement dans la Drôme au niveau du site « *Les Ramières du Val de Drôme* » qui est à 3,1 km en aval une zone d'importance pour la conservation des oiseaux (ZICO). Ce site devient à 3,3 km une réserve naturelle nationale, à 3,9 km une zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I et II, et à 4,5 km une zone Natura 2000 (oiseaux, et habitats pour le site « *Milieux aquatiques et alluviaux de la basse vallée de la Drôme* »).

Afin de respecter la réglementation sur l'évaluation des incidences Natura 2000, l'Ae recommande que soit démontrée l'existence ou l'absence d'impact significatif dommageable du projet sur les sites situés en aval¹⁶.

Trois espèces végétales et 27 espèces de faune bénéficiant d'une protection réglementaire ont été recensées. Une autorisation de destruction d'espèces protégées sera sollicitée. Concernant les reptiles, une autorisation de déplacement sera demandée. Toutefois, les mesures de suivi sont présentées de manière vague et sans engagement du maître d'ouvrage : « *Un suivi faunistique et floristique pourra être mis en place à l'achèvement des travaux. Un programme de reboisement doit être prévu* ».

L'Ae recommande que les mesures de suivi consécutives aux destructions d'habitats et d'espèces soient précisées et qu'elles soient l'objet d'un engagement clair du maître d'ouvrage.

Un passage « grande faune » est mitoyen au déblai des Ayasses. Il permet de préserver une continuité écologique entre les massifs forestiers situés de part et d'autre de la ligne à grande vitesse. Il est emprunté par les chevreuils, renards, sangliers, blaireaux, lièvres, etc. Le passage étant à proximité immédiate du chantier, une perturbation des habitudes de la faune est à prévoir. D'autre part, le boisement situé à l'est de cet ouvrage sera détruit et sa lisière reculera de plus de 100 m.

L'étude d'impact indique que « *sur la plateforme du site de déblai, l'aménagement d'une zone humide peut être réalisé* » (6.2.3). Le maître d'ouvrage a indiqué oralement aux rapporteurs que le dossier était encore en cours d'évolution, suite à des expertises écologiques complémentaires, et qu'une zone caillouteuse « désertique » serait préférable pour les reptiles et pour faciliter la surveillance et l'entretien du déblais des Ayasses.

L'Ae recommande que cette expertise en cours soit étendue à l'aménagement de l'ensemble du projet, y compris les abords du passage à grande faune de part et d'autre de la voie ferrée pour assurer une requalification écologique du secteur qui sera fortement dégradé et le rétablissement de continuités écologiques réelles pendant et après les travaux.

La présence au niveau du déblai des Ayasses de plantes rudérales¹⁷ invasives est constatée. Le suivi des

16 Démonstration fondée, si nécessaire, sur une synthèse de leurs documents d'objectifs ou à défaut de leurs formulaires standards de données

17 Plantes qui poussent spontanément sur des friches

mesures en faveur de l'environnement (8. page 102) indique « *une veille sanitaire est à mettre en place par rapport au développement d'espèces invasives [...]. Souvent il est suggéré de réaliser un passage annuel pendant les quatre premières années au moins avec destruction* ».

L'Ae recommande que l'organisation et le suivi de la lutte contre les espèces invasives sur l'ensemble du site soit l'objet d'un engagement clair du maître d'ouvrage, pris dans la durée.

Sur les paysages et l'urbanisme

Les visuels utilisés pages 93 à 95 (figures 87, 88 et 89) pour présenter l'impact paysager du projet utilisent des photographies (sauf la figure 87) petites, vues de loin, avec une mauvaise lumière et une qualité d'image médiocre. Les dessins réalisés pour figurer la situation après les travaux ne permettent pas au lecteur d'appréhender l'impact paysager du projet.

Afin de permettre au public de se faire simplement et fidèlement une idée de l'excavation à réaliser et des dépôts qui en découlent, l'Ae recommande d'améliorer la qualité des visuels des figures 88 et 89 et de préciser sur une carte d'où les vues sont réalisées.

Un plan à grande échelle (1 : 10.000 ou plus) sur l'ensemble de l'opération avant et après travaux, déblai et zones de remblai compris, compléterait utilement cette présentation.

L'Ae prend bonne note du schéma de principe pour les plantations du site de déblai et des talus des sites de dépôt, qui est de nature à amoindrir l'impact paysager de cette opération. En page 102, un « *suivi obligatoire des plantations durant les deux premières années minimum* » est évoqué. Ce minimum, qui correspond à une garantie de reprise banale, ne saurait être suffisant pour garantir que la mesure de réduction de l'impact du projet soit de qualité et durablement installée.

L'Ae recommande que le suivi et l'entretien de ces plantations soit l'objet d'un engagement dans la durée du maître d'ouvrage.

3.4 L'analyse des autres chapitres de l'étude d'impact

3.4.1 Les méthodes utilisées

La mise à disposition de l'étude géotechnique, ou de ses éléments principaux, citée page 109 aurait pu être de nature à faciliter la compréhension du problème et de la solution apportée par le public.

Le dossier ne comporte pas de mention d'un éventuel lever topographique à grande échelle. En page 109, il est précisé que les données de relief sont issues de la carte topographique au 1:25.000, ce qui, faute d'explication, ne paraît pas suffisant pour une bonne appréhension des volumes en jeu.

En cohérence avec les remarques faites plus haut, l'Ae souligne que l'appréciation des impacts a été conduite de manière trop limitée par rapport aux enjeux de fonctionnement des systèmes écologiques. Ainsi, le dossier d'étude d'impact précise (11.4.1.1 page 111) que les études pour le diagnostic faunistique et floristique ont été limitées aux zones du déblai et de dépôts élargies de seulement quelques dizaines de mètres pour prendre en compte le rayon d'action des oiseaux et chiroptères alors qu'il est connu que certaines de ces espèces peuvent se déplacer de plusieurs kilomètres ou dizaines de kilomètres.

3.4.2 Le coût des mesures d'insertions environnementales

Il est évalué sur les dispositions transitoires prises pendant les travaux et sur les dispositions permanentes (et leur suivi) prises au titre du paysage, de la revégétalisation, du reboisement, de remise en état des voiries, et des dispositions prises pour la gestion des eaux.

Leur montant est estimé entre 290 000 et 400 000 €, soit 9 à 13% du montant du projet.

3.4.3 Le résumé non technique

Le résumé non technique rapportant assez fidèlement le contenu de l'étude d'impact, il reflète aussi les problèmes soulevés ci-dessus.

L'Ae recommande donc de le compléter en tenant compte des recommandations faites précédemment dans le présent avis et de l'agrémenter de cartes, de plans et schémas pour le rendre compréhensible au lecteur, indépendamment de l'étude d'impact.