



PRÉFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON-MIDI-PYRÉNÉES

Autorité environnementale
Préfet de région

**Projet d'aménagement d'une voie verte
entre Sumène et Ganges (30-34)
présentée par le Conseil Général du Gard**

**Avis de l'autorité environnementale
sur le dossier présentant le projet
et comprenant l'étude d'impact**

Au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement (évaluation environnementale)

N° : 2016-001905

Avis émis le 28 AVR. 2016

117/16

DREAL LANGUEDOC-ROUSSILLON-MIDI-PYRÉNÉES
Division Évaluation Environnementale Est
520 allées Henri II de Montmorency
34064 Montpellier Cedex 02

Division Évaluation Environnementale Ouest
1 rue de la Cité administrative Bât G
CS 80002 - 31074 Toulouse Cedex

<http://www.languedoc-roussillon-midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr>

Le Préfet de la région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées,

à

Monsieur le Préfet du Gard
Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Gard
Service Environnement et Forêt
Unité Intégration de l'Environnement
89, rue Wéber - CS52002
30907 NIMES cedex 2

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Service en charge de l'Autorité Environnementale : DREAL LRMP - Direction Énergie Connaissance / Département
Autorité Environnementale / Division Évaluation Environnementale Est

Contact : Isabelle AUSCHER ; isabelle.auscher@developpement-durable.gouv.fr

Vous m'avez transmis le 01/03/2016, pour avis de l'autorité compétente en matière d'environnement prévu à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le dossier d'aménagement d'une voie verte entre Sumène et Ganges (30-34) déposé par le Conseil Général du Gard.

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple. Il devra être porté à la connaissance du public et conformément à l'article R122-9 du code de l'environnement, être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public. Il sera également publié sur le site Internet de la préfecture de département et sur celui de la DREAL.

La DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées a accusé réception du dossier en date du 01/03/2016.

En sa qualité d'autorité environnementale par délégation du Préfet de Région, la DREAL a disposé d'un délai de 2 mois à compter de cette date pour donner son avis sur ce projet, soit au plus tard le 01/05/2016.

Elle a pris connaissance de l'avis du Préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, et de celui de l'agence régionale de santé (ARS).

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à évaluation environnementale ou à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité de l'opération mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

La démarche d'évaluation environnementale d'un projet doit permettre d'identifier, de décrire et d'évaluer les effets notables du projet, plan ou programme sur l'environnement et proposer des mesures pour éviter, réduire voire compenser les conséquences dommageables sur l'environnement et en assurer le suivi (L.122-1 du code de l'environnement).

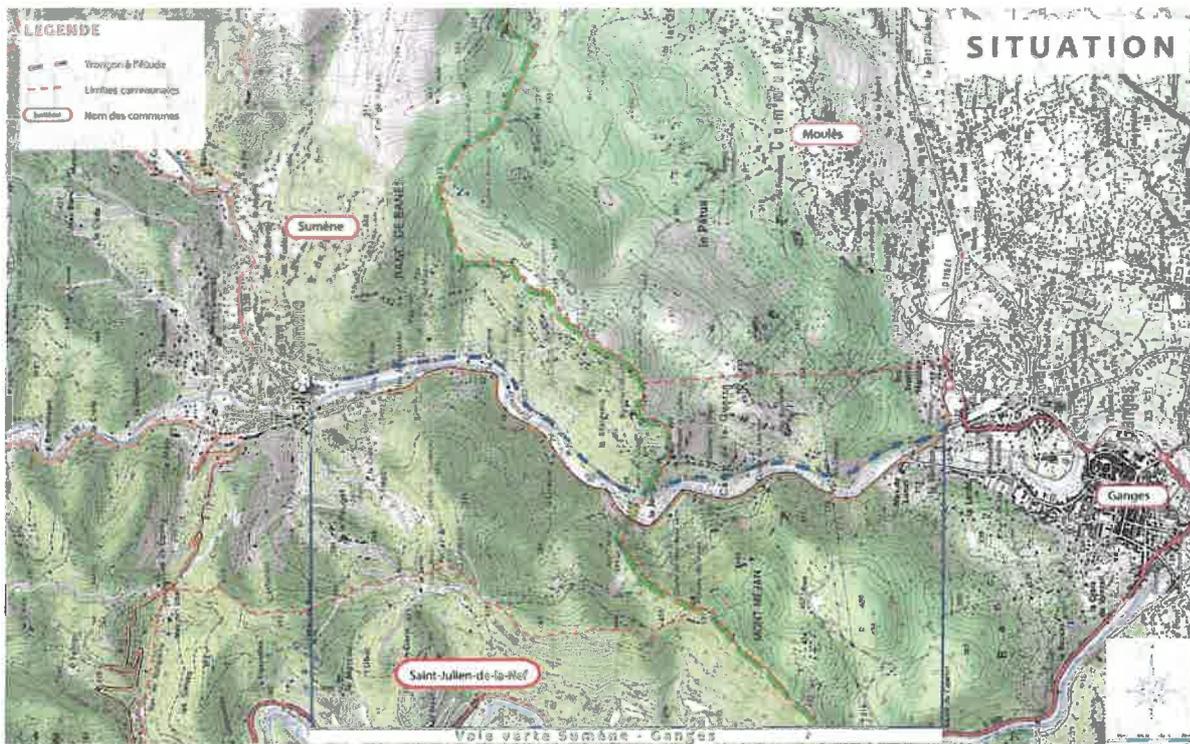
L'autorité décisionnaire a l'obligation de fixer dans sa décision les engagements et les mesures à la charge du porteur de projet (L.122-3-1 et 5 du code de l'environnement).

1. PRÉSENTATION DU PROJET

Le projet consiste en l'aménagement d'une voie verte* de 4,5 km reliant les communes de Sumène (Gard) et Ganges (Hérault) sur le tracé de l'ancienne voie ferrée désaffectée Nîmes - Le Vigan, destinée aux piétons, aux cavaliers et aux cycles.

L'objectif est de développer les déplacements doux à des fins touristiques, de loisirs ou sportives, mais également d'offrir un itinéraire alternatif de liaison entre les deux agglomérations, avec réhabilitation du patrimoine bâti ferroviaire.

Le trajet, qui serpente au pied du massif calcaire du Ranc de Banes en surplomb côté rive gauche des gorges du Rieutord, comporte 5 tunnels et 4 viaducs.



**Définition d'une voie verte par le code de la route : « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ».*

La voie verte, d'une largeur de 3 mètres, avec 2 accotements stabilisés de 50 cm de part et d'autre, sera implantée sur les emprises de l'ancienne voie ferrée (les rails ne sont plus présents). Elle débute à la plate-forme de l'ancienne gare de Sumène. Les travaux, d'une durée de 18 mois, sont les suivants :

1/ Revêtement

- compactage du ballast (lit de pierres ou de graviers sur lequel repose une voie de chemin de fer) en place, pose d'un revêtement en graves non traitées pour la couche de forme (couche positionnée sur la partie supérieure du terrain, constituée de matériaux granulaires ou traités, insensibles à l'eau et au gel) et d'une couche de roulement en enrobés sur la voie cyclable,
- pose d'une couche de finition en terre végétale ou mélange terre-pierres du site pour stabiliser les accotements,
- imperméabilisation sur la voûte sous chaussée des viaducs.

2/ Sécurisation

- mise en place de dispositifs de sécurisation du cheminement (parapets, garde-corps, glissières bois, merlons paysagers),
- équipement des tunnels en dispositifs d'éclairage (intensité lumineuse de 8 à 12 lux) équipés de déflecteurs (limitation de la diffusion lumineuse à la bande circulée, détection de présence et temporisation) et d'une horloge solaire.

3/ Assainissement pluvial

- réhabilitation des caniveaux maçonnés de l'ancienne voie ferrée ou des fossés naturels côté amont,
- réalisation de caniveaux maçonnés pour acheminer les eaux en bout d'ouvrage dans des zones de rétention sur les sections de viaducs.

Les eaux pluviales récupérées seront rejetées dans la rivière du Rieutord.

Ces travaux seront accompagnés d'aménagements annexes permettant d'accueillir les utilisateurs :

- panneaux de signalisation (sécurité, distances, tourisme, information),
- 2 aires de stationnement végétalisées (1 à chaque extrémité),
- 1 aire de repos intermédiaire équipée de bancs et tables de pique-nique au niveau de la tête Nord du tunnel de la Carrière (1^{er} tunnel rencontré dans le sens Sumène-Ganges).

2. ENJEUX DU TERRITOIRE IDENTIFIÉS PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE (AE)

Préservation du milieu naturel et e la qualité paysagère du site

Le tracé de la voie verte se situe dans un site préservé sur une zone d'une grande richesse du point de vue de la biodiversité. Cette zone recoupe en effet deux Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I (Ranc de Banes) et II (Montagne de la Fage et gorges du Rieutord), la Zone Natura 2000 de Protection Spéciale (ZPS) « Gorges du Rieutord, Fage et Cagnasse », ainsi que la Réserve Naturelle Régionale (RNR) de Combe Chaude.

Amélioration de la qualité de vie

À condition que la mise en œuvre d'une voie verte réponde à divers objectifs, notamment de permettre la découverte du patrimoine environnemental et de participer à sa protection, de découvrir les différents paysages et sites traversés sans les dénaturer et de respecter des aménagements appropriés à la pratique sportive et de loisir, ces voies douces améliorent la qualité de vie.

3. QUALITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT ET PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

Sur la forme, l'étude d'impact comporte l'ensemble des éléments prévus par l'article R.122-5 du CE.

Toutefois l'Autorité environnementale estime que le descriptif des travaux est très insuffisant et qu'il est nécessaire, pour évaluer correctement les effets potentiels du projet, que ce dernier soit précisé, notamment par :

- type, couleur et nature exacte des revêtements et des aménagements de protection selon les sections,
- précisions concernant les opérations de terrassements, y compris des aires de stationnement et de l'aire intermédiaire, et de dépose des déblais (phasage des travaux, zones de stockage), devenir des déblais non réutilisables, volume et provenance des matériaux mobilisés,
- surface et description de l'aire de repos et de ses aménagements,
- précisions sur les aménagements de signalisation et les travaux de sécurisation.

Un plan de situation du parcours permettant de visualiser les emplacements des viaducs et tunnels, de l'aire de repos intermédiaire, des éventuelles parties boisées, apparaît indispensable à une meilleure compréhension du projet et des travaux.

L'Autorité environnementale recommande par conséquent de compléter l'étude d'impact.

Par ailleurs, il apparaît que des travaux de réparation, de confortement, de purge et de pose de dispositifs de sécurité des viaducs, des tunnels, des falaises rocheuses, des murs de soutènement, et des autres ouvrages d'art attenants à la voie, ont été effectués entre septembre 2014 et mars 2015. Or ces travaux, indispensables à la réalisation du projet et indissociables de ce dernier, auraient par conséquent dû être intégrés à l'étude d'impact et faire l'objet d'une description et de l'évaluation de leurs impacts.

Justification du projet

L'étude justifie le projet et son tracé au regard des objectifs de réhabilitation du patrimoine bâti ferroviaire et de développement des déplacements doux souhaité par le département du Gard ; la topographie locale (enclavement entre le talus rocheux en amont et le lit de la rivière en contrebas) et l'aménagement d'une voie existante limitent considérablement les possibilités de variantes.

L'Autorité environnementale aurait trouvé intéressant que l'étude resitue (y compris sur une carte à une échelle plus large) le projet dans son contexte d'ensemble qui prévoit de relier les communes de Sumène à Ganges et Ganges à Saint Hippolyte Du Fort par des voies vertes.

Elle estime nécessaire que soit justifié le choix d'un revêtement imperméable en enrobé au regard des conditions liées au site : contexte naturel et climatique (ce revêtement va nécessiter la réalisation d'un dispositif d'évacuation des eaux pluviales vers le Rieutord), mise en valeur du site et insertion paysagère (choix de la gamme chromatique du revêtement par exemple).

Préservation du milieu naturel

L'étude décrit les 4 types d'habitats naturels, dont 3 patrimoniaux, rencontrés sur le site.

Elle confirme :

- la présence d'espèces protégées d'insectes : le papillon Proserpine, inventorié (une dizaine d'individus) avec sa plante hôte (l'Aristolochie) le long de la voie ferrée, et la sauterelle Magicienne dentelée, présente dans les friches jouxtant le chemin et notamment au niveau de l'aire intermédiaire,
- la présence de reptiles, Lézard vert et couleuvre de Montpellier notamment, ainsi que la couleuvre d'Esculape potentiellement présente,
- la présence avérée ou fortement potentielle (Péloïde ponctué) d'amphibiens au niveau du Rieutord, susceptibles d'exploiter les nombreux gîtes du site favorables à la réalisation de leur cycle biologique ; la voie ferrée peut en effet être considérée comme un corridor écologique pour les amphibiens.

La zone d'étude est favorable aux chauves-souris (chiroptères) pour lesquelles le linéaire du projet constitue un corridor de déplacement Nord/Sud. C'est notamment le cas pour des espèces à très fort enjeu local de conservation (comme le Minioptère de Schreibers, la Barbastelle d'Europe, le Rhinolophe euryale), et à fort enjeu local (Petit et Grand Rhinolophe, Grande Noctule et Petit Murin et Murin à oreilles échanquées), avérées ou fortement potentielles.

L'étude définit la zone globale du projet, y compris les milieux boisés et les falaises périphériques à la zone d'étude, comme propice à de nombreuses espèces d'oiseaux, notamment de passereaux et de rapaces, qui trouvent sur cette zone des sites de reproduction. Parmi eux, des hirondelles de rochers nichent sur le site, dont un couple dans le premier tunnel, des rapaces (hibou Petit-duc scops, l'espèce protégée Grand-duc d'Europe, le Faucon pèlerin), des espèces de passereaux protégées (Monticole bleu, Engoulevent d'Europe) nichent à proximité de la zone et chassent sur cette dernière.

L'étude identifie les types d'impacts suivants en phases travaux et exploitation :

- risques de pollution des eaux du Rieutord, milieu récepteur des eaux de ruissellement du projet, en phase travaux (apports de sédiments, relargage de polluants chimiques des engins de chantier et des résidus de ciment, zones de stockage),
- menace de destruction des stations d'Aristolochie par l'ensemble des aménagements (piste et sécurisation, plantation d'arbres) et l'amplitude des travaux. Les impacts des travaux sur le papillon Proserpine sont jugés « à minima modérés », l'impact du débroussaillage est jugé favorable à la prolifération de l'Aristolochie et donc à la reproduction de la Proserpine, l'impact de la fréquentation susceptible de « rudéraliser » les abords des aménagements et d'entraîner la disparition des Aristoloches est jugé difficile à quantifier,
- destruction de l'habitat de la Magicienne dentelée sur l'aire de repos intermédiaire ; impact jugé faible à modéré,
- risque de destruction de reptiles en phase travaux ; impact jugé faible,
- dérangement du Faucon pèlerin par les travaux réalisés en contrebas de l'aire de nidification située sur les falaises de la RNR de Combe Chaude, et du Grand-duc d'Europe, dont 2 aires sont situées à proximité de la voie ferrée ; impact jugé modéré si les travaux sont effectués hors période de reproduction,
- dérangement des chauves-souris en phase travaux par l'altération du corridor de chasse et de transit (destruction ou élagage d'arbres et de haies bordant le linéaire), les perturbations lumineuses dans les tunnels et la sécurisation des abords comme la purge des éléments instables surplombant les cheminements, et en phase d'exploitation par la fréquentation, notamment pour les espèces gîtant dans la zone d'étude (tunnel buse) ou à proximité (falaises et grottes) pour le Petit et le Grand Rhinolophe ; impact jugé modéré.

L'étude propose les mesures de suppression et de réduction suivantes concernant la faune et la flore :

- balisage des stations d'Aristolochie les plus importantes en amont du chantier, mise en place de garde-fous au niveau des stations et aucun désherbage en dehors de la bande de 1 mètre de part et d'autre de la bande bitumée en phase d'exploitation,
- adaptation du calendrier des travaux aux oiseaux et aux chauves-souris,
- repérage préalable des arbres gîtes potentiels et des cavités et fissures susceptibles d'accueillir des chauves-souris,
- étude de faisabilité de mise en place d'un dispositif de fermeture de la grotte située au Nord du tunnel n°4 à 30 mètres de la voie verte, utilisée comme gîte par le Petit et le Grand Rhinolophe.

L'Autorité environnementale relève que les travaux de sécurisation anticipés ne font l'objet d'aucune analyse. Elle considère que des impacts (dérangement et destruction potentielle d'espèces) ont déjà été engendrés sur la faune, notamment sur les chauves-souris, lors de la réalisation des travaux de réparation, de confortement et de sécurisation des falaises et ouvrages d'art.

Les impacts présentés dans l'étude d'impact ne constituent par conséquent qu'une partie des effets du projet, limitant ainsi l'avis de l'Autorité environnementale sur la prise en compte de l'environnement par le projet à ces seuls éléments.

L'expertise écologique apparaît appropriée aux enjeux en termes de calendrier et de méthodes mais l'Autorité environnementale constate que les relevés naturalistes datent de 2012. S'agissant d'un site stabilisé, les évolutions du milieu peuvent être considérées comme peu rapides et les inventaires de 2012 globalement suffisants.

L'étude met bien en évidence le rôle de corridor écologique de la voie de chemin de fer, notamment du fait de sa proximité avec le Rieutord, pour les reptiles et surtout les nombreuses espèces de chauves-souris, ainsi que le rôle du milieu dans son ensemble, et particulièrement des falaises et espaces boisés périphériques du projet, en tant que zone de reproduction pour les oiseaux. Toutefois cette analyse demeure très générale et il aurait été utile que la description des habitats soit accompagnée de l'étude de leur fonctionnalité afin de préciser les mesures à prendre en phase travaux pour limiter les impacts et permettre au milieu de retrouver ses fonctionnalités à l'issue des travaux.

L'Autorité environnementale s'interroge quant aux conclusions de l'étude sur les impacts jugés modérés sur la Proserpine, au regard de la présence avérée de l'espèce sous forme d'œufs et de chenilles attestant sa reproduction sur la zone d'étude, de la présence de stations d'Aristolochie sur le bas-côté du chemin, et de la mise en œuvre effective des mesures d'évitement proposées pour la protection de cette dernière.

Elle estime en effet que pour rendre ces mesures efficaces il est nécessaire de procéder à l'actualisation de l'inventaire afin de positionner précisément les stations d'Aristolochie sur une carte en vue du balisage et de la mise en défens des stations principales, et ce tant en phase travaux qu'en phase exploitation (piétinement et entretien).

L'Autorité environnementale observe qu'il est fait mention de plantations d'arbres ainsi que de l'éventualité d'élagage ou d'abattage d'arbres, alors qu'aucune information n'est fournie dans la description du projet et des travaux. Ce point est à préciser et, s'il se confirme, les mesures de prévention nécessaires devront être prises en conséquence, à savoir la localisation précise des secteurs avec arbres à abattre et la vérification que ces derniers n'abritent pas de gîtes pour coléoptères (Grand Capricorne) et chauves-souris. Concernant les chiroptères, mais également l'hirondelle de rocher, il est également important de conserver les interstices situés dans les tunnels et de privilégier un système d'éclairage posé le plus près possible du sol pour éviter les perturbations sur les chauves-souris lucifères.

L'Autorité environnementale constate également que seuls sont étudiés les impacts concernant le tracé de la voie verte. Les effets dus à la mise en place des équipements annexes, des aires de stationnement et de l'aire intermédiaire, des pistes d'accès au chantier, des bases de stockage des matériaux, ainsi que des éventuels travaux restant à effectuer pour la sécurisation du parcours, ne sont pas évalués.

Elle observe que l'aire de départ côté Ganges se situe à notamment proximité immédiate de maisons riveraines et recommande que soient précisées les mesures d'aménagement en termes de sécurisation et de limitation du dérangement.

Elle rappelle que la problématique des espèces envahissantes doit être prise en compte lors de travaux entraînant des mouvements de terre et recommande de se référer aux recommandations de l'Agence Régionale de Santé concernant les précautions à prendre aux différents stades des travaux.

Compte tenu de la durée des travaux, prévus pour une période de 18 mois, l'Autorité environnementale insiste sur la nécessité que le calendrier respecte les périodes de sensibilité de la faune, en particulier la nidification des rapaces. Les falaises rocheuses (situées entre le tunnel 3 et Ganges) comportent en effet des cavités favorables aux rapaces, et notamment au Grand Duc, espèce protégée, dont la période de sensibilité s'étale de janvier à fin juillet. Ainsi le calendrier proposé page 153 nécessite d'être corrigé, adapté et précisé concernant le phasage des travaux par type de travaux et par secteurs selon leur sensibilité (une carte peut utilement être produite à cet effet).

Concernant la phase exploitation, l'Autorité environnementale estime le dérangement de la faune par la fréquentation du site difficile à évaluer au regard de l'augmentation attendue du flux d'usagers, notamment concernant les chauves-souris et l'avifaune nicheuse.

Elle recommande ainsi que soient mises en place des mesures de sensibilisation, de prévention et de protection appropriées, qui pourraient être définies en partenariat avec la Réserve Naturelle Régionale de Combe Chaude.

La mise en œuvre des recommandations issues de l'étude de faisabilité pour l'accès à la grotte abritant des populations de chauves-souris pourrait judicieusement être complétée par un travail conjoint avec le groupe Chiroptères Languedoc Roussillon afin d'intégrer au mieux la problématique chauve-souris sur l'ensemble du projet. Enfin, en l'absence de

précision concernant la situation d'implantation de l'aire de repos, l'Autorité environnementale recommande que cette dernière soit éloignée des sites favorables à la nidification des rapaces.

L'Autorité environnementale estime par conséquent nécessaire que l'étude précise l'ensemble de ces éléments et, même si les impacts sur les espèces protégées sont jugés modérés au regard des mesures proposées, qu'elle conclut sur la nécessité, ou non, d'une dérogation pour destruction d'espèces protégées. Elle recommande que l'ensemble des mesures proposées par l'étude naturaliste en phases chantier et exploitation soient complétées au regard des recommandations formulées ci-dessus. Elle rappelle que la mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction doit reposer sur des informations précises et un engagement ferme du maître d'ouvrage et suivies par un écologue.

Évaluation des incidences Natura 2000

L'évaluation établit valablement qu'aucun habitat communautaire et aucune des espèces d'oiseaux présentes sur l'aire d'étude et ayant justifié la désignation de la ZPS ne seront soumis à une incidence significative au regard du projet et de la nature des mesures proposées.

Préservation de la qualité paysagère

L'étude précise qu'aucun déblai/remblai n'est prévu et que la modification du paysage ne sera perceptible que par les usagers du fait du revêtement de la voie, de la signalisation, des mobiliers. Elle conclut à l'absence d'effet négatif sur la qualité paysagère locale.

L'Autorité environnementale, au regard du choix d'un revêtement bitumeux imperméable et au vu des photo-montages (ci-dessous) montrant un revêtement de couleur noire, estime que la préservation de la qualité paysagère du site n'est pas respectée.



Elle recommande vivement la recherche d'une meilleure intégration paysagère.

En l'absence de précisions concernant les installations signalétiques et les aires de stationnement et de repos, elle rappelle également quelques principes applicables en sites naturels :

- en matière de signalisation directionnelle et de police, se limiter aux indications indispensables, et utiliser des supports de panneaux adaptés au contexte (bois ou pierre),
- privilégier des aménagements et un mobilier simples avec recours à des matériaux permettant à la fois une bonne insertion visuelle dans le site et un bon niveau de sécurité pour les usagers, en particulier, concernant les dispositifs réfléchissants souvent très impactants, préférer des éléments blancs discrets mais bien réfléchissants la nuit.

Amélioration de la qualité de vie

L'étude n'analyse pas les effets sur la santé à l'exception de la qualité de l'air.

L'autorité environnementale aurait ainsi apprécié que l'étude précise en quoi consiste le revêtement en enrobé (l'enrobé est en principe issu d'un mélange de cailloux, de sable et de bitume) et les avantages et inconvénients de ce dernier en termes d'aspects santé et sécurité pour les différents types d'usagers.

Elle rappelle qu'il existe des revêtements en enrobé à base de liant de synthèse ou de liant végétal adaptés tant au respect et à la valorisation d'un site naturel qu'à l'ensemble des usages (cycles, rollers, personnes à mobilité réduite, piétons).

L'Autorité environnementale s'interroge également :

- sur l'aménagement de l'aire intermédiaire, présence de points d'eau, présence de poubelles et dispositif de ramassage ?
- sur les dispositifs anti-intrusion pour l'interdiction d'accès des 2 roues motorisés ?
- sur l'accès des services de lutte contre les incendies ?
- sur le dispositif d'entretien (facilité et dimension écologique, type de traitement pour les abords), élément clef de la fonctionnalité et du bon usage de la voie. Elle recommande de ne pas utiliser de traitement chimique compte tenu des enjeux naturalistes et de la présence du Rieutord.

Le choix d'une filière et de matériaux éco-responsables (matériaux issus de filières de recyclage ou à faible consommation énergétique, recyclage en fin de vie ou en cas de rénovation, etc.) serait également bienvenu, en particulier s'agissant d'une voie verte en milieu naturel.

Par ailleurs, en sus des panneaux d'information mettant en valeur le patrimoine naturel, une sensibilisation du public au dérangement de la faune pourrait être envisagée.

CONCLUSION

L'Autorité environnementale considère l'aménagement d'une voie verte à partir d'une structure existante comme étant de nature à limiter les impacts du projet sur les milieux traversés.

Elle ne peut toutefois conclure valablement quant aux impacts sur la faune et la flore. En effet, l'étude d'impact ne porte que sur les travaux de réalisation de la chaussée, les effets dus à la mise en place des équipements annexes, des aires de stationnement et de l'aire intermédiaire, des pistes d'accès au chantier, des bases de stockage des matériaux ne sont pas évalués. Les impacts dus aux travaux de sécurisation des viaducs, murs de soutènement, tunnels et falaises n'ont pas non plus été étudiés. L'Autorité environnementale recommande ainsi que les impacts attendus du projet dans son ensemble soient précisés.

Elle rappelle également que le dossier se doit d'apporter les éléments d'éclairage et d'être démonstratif sur les mesures d'évitement et de réduction réellement mises en œuvre afin de pouvoir juger s'il y a ou non atteinte aux espèces protégées (présence de Proserpine, Grand Duc d'Europe). Elle recommande dès lors de préciser et compléter les mesures proposées, notamment le phasage du calendrier des travaux.

L'Autorité environnementale rappelle qu'une voie verte a vocation à être réalisée dans le respect du milieu naturel traversé et à devenir un élément du paysage. Son entretien et sa pérennité doivent également s'insérer dans une logique de développement durable. Le choix du revêtement a à cet effet une importance particulière. L'Autorité environnementale estime par conséquent nécessaire que l'étude précise les choix d'aménagement et démontre en quoi le projet s'intègre dans le paysage et respecte l'esprit des lieux.

Elle recommande que l'étude d'impact présente mieux les caractéristiques, les travaux et les impacts de la voie verte, ce qui serait plus en accord avec les intentions d'un projet qui vise à mettre en valeur l'environnement traversé.

Pour le Préfet et par délégation,


Le Directeur Régional Adjoint
Philippe MONARD