



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet de déchargement du talus de déblai des Ayasses (26)**

**n°Ae: 2013-97**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 23 octobre 2013 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de déchargement du talus de déblai des Ayasses (26) .*

*Étaient présents et ont délibéré : Mme Steinfeld, MM. Badré, Barthod, Boiret, Chevassus-au-Louis, Féménias, Galibert, Lafitte, Ledenic, Letourneux, Malerba, Ullmann.*

*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 : Mmes Guth, Rauzy, MM.Caffet, Decocq, Schmit.*

\*

\* \*

*L'Ae a été saisie pour avis par le Préfet de la Drôme, le dossier ayant été reçu complet le 12 août 2013.*

*Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.*

*L'Ae a consulté par courriers en date du 14 août 2013 :*

- le préfet de département de la Drôme , et a pris en compte sa réponse en date du 11 septembre 2013,*
- le ministère des affaires sociales et de la santé,*
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de la région Rhône-Alpes.*

*Sur le rapport de Michel Badré et Maxime Gérardin, et après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.*

**Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis 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 du projet 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 le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.**

---

1 Désignée ci-après par Ae.

# Synthèse de l'avis

Le talus de déblai des Ayasses, situé dans le département de la Drôme le long de la ligne à grande vitesse (LGV) Méditerranée, présente une instabilité potentiellement incompatible avec la circulation des trains à grande vitesse. Le projet vise à supprimer cette instabilité.

La SNCF, maître d'ouvrage délégué, envisage le déchargement de 400 000 m<sup>3</sup> de matériaux situés sur le talus, et la mise en dépôt de ces matériaux sur des parcelles voisines, actuellement boisées.

Le projet a déjà fait l'objet, en novembre 2011, d'un avis de l'autorité environnementale<sup>2</sup>, qui avait souligné des insuffisances de l'étude d'impact. Une enquête publique a été menée en septembre et octobre 2012, et a débouché sur une déclaration d'utilité publique le 4 octobre 2013. L'étude d'impact a par ailleurs été complétée depuis, notamment pour accompagner le dépôt de la demande d'autorisation de défrichement nécessaire à la réalisation du projet.

Ces aspects nouveaux permettent de mesurer plus précisément les impacts du projet sur les milieux naturels.

Le présent avis, émis sur le projet à l'occasion de la demande d'autorisation de défrichement et au vu de l'étude d'impact actualisée qui l'accompagne, ne reprend pas les éléments d'appréciation qui ont déjà fait l'objet d'une décision à l'occasion de la déclaration d'utilité publique.

L'Ae formule plusieurs recommandations sur la compensation proposée aux défrichements, en particulier celle de ne pas limiter les reboisements au strict minimum des surfaces nécessaires, là où le maître d'ouvrage dispose d'une friche à reboiser d'une superficie un peu supérieure à ce minimum.

L'Ae constate également que les travaux projetés ne permettront vraisemblablement pas au passage à grande faune qui franchit la voie ferrée de retrouver sa fonction originelle à l'issue des travaux, à l'exclusion de l'usage qui en est fait aujourd'hui par des véhicules. Elle recommande que soit rétabli un passage pleinement fonctionnel.

D'autres recommandations plus ponctuelles, parmi lesquelles des remarques sur la forme de l'étude d'impact et son didactisme vis-à-vis du public, sont par ailleurs formulées dans l'avis détaillé ci-joint.

---

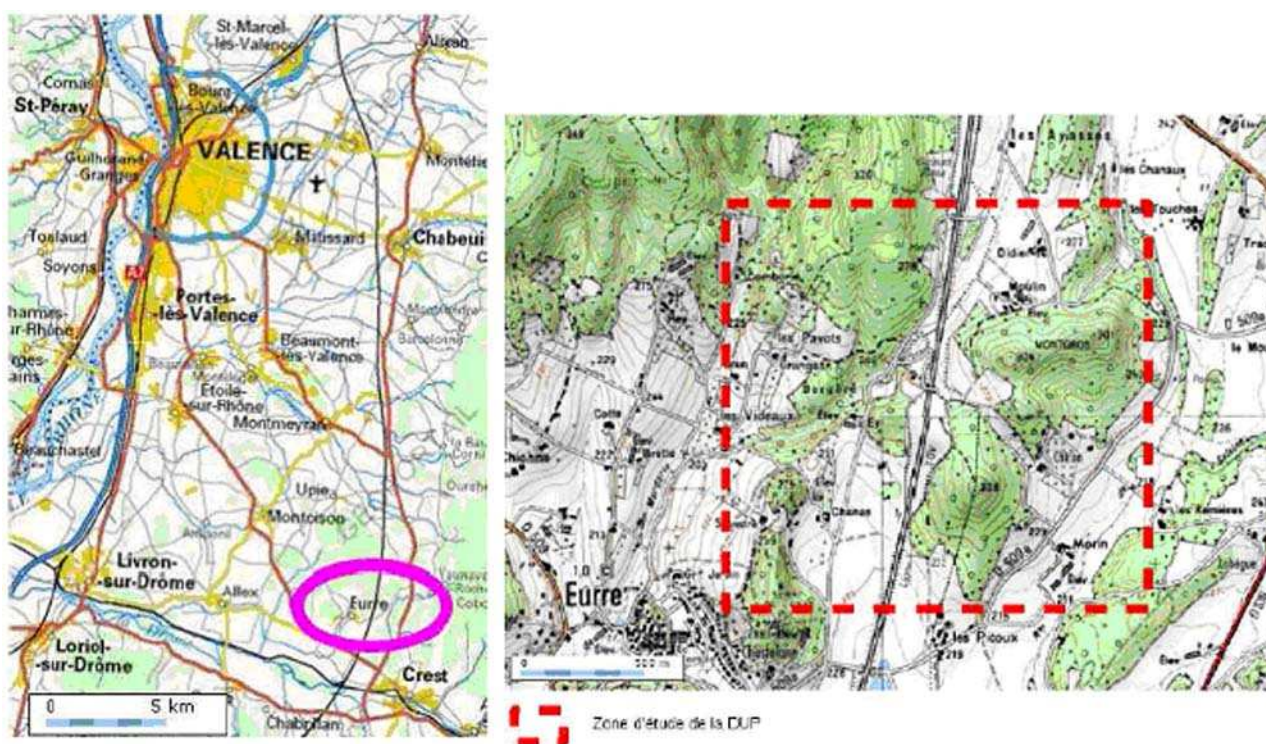
<sup>2</sup> Avis délibéré n°Ae 2011-62, en date du 23 novembre 2011.

# Avis détaillé

## 1 Contexte, travaux projetés et enjeux environnementaux

Le présent avis est émis au vu d'une demande d'autorisation de défrichement, accompagnée conformément à la réglementation d'une étude d'impact du projet nécessitant l'opération particulière de défrichement en question. Le projet ayant déjà fait l'objet, après un premier avis de l'Ae, d'une déclaration d'utilité publique (DUP), l'analyse et les recommandations contenues dans le présent avis portent sur les dispositions du projet non encore prises en compte par la DUP. Il s'agit principalement du défrichement, de sa compensation et des mesures de préservation des milieux naturels qui l'accompagnent.

### 1.1 Contexte du projet



Sources : Géoportail (g.) et étude d'impact (d.)

Le projet concerne la ligne à grande vitesse (LGV) Méditerranée, au droit des communes d'Eure et Vaunaveys-la-Rochette (26). La LGV y traverse un large déblai dissymétrique, dont le plus haut des talus (côté est) présente des instabilités, et ce depuis la réalisation du déblai en 1997.

Les instruments de mesures mis en place au sein du talus ont permis de préciser la géométrie de l'instabilité : il a ainsi été observé le glissement d'une lentille d'environ 200 mètres de diamètre et

20 mètres d'épaisseur maximale, soit un volume de l'ordre de 400 000 m<sup>3</sup>, localisée sur le versant du talus, et dont le bord inférieur coïncide avec la plate-forme ferroviaire. La surface du glissement est localisée au sein d'une formation marneuse, au-dessus de laquelle une nappe perchée<sup>3</sup> se développe quand adviennent des précipitations importantes. Les plus forts glissements sont observés dans les semaines ou mois qui suivent de fortes précipitations.

Divers travaux ont été réalisés pour remédier à l'instabilité, dont notamment, en 2004, le déchargement de 45 000 m<sup>3</sup> de matériaux du talus. Un regain d'activité a néanmoins été constaté en 2008. Les plus importants mouvements enregistrés en un mois ont été de 4 à 5 mm en déplacement horizontal, et le point le plus affecté de la plate-forme ferroviaire a été soulevé de 9 centimètres en 8 ans.

La géométrie des voies a été régulièrement corrigée : le soulèvement a été artificiellement allongé et lissé par ajout de ballast sous les portions de voies situées de part et d'autre de celui-ci, de manière à ce que le profil en long des voies reste compatible avec la vitesse d'exploitation visée (300 km/h). À long terme, le passage à grande faune, situé à proximité immédiate du soulèvement, fixe une limite à ce procédé : du fait de son gabarit, la hauteur des voies ne peut être indéfiniment augmentée.

Par ailleurs, la vitesse a été réduite par deux fois à 170 km/h, quand l'activité du glissement était la plus importante.



Le talus, vu depuis l'autre côté de la voie ferrée.  
La végétation permet de distinguer nettement le volume (45 000 m<sup>3</sup>) déchargé en 2004.  
Source étude d'impact

## **1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés**

Le projet vise à mettre un terme au glissement, en enlevant du talus un volume de 400 000 m<sup>3</sup> de matériaux. Il s'agit donc de poursuivre l'opération menée en 2004, mais dans des proportions

---

<sup>3</sup> Nappe perchée : dans un contexte géologique sédimentaire, se dit d'une nappe souterraine, d'extension généralement modeste, étagée au-dessus du continuum formé par les cours d'eau et les nappes qui les alimentent.

fortement accrues. Les matériaux déchargés seraient déposés sur différentes parcelles situées à quelques centaines de mètres du talus. Les terrassements seraient réalisés en trois mois environ.

Le maître d'ouvrage est Réseau ferré de France (RFF), propriétaire des emprises de la LGV. La maîtrise d'ouvrage est déléguée à la SNCF.

Le projet prévoit notamment :

- le défrichage de 10,7 hectares de bois, dont 2,4 ha sur le talus à décharger et 8,3 ha sur les parcelles destinées à recevoir les matériaux,
- la création d'une piste de travaux pour le transport des matériaux depuis le talus vers les parcelles de dépôt,
- la stabilisation des dépôts par mise en place de géotextiles et compactage,
- la re-végétalisation des zones de déblai et de dépôt, incluant l'amélioration des abords d'un passage initialement destiné à la faune, qui franchit la voie ferrée au droit de l'extrémité nord du talus.
- la création d'un réseau de drainage de la surface déblayée, et d'un bassin de décantation.

Le projet suppose en outre le déplacement d'une voie communale située sur une des zones de dépôt, et d'un chemin forestier situé en tête du talus actuel.

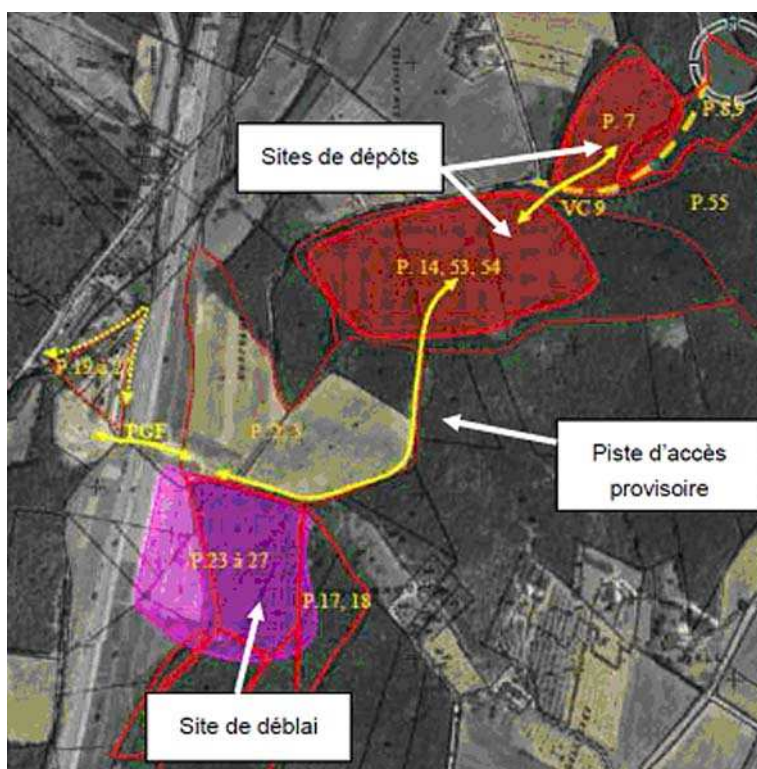


Schéma des travaux envisagés (source étude d'impact, p. 35)

### ***1.3 Procédures relatives au projet***

Le projet impliquant potentiellement des expropriations, un dossier d'enquête publique préalable

à la déclaration d'utilité publique (DUP) a été réalisé en 2011. Ce dossier comportait une étude d'impact<sup>4</sup>, laquelle a donné lieu à un avis de la formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable en date du 23 novembre 2011<sup>5</sup>. L'enquête publique s'est tenue du 3 septembre au 5 octobre 2012, et la DUP a été prise le 4 octobre 2013.

Le projet nécessite, entre autres procédures, une autorisation de défrichement<sup>6</sup>. En vertu de l'article R. 122-2 du code de l'environnement, et compte tenu de la surface en jeu, le projet, à l'occasion de cette demande d'autorisation de défrichement est soumis à la procédure d'examen au cas par cas, définie par l'article R. 122-3 du même code, et visant à déterminer si il doit faire ou non l'objet d'une étude d'impact. Puisque le projet auquel le défrichement participe faisait déjà l'objet, par ailleurs, d'une étude d'impact, l'Ae a signifié, par décision en date du 23 janvier 2013<sup>7</sup>, que les éléments complémentaires relatifs au défrichement devaient être incorporés à cette étude d'impact.

Le projet relève en effet du cas où le pétitionnaire dépose « plusieurs demandes d'autorisation échelonnées dans le temps et nécessitant chacune la réalisation préalable d'une étude d'impact »<sup>8</sup>. Le pétitionnaire est alors tenu d'actualiser l'étude d'impact de son projet à chaque nouvelle demande d'autorisation. De fait, l'étude d'impact présentée à l'été 2013, sur laquelle porte le présent avis, est une version nouvelle de l'étude d'impact construite en 2011, ses diverses parties ayant été augmentées d'éléments relatifs au défrichement.

L'étude d'impact modifiée ayant été soumise pour avis à l'Ae avant que la DUP n'intervienne, elle ne mentionne naturellement pas celle-ci, et est présentée comme une nouvelle étude d'impact complète, sans mention des modifications apportées à la version initiale de 2011.

***Le projet ayant été déclaré d'utilité publique le 4 octobre 2013, l'Ae recommande que le dossier soit mis à jour par une mention de cette déclaration d'utilité publique, et que l'étude d'impact soit présentée comme une actualisation de celle ayant servi de support à la déclaration d'utilité publique, en en faisant ressortir les éléments nouveaux.***

Outre la DUP prise, laquelle emporte également mise en compatibilité des plans d'urbanisme des communes affectées et cessibilité d'immeubles bâtis et non bâtis, le projet est soumis à diverses procédures :

- la demande d'autorisation de défrichement déjà mentionnée, qui est en cours d'instruction ;
- une demande d'autorisation d'exploiter une installation de stockage de déchets inertes<sup>9</sup> (ISDI), en cours d'instruction ;
- une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau<sup>10</sup>, sous le régime de la déclaration, qui a été enregistrée ;

---

<sup>4</sup> Avant l'entrée en vigueur des dispositions du décret 2011-2019, tous les projets d'un montant supérieur à 1,9 M€ étaient automatiquement soumis à étude d'impact.

<sup>5</sup> Avis délibéré n°Ae 2011-62 :

[http://portail.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/007974-01\\_avis-delibere\\_ae.pdf](http://portail.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/007974-01_avis-delibere_ae.pdf)

<sup>6</sup> Articles L. 341-1 et suivants du code forestier, anciennement L. 311-1 et suivants avant refonte dudit code.

<sup>7</sup> Décision n°F-082-12-C-0043

<sup>8</sup> Article R. 122-8 du code de l'environnement.

<sup>9</sup> Articles L. 541-30-1 et R. 541-66 du code de l'environnement

<sup>10</sup> Articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement

- une demande de dérogation pour le déplacement, la perturbation ou la destruction d'espèces protégées ou de leurs habitats<sup>11</sup>, en cours d'instruction.

## **1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae**

Les principaux enjeux environnementaux relevant du présent avis portent sur le défrichage et sa compensation.

Le passage à grande faune, actuellement détourné de sa fonction première au profit de véhicules (cf [illustration au § 2.4 du présent avis](#)), représente également un enjeu environnemental important.

## **2 Analyse de l'étude d'impact**

L'étude d'impact répond globalement aux exigences de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, qui définit les éléments que celle-ci doit comporter. Certains manques et insuffisances sont relevés ci-après.

D'une manière générale, la lecture de l'étude d'impact n'est pas facilitée par un sommaire surabondant. ***L'Ae recommande que le sommaire soit simplifié, de manière à faciliter la lecture du document.***

L'Ae note également que certaines parties de l'étude d'impact ont manifestement été rédigées trop rapidement<sup>12</sup>.

### **2.1 Analyse de l'état initial de l'environnement**

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 ; ainsi que des odonates, amphibiens, chiroptères, différents oiseaux d'intérêt patrimonial et mammifères, dont une cellule du Castor d'Europe.

Le recensement des habitats naturels est présenté comme ayant porté spécifiquement sur la parcelle à déblayer et celles susceptibles de recevoir les matériaux (fig. 60 p. 77 par exemple). Ceci exclut des espaces qui seront vraisemblablement sollicités, notamment pour créer la piste de chantier qui permettra d'acheminer les matériaux, et est donc grandement insuffisant.

***L'Ae recommande d'élargir le recensement des habitats naturels à l'emprise globale du projet, phase travaux comprise.***

---

<sup>11</sup> Articles L. 411-1 à L. 411-6 et R. 411-1 à R. 411-17 du code de l'environnement

<sup>12</sup> On peut ainsi citer une mention de « l'ambiance bocagère de l'arrière-pays lémanique » (p. 155), qui, bien que procurant au lecteur une respiration bienvenue, trahit un recours excessif au « copier - coller ».



## **2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu**

La partie de l'étude d'impact relative à la recherche de variantes se décompose en deux sous-parties :

- La première présente le choix de la solution technique retenue (terrassement), parmi trois solutions proposées pour mettre fin aux désordres. Ce choix relevait de la DUP et n'est donc pas repris ici.
- La seconde présente le choix des parcelles sur lesquelles les matériaux seront déposés. Là encore, une comparaison multi-critères est proposée, mais ne permet que de comparer trois scénarios définis arbitrairement, sans que soient explicités les présupposés selon lesquels ces trois scénarios ont été bâtis. Ainsi, le parti de recourir à des parcelles boisées plutôt qu'agricoles n'est pas explicité, ni ses justifications présentées. Il apparaît aussi que la charge admissible sur le passage à grande faune a fortement guidé le choix des parcelles de dépôt, sans que cette contrainte ne soit clairement mise en avant par le tableau de comparaison multi-critères. ***Pour la bonne information du public, l'Ae recommande que soient exposées les raisons pour lesquelles le recours à des parcelles boisées plutôt qu'agricoles a été choisi, et, plus largement, que le choix des zones de dépôt soit présenté sous une forme qui reflète le raisonnement réellement tenu.***

## **2.3 Analyse des impacts du projet, pour la phase relevant du présent avis**

La partie analysant les effets du projet s'ouvre 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* ».

L'Ae souligne que, si le rôle de l'enquête publique est de prendre en compte les observations du public dans le projet, il faut néanmoins que celui-ci soit défini de manière suffisamment précise pour que le public puisse en comprendre les impacts. Elle remarque également qu'il n'est pas donné d'éléments quant à l'apport de l'enquête publique conduite en septembre et octobre 2012.

***L'Ae recommande que le dossier soit complété par une présentation des conclusions du commissaire enquêteur, de la DUP ainsi que des modifications éventuellement apportées au projet à la suite de l'enquête publique.***

Le principal impact du projet, pour la partie relevant du présent avis, est la destruction d'espèces et d'habitats, principalement forestiers.

Le projet présente également un impact paysager, du fait des importants volumes de matériaux déplacés.

Par ailleurs la localisation des dépôts conduit à modifier le tracé d'une voie communale, ce qui est présenté dans le dossier comme un impact positif du projet. La « sécurisation du réseau routier » avancée par le dossier n'apparaît, pour l'Ae, pas démontrée.

## **2.4 Mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts**

Diverses mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts environnementaux du projet sont présentées par l'étude d'impact, et portent tant sur la phase travaux que sur la phase exploitation. L'Ae revient ici sur les mesures qui, sur le plan environnemental, lui paraissent essentielles pour la réussite du projet..

### Reboisement

11 hectares environ de bois seront défrichés, et 7 hectares du site seront reboisés, principalement sur les dépôts. La différence de 4 hectares s'explique par la nécessité de conserver nue la berme<sup>13</sup> élargie, comme les talus nouveaux créés par les terrassements, de manière à pouvoir les surveiller. Les services de l'Etat ayant défini pour ce projet une règle de compensation de « 1 pour 1 », le maître d'ouvrage propose aussi un reboisement de 4 hectares, localisé sur la commune de Chabrillan.

Il est prévu d'effectuer le reboisement par apport de terre végétale (épaisseur de 30 cm minimum), ensemencement d'herbacées, et plantation de différentes essences forestières.

L'Ae relève le soin apporté dans l'étude d'impact à la définition des principes de plantation, et souligne que ce soin ne doit pas occulter le fait que le principal facteur de réussite, à moyen terme, de l'opération de reboisement, sera l'apport de terre végétale en quantité et qualité suffisantes, et sa bonne protection vis-à-vis du ruissellement. Cet apport devrait permettre, dans l'hypothèse où une part des plants serait détruite, que le reboisement s'effectue malgré tout de lui-même, en quelques années supplémentaires.

Le maître d'ouvrage s'engage à assurer un suivi scientifique des plantations sur 10 ans. ***L'Ae recommande que le maître d'ouvrage s'engage également à assurer un apport de terre végétale approprié au reboisement.***

Quant aux 4 derniers hectares de reboisement, ils seront localisés sur un site similaire à celui des Ayasses, localisé lui aussi le long d'un déblai de la LGV Méditerranée, mais une dizaine de kilomètres plus au sud, séparé des Ayasses par la vallée de la Drôme. Là aussi, le talus côté est du déblai a connu des problèmes de stabilité. Ces problèmes ont été résolus par déblai de matériaux supplémentaires et pose de systèmes drainants, et les matériaux déblayés ont été déposés à proximité, en longueur au fond d'un vallon parallèle à la LGV. Le dépôt est depuis propriété de RFF, et a été laissé à l'état de friche, à l'exception de son extrémité sud qui a été parcourue par des engins de chantier à l'occasion d'une autre intervention sur le même talus. Certaines parties de cette friche se sont reboisées spontanément, mais d'autres, qui en totalisent environ les deux tiers de la surface, présentent encore une végétation pauvre. Cette variabilité de comportements entre différentes zones de la friche reflète vraisemblablement une variabilité des matériaux déposés.

---

<sup>13</sup> Les **bermes** sont ici les plates-formes qui interrompent, à intervalles réguliers, la pente du talus.



Une petite portion du dépôt en fond de vallon proposé pour la compensation du défrichement, sur la commune de Chabrillan, à une dizaine de kilomètres au sud du site des Ayasses (vue vers le SE, la partie montrée correspondant à la parcelle 92, située entre les deux zones proposées par le maître d'ouvrage pour la mise en œuvre de la compensation, fig. 143 p. 148 de l'étude d'impact). La partie plane est le sommet d'un dépôt réalisé en 2001. On distingue une différence de comportement de la végétation entre la zone située au centre de la photographie, à la végétation encore pauvre, et celle située à sa gauche, où le reboisement est spontanément en cours.

Le maître d'ouvrage identifie sur ce dépôt deux périmètres faiblement végétalisés, totalisant environ 4 hectares, et en propose le reboisement.

Il n'est pas explicitement dit dans l'étude d'impact si les modalités de reboisement de ces 4 hectares sont les mêmes que celles des 7 hectares reboisés sur site (apport de terre végétale, ensemencement et plantations). Il a néanmoins été indiqué oralement aux rapporteurs, lors de la visite de terrain, que l'apport de terre végétale était bien prévu.

L'Ae observe que les 4 hectares sélectionnés couvrent la large majorité des parties du dépôt où la végétation est encore pauvre, mais non leur totalité (à titre d'exemple, la partie stérile de la parcelle 92, d'environ un demi hectare, présentée ci-dessus en illustration, n'est pas incluse). **L'Ae recommande que l'ensemble des zones stériles du dépôt de Chabrillan soit reboisé, et non seulement les 4 hectares désignés par le maître d'ouvrage ainsi que des superficies complémentaires afin d'atteindre un meilleur taux de compensation.** Ceci conduirait probablement à reboiser 1 ou 2 hectares au-delà du strict minimum imposé par la règle du « 1 pour 1 » prescrite par la DDT<sup>14</sup>. Eu égard au fait que la superficie boisée totale sera de toute façon amputée de 11 hectares pendant quelques dizaines d'années, qui seront nécessaires pour la reconstitution d'un écosystème forestier assurant des fonctionnalités comparables à l'état actuel, une telle « sur-compensation » en surfaces ne paraît pas excessive. Ce constat est renforcé par la remarque faite

---

<sup>14</sup> Direction départementale des territoires.

ci-après en ce qui concerne l'absence de valeur ajoutée réelle de la compensation proposée concernant les vieux bois.

### Chiroptères

Le défrichement conduit à la destruction de surfaces favorables aux habitats et zones de chasse des chiroptères. Par avis du 28 avril 2012 sur la demande d'autorisation de destruction d'espèces protégées, le CNPN a recommandé que soient créés des îlots de sénescence<sup>15</sup> à proximité du site. Le maître d'ouvrage a donc prévu d'établir une convention avec la commune de Vaunaveys-La-Rochette, préservant de l'exploitation, jusqu'en 2045, 15 hectares de forêt communale localisés quelques kilomètres à l'est du site, autour d'un petit sommet (643 m) des contreforts du Vercors.

L'Ae note que les 15 hectares retenus sont de toute façon laissés inexploités par le plan de gestion actuel, qui court jusqu'en 2019, et qu'il ne semble pas évident qu'ils auraient, en l'absence de la mesure compensatoire, été exploités dans le cadre des plans de gestion suivants, eu égard à la pente et à la difficulté d'accès. Elle note aussi que ces 15 hectares sont, par leur localisation, relativement soustraits à l'influence des activités humaines, et qu'ils se situent en contact du réservoir de biodiversité que constitue le massif du Vercors. L'apport d'une telle mesure, en terme de compensation à la perte de biodiversité due au projet, par rapport à un scénario de référence sans projet, n'apparaît donc pas convaincant. Ce constat de l'ineffectivité de la mesure de compensation proposée en matière d'habitats forestiers renforce la justification d'une surcompensation du défrichement en surface forestière à reconstituer, évoquée plus haut. ***L'Ae recommande de réexaminer et de justifier les compensations apportées à la perte de biodiversité forestière due au projet.***

### Passage à grande faune

Une des mesures de compensation des impacts du projet concerne le passage à grande faune. Ce passage représente de fait un enjeu environnemental fort : il doit contribuer à rétablir la continuité écologique entre le massif du Lagat, isolé par la LGV, et le massif du Vercors. Il est cependant emprunté aujourd'hui par différents véhicules, incités à le faire par une piste d'accès côté ouest, destinée initialement au personnel intervenant sur la LGV.

---

<sup>15</sup> Ilots de végétation forestière laissés en libre évolution, le vieillissement de certains arbres au-delà de l'âge d'exploitabilité normal permettant le développement d'une faune particulière.



Le passage à grande faune est aujourd'hui emprunté par les véhicules comme un véritable pont, ce qui réduit fortement son attractivité pour la faune (source Géoportail).

Il est donc prévu par le maître d'ouvrage d' « améliorer l'attractivité du passage à grande faune », par des plantations et la création de mares à ses abords.

L'Ae relève que d'autres aménagements prévus concourent aussi à améliorer l'attractivité de ce passage, mais cette fois-ci pour les véhicules : ainsi un chemin serait créé entre la VC 9 et le PGF, côté est, (fig. 130 p. 138 et fig. 141 p. 146), par réutilisation des emprises de la piste de chantier. Ceci finirait d'incorporer le passage à grande faune au réseau de chemins existant, et rend illusoire l'amélioration de son attractivité pour la faune par l'aménagement de ses abords.

L'Ae constate ainsi que les travaux projetés ne permettront vraisemblablement pas au passage à grande faune qui franchit la voie ferrée de retrouver sa fonction originelle à l'issue des travaux, à l'exclusion de l'usage qui en est fait aujourd'hui par des véhicules.

***L'Ae recommande que soit rétabli un passage à grande faune pleinement fonctionnel, soit par empêchement physique de l'accès des véhicules au passage actuel, soit par l'implantation d'un nouveau passage.***

Dans l'hypothèse où la première des deux options serait retenue, l'accès au talus par le maître d'ouvrage et par ses sous-traitants se ferait alors côté est, par le chemin créé à l'occasion des travaux.

## **2.5 Mesures de suivi**

L'Ae rappelle qu'en application des articles L.122-1 IV et R.122-14° du code de l'environnement, la décision d'autorisation doit en préciser les modalités de suivi et les mesures correctives éventuelles. ***Compte tenu de l'importance d'un suivi efficace et des déficiences constatées jusqu'ici localement, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter les mesures de suivi et les mesures d'évaluation et correctives éventuelles, qu'il y aura lieu de rendre publiques,***

*lesquelles seront intégrées dans la décision d'autorisation du défrichage.*

## **2.6 Méthodes**

Les méthodes utilisées pour bâtir l'étude d'impact sont correctement décrites.

L'Ae rappelle cependant la recommandation faite au [§ 2.1](#) du présent avis.

## **2.7 Résumé non technique**

Le résumé non technique rapporte assez fidèlement le contenu de l'étude d'impact. Il est cependant insuffisamment synthétique (41 pages pour rendre compte de 124).

***L'Ae recommande de réduire la longueur du résumé non technique, et de le compléter en fonction des recommandations émises précédemment par le présent avis.***