



PRÉFET DE LA RÉGION ALSACE-CHAMPAGNE-ARDENNE-LORRAINE

Strasbourg, le 27 JUIN 2016

Avis de l'Autorité Environnementale relatif au projet de Véloroute-voie verte en Vallée de la Meuse (55)

Le Préfet de Meuse (Direction Départementale des Territoires) et le directeur de l'Agence Régionale de Santé ont été consultés lors de son élaboration.

A – Synthèse de l'avis

L'étude d'impact identifie correctement les enjeux environnementaux du projet qui sont la préservation des milieux naturels de la vallée de la Meuse, la qualité des cours d'eau et le risque inondation. Cependant, compte-tenu de la forte sensibilité des milieux naturels, l'étude d'impact devrait être complétée pour minimiser les impacts sur les berges, maîtriser la gestion des déchets, optimiser la localisation des places de retournement et des places de repos et proposer une alternative au revêtement en bitume et aux produits phyto-sanitaires pour l'entretien de la voie verte.

Le projet est par nature favorable à l'environnement puisqu'il permet un développement touristique par les mobilités douces. Néanmoins, la prise en compte de l'environnement pourrait être optimisée avec les compléments proposés ci-dessus.

B – Présentation détaillée

1. Présentation générale du projet

Nom du pétitionnaire	Communauté d'agglomération du Grand Verdun
Commune(s)	Vallée de la Meuse entre les communes de Samogneux et Haudainville
Département(s)	55
Objet de la demande	Projet de Véloroute-voie verte
Accusé de réception du dossier :	27/04/2016

Le projet étudié est la création d'une piste cyclable le long du canal de la Meuse entre les communes de Samogneux en aval et de Haudainville en amont. La vélo-route traverse alors la ville de Verdun. Au total, le parcours est long de 26,4 km.

Cette portion de piste cyclable s'inscrit dans un projet à plus large échelle puisqu'il est prévu de la connecter à la Voie Verte Trans-Ardenne qui suit le tracé de la Meuse jusqu'en Belgique. La partie française de cette voie verte sera ainsi longue de 200 km parcourant les Ardennes et la Lorraine.

Le projet porté par la Communauté d'Agglomération du Grand Verdun s'implante en majeure partie sur le chemin de halage du canal de la Meuse. De Samogneux jusqu'à Belleville-sur-Meuse, le tracé prévu se situe en rive gauche sur le chemin de halage enherbé. Puis, la traversée de Verdun emprunte des voies communales et le chemin de halage que le tracé suit en rive droite jusqu'à Belleray. La suite du parcours jusqu'à Haudainville est envisagé sur des chemins ruraux ou forestiers.

Il faut noter que le chemin de halage est la propriété de Voies Navigables de France (VNF) et la vélo-route doit pouvoir être utilisée par le personnel de VNF pour les opérations d'entretien et d'exploitation du canal.

2. Analyse de la qualité de l'étude d'impact,

Le document analysé est l'étude d'impact du projet datée de janvier 2016.

Les thèmes réglementaires précisés à l'article R.122-5 du Code de l'Environnement sont abordés au sein des documents fournis.

Une évaluation des incidences sur le site Natura 2000 FR4112008 « Vallée de la Meuse » est présente au sein du document. Le projet est entièrement inclus dans le site Natura 2000 dont le classement a été déterminé par des habitats humides et des espèces d'oiseaux.

2.1. Articulation avec d'autres projets et documents de planification, articulation avec d'autres procédures

L'analyse de l'articulation du projet avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et les différents documents d'urbanisme des communes traversées est correctement réalisée. Néanmoins, il n'est pas précisé explicitement avec quelle version du SDAGE l'analyse a été faite : le dossier mentionne celui approuvé en 1996, or le SDAGE en vigueur a été approuvé le 30 novembre 2015. De plus, le Schéma de Cohérence Écologique (SRCE) approuvé le 20 novembre 2015 n'est pas évoqué.

2.2. Analyse de l'état initial de l'environnement et identification des enjeux environnementaux

L'analyse de l'état initial est réalisée en deux temps, d'abord à l'échelle de la vallée de la Meuse, puis à l'échelle du tracé retenu.

Le projet se situe à proximité immédiate du canal de la Meuse et, sur certaines portions entre le canal et la Meuse. La qualité générale de l'eau de la Meuse est bonne, les données des stations de mesures montrent une qualité allant de bonne à très bonne en 2008. Ces données auraient pu être actualisées. En revanche, l'état du canal n'est pas abordé ; il aurait été approprié de collecter des données en vue de qualifier l'état général ou les opérations effectuées (dragage par exemple).

Le risque inondation est particulièrement présent sur ce secteur. Deux plans de prévention du risque inondation (PPRI) concernent le tracé de la vélo-route, il s'agit des PPRI Vallée de la Meuse secteur de Charny-sur-Meuse et secteur de Verdun. De plus, la nappe est sub-affleurante sur la quasi-totalité du tracé.

Il faut noter que plusieurs périmètres de protection de captages d'eau potable sont présents dans l'aire d'étude.

La vallée de la Meuse est un milieu présentant une grande richesse écologique, de nombreux zonages réglementaires sont recensés (sites Natura 2000, espaces naturels sensibles, zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique). Des inventaires de terrain ont été réalisés sur ce tracé, dont les résultats auraient pu figurer plus clairement dans l'étude d'impact.

L'aménagement de la vélo-route emprunte le chemin de halage qui est enherbé sur la quasi-totalité du tracé. Les habitats identifiés sur un périmètre élargi autour des berges sont

principalement des prairies méso-hygrophiles (prairies à dominante moyennement humide), on trouve également des cultures, des boisements (saules arborescents) et des prairies hygrophiles (prairies humides). Ces habitats sont favorables à l'avifaune (oiseaux), de nombreuses espèces (Milan noir, Courlis cendré) ont été observées, utilisant le site pour nicher ou se reproduire. Il faut noter également que ces habitats sont riches en espèces d'insectes et particulièrement en odonates (libellules).

Une étude plus spécifique est effectuée sur les zones de frayères à brochet à proximité du tracé mais qui ne seront à priori pas impactées par les futurs aménagements.

La problématique des espèces invasives n'est pas abordée dans le dossier.

Globalement, l'état initial sur le milieu naturel aurait pu être plus précis sur les espèces rencontrées lors des inventaires de terrain, et des zooms sur les zones plus sensibles et présentant plus d'enjeux auraient pu être effectués.

L'aire d'étude est incluse dans deux unités paysagères remarquables : la vallée de la Meuse et les côtes de Meuse.

Les enjeux environnementaux principaux sont : la préservation des milieux naturels, la qualité des eaux et le risque inondation.

2.3. Analyse des impacts notables potentiels du projet sur l'environnement

Le projet limite la largeur de la voie à l'emprise du chemin actuel. Les impacts en termes de destruction d'habitats sont alors limités puisque le tracé en lui-même est déjà fréquenté par les piétons ou le personnel et les engins de VNF et présente peu de sensibilité. Des impacts indirects sur les abords du chemin qui présentent une richesse écologique plus forte n'ont été abordés qu'à travers l'étude des frayères à brochets.

Néanmoins, il est indiqué que des places de retournement d'engins de VNF ou des places de repos seront aménagées ; ces aménagements se situeront hors de l'emprise du chemin et leurs impacts sur les milieux auraient dû être identifiés. De même, il est mentionné dans l'étude d'impact que des berges seront à consolider, mais elles ne sont pas localisées et dès lors les impacts sur le milieu naturel ne peuvent être identifiés précisément.

De plus, l'analyse de l'impact du projet sur l'augmentation des déchets et leurs effets sur l'environnement, notamment au niveau des places de repos, n'est pas abordée dans l'étude d'impact.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des impacts du projet sur l'environnement concernant les points relevés ci-dessus.

De plus, le choix d'imperméabiliser le parcours par de l'enrobé en bitume peut conduire à des impacts en termes de ruissellements, de pollutions du milieu (relargage d'hydrocarbure) ou en cas de crue de la Meuse. Le dossier précise néanmoins que des fossés d'écoulement sont déjà existants et pourront accueillir ces eaux de ruissellement. La vélo-route n'aggrave pas notablement le risque inondation puisqu'il ne change pas la topographie du site actuel (pas de surélévation de la voirie).

La phase chantier a bien été identifiée dans le dossier comme étant susceptible d'impact notable sur les milieux avec de potentielles pollutions ou lors du stockage des engins, empiètement sur les abords des chemins, propagation d'espèces invasives...

Une synthèse des impacts du projet de vélo-route sur les enjeux environnementaux aurait pu être présentée dans l'étude d'impact pour plus de clarté.

2.4. Mesures correctrices (éviter, réduire, compenser) et dispositif de suivi

Des mesures lors la phase chantier seront mises en place pour éviter les impacts potentiels : aire de rétention des produits, engins adaptés à la largeur du site, stockage de matériaux à l'extérieur du chantier, pas d'accès aux prairies environnantes.

La consolidation des berges sera réalisée par des techniques semi-végétales (utilisation de pieux en bois) ou entièrement végétale (utilisation de saules) pour les aménagements à proximité de frayères.

Dans la mesure où l'analyse des impacts du projet n'est pas complète, notamment sur l'absence de perturbation de l'équilibre écologique des berges de la Meuse, les mesures de correction proposées ne couvrent pas tous les impacts potentiels.

Le dossier ne présente pas de dispositif de suivi.

2.5. Présentation des solutions alternatives, justification du projet et exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu

Le choix d'utiliser un enrobé en bitume aurait pu faire l'objet d'une justification au regard d'autres alternatives avec des composants végétaux. En effet, le bitume est susceptible de générer une pollution aux hydrocarbures des eaux de ruissellement.

Une justification de la localisation détaillée des places de retournement requises par VNF et des places de repos des usagers de la vélo-route au regard des enjeux environnementaux aurait été attendue.

2.6. Résumé non technique

Le résumé non technique reprend fidèlement l'étude d'impact. Des tableaux de synthèse des enjeux environnementaux et des impacts du projet auraient pu y figurer pour une bonne appropriation du dossier par le public.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement dans l'élaboration du projet

Le projet est par nature favorable à l'environnement puisqu'il permet un développement touristique par les mobilités douces. Le dossier ne met pas assez en avant les aspects positifs du projet sur l'environnement. Une étude relative à l'usage attendu de ce type de mobilité et aux conséquences sur les rejets en gaz à effet de serre aurait utilement pu être jointe à l'étude d'impact.

L'entretien de la vélo-route n'est pas détaillé dans le dossier et en particulier l'entité qui aura la charge de cet entretien et la fréquence d'entretien. Il est mentionné dans l'étude d'impact la possible utilisation de produits phyto-sanitaires pour désherber les accotements. Or, l'utilisation de ce type de produits n'est pas conforme à la réglementation (utilisation interdite aux personnes publiques à compter du 1^{er} janvier 2017).

Par ailleurs, en cas de crue et d'inondation de la vélo-route, le dossier ne comporte pas d'informations relatives aux conséquences sur la voirie ou les usagers.

Le Préfet,



Stéphane FRATACCI