

PREFET DE LA REGION PICARDIE

Direction régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement de Picardie

Projet relatif aux aménagements cyclables de la véloroute n°30 entre Sommette - Eaucourt et Berry-au-Bac (Aisne)
Maîtrise d'ouvrage du Conseil Général de l'Aisne

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE SUR L'ETUDE D'IMPACT

Synthèse de l'avis

Le projet concerne la création des aménagements cyclables de la véloroute n° 30 entre Sommette-Eaucourt et Berryau-Bac. Déposé par le Conseil Général de l'Aisne, il traverse le département de l'Aisne d'ouest en est. Il consiste à créer un itinéraire pour les déplacements des piétons et des cyclistes sur une centaine de kilomètres. Quatre configurations composent l'itinéraire : l'emprunt de véloroutes existantes ou en voie de l'être (eurovéloroute n° 3 et véloroute n° 30 dans le secteur du lac de l'Ailette), la création de voies partagées sur le réseau routier existant, la requalification de chemins agricoles ou forestiers, enfin l'utilisation de voies ferrées désaffectées ou de chemins de halage en exploitation le long des canaux. Hormis la première configuration hors projet (véloroutes), il traverse le territoire des communes de Pithon, Dury, Somette-Eaucourt, Saint Simon, Clastres, Jussy, Mennessis, Quessy, Tergnier, Marest-Dampcourt, Manicamp, Saint-Paul-aux-Bois, Bichancourt, Pierremande, Champs, Trosly-Loire, Guny, Coucy-le-Château-Auffrique, Jumencourt, Landricourt, Anizy-le-Château, Vauxaillon, Pinon, Lizy, Merlieux-et-Fouquerolles, Vaudesson, Chaillevois, Chavignon, Urcel, Pargny-Filain, Concevreux, Bouconville-Vauclair, Craonne, Craonnelle, Pontavert, Gergnicourt et Berry-au-Bac.

Le projet s'inscrit dans plusieurs territoires, dont trois à haute sensibilité environnementale, avec des enjeux hydrologiques et écologiques forts (zones inondables et zones à dominante humide, inventaires de nombreuses espèces menacées patrimoniales et/ou protégées au niveau européen et national, sites Natura 2000). Il s'agit de la vallée de la Somme, du plateau agricole au sud-ouest du massif forestier de Saint-Gobain et du massif forestier de Vauclair. Le reste du territoire concerné, majoritairement situé dans la vallée de l'Ailette, présente globalement les mêmes enjeux à un degré moindre. L'étude d'impact a en outre identifié un enjeu au niveau de la vulnérabilité des eaux souterraines avec un risque de pollution de la nappe.

Le projet utilise la trame de plusieurs infrastructures de transport, ce qui limite les effets sur les milieux traversés, en particulier les séquences où les bandes cyclables sont créées sur des chaussées existantes. Cependant la description du projet présente des incertitudes sur la nature des travaux et l'état initial de l'environnement ne cerne pas tous les enjeux environnementaux.

L'autorité environnementale recommande donc de :

- compléter et clarifier la description du projet;
- · compléter l'état initial sur les aspects hydrologiques et écologiques ;
- en conséquence, compléter l'analyse des effets ainsi que les mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser, enfin justifier le choix des variantes de tracé retenues vis-à-vis de l'environnement.

Le projet aura des impacts positifs sur la santé et l'air, en favorisant les déplacements doux.

Amiens, le 26 mars 2013

Pour le Préfet et par délégation,

Le Secrétaire Général pour les Affaires Régionales

Francois COUDON

Projet d'Aménagements cyclables de la véloroute n° 30 entre Sommette - Eaucourt et Berry-au-Bac (Aisne) - Avis AE – Préfecture de Picardie – Mars 2013 page 1/15

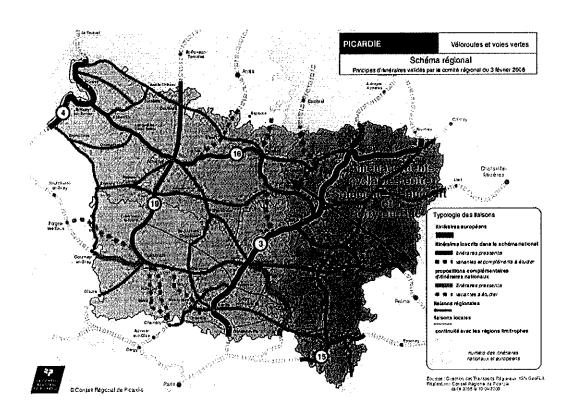
Avis détaillé

I - CONTEXTE DU PROJET

Le projet concerne la création des aménagements cyclables de la véloroute n°30 entre Sommette-Eaucourt et Berry-au-Bac. Il traverse le département de l'Aisne d'ouest en est depuis la périphérie de la ville de Ham (Somme) jusqu'à celle de Berry-au-Bac située à une dizaine de kilomètres au nord-ouest de Reims (Marne). Déposé par le Conseil Général de l'Aisne, il consiste à créer un itinéraire pour les déplacements des piétons et cyclistes.

Long d'une centaine de kilomètres, il traverse le territoire des communes de Pithon, Dury, Somette-Eaucourt, Saint Simon, Clastres, Jussy, Mennessis, Quessy, Tergnier, Marest-Dampcourt, Manicamp, Saint-Paul-Aux-Bois, Bichancourt, Pierremande, Champs, Trosly-Loire, Guny, Coucy-le-Château-Auffrique, Jumencourt, Landricourt, Anizy-le-Château, Vauxaillon, Pinon, Lizy, Merlieux-et-Fouquerolles, Vaudesson, Chaillevois, Chavignon, Urcel, Pargny-Filain, Concevreux, Bouconville-Vauclair, Craonne, Craonnelle, Pontavert, Gergnicourt et Berry-au-Bac.

L'opération a pour finalité de créer une partie du maillage des voies cyclables prévues au schéma régional et départemental des véloroutes et voies vertes. Les aménagements cyclables entre Sommette-Eaucourt et Berry-au-Bac constituent en effet une section de la véloroute n° 30, qui se poursuit à l'ouest dans le département de la Somme et, à l'est dans celui de la Marne. Elle prend le nom de véloroute n° 16 dans le schéma préalablement cité.

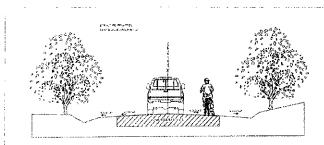


Le projet n'est pas en tracé neuf. Il est constitué d'une succession de sections d'infrastructures de transport existantes qui sont réemployées. Quatre configurations composent ainsi l'itinéraire :

- l'emprunt de véloroutes existantes ou en voie de l'être (eurovéloroute n° 3 et véloroute n° 30 dans le secteur du lac de l'Ailette) ;
- · la création de voies partagées sur le réseau routier existant ;
- la requalification de chemins agricoles ou forestiers;
- enfin. l'utilisation de voies ferrées désaffectées ou de chemins de halage en exploitation le long des canaux.

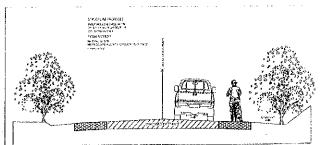
En fonction des caractéristiques géométriques et techniques des infrastructures employées, le projet est défini différemment par le biais de profils en travers type :

sur les infrastructures routières, il est prévu de créer des bandes cyclables selon deux configurations :



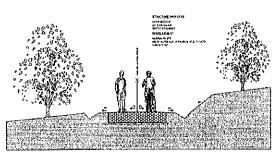
Profil en travers type 3.1 : bande cyclable sur chaussée existante

(moins de 5 m d'espace disponible partagé avec véhicules à moteur



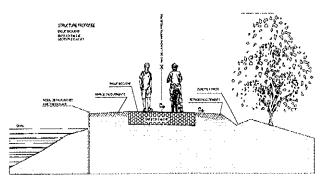
Profil en travers type 3.3 : bandes cyclables ajoutées (espace dédié de 2 x 2 m)

• sur les chemins agricoles ou forestiers et les voies ferrées désaffectées, il est prévu de requalifier les emprises existantes :



Profil en travers type de modèle 1 : voie verte (espace dédié de 3 m ou partagé en cas de desserte agricole)

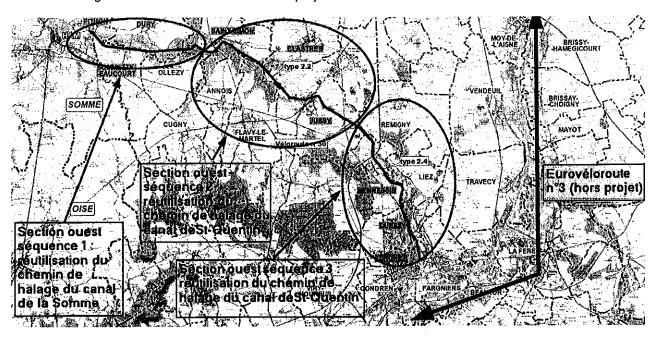
sur les chemins de halage, il est prévu d'utiliser le domaine public fluvial (DPF) :



Profil en travers type de modèle 2 : chemin de halage (espace de 2,5 m minimum partagé avec véhicules à moteur admis sur le DPF)

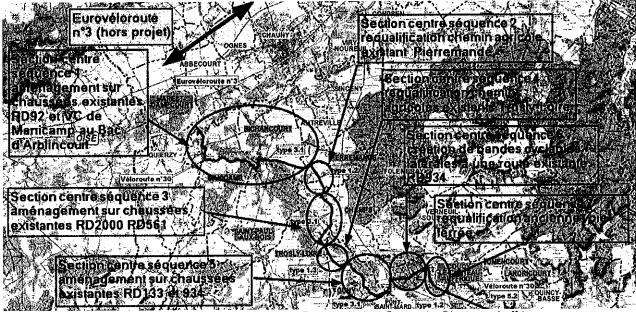
Géographiquement le projet se compose de trois sections :

 <u>La section ouest</u>, longe les canaux de la Somme et de St-Quentin jusqu'à Tergnier via les chemins de halage, selon trois séquences qui font chacune l'objet d'une configuration spécifique (profil en travers).
 Elle s'interrompt entre Tergnier et Marest-Dampcourt (sud de Chauny) où l'itinéraire reprend l'eurovéloroute n°3 le long de l'Oise. Cette section est hors projet.



Tronçon ouest

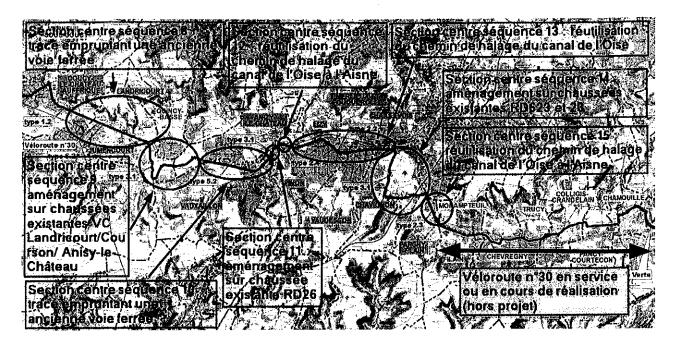
 <u>La section centrale</u> emprunte tout d'abord le réseau routier sur le plateau agricole au sud du massif forestier de Saint-Gobain entre Marest-Dampcourt et Coucy-le-Chateau-Auffrique.



Tronçon centre-ouest entre Marest-Dampcourt et Coucy-le-Chateau-Auffrique

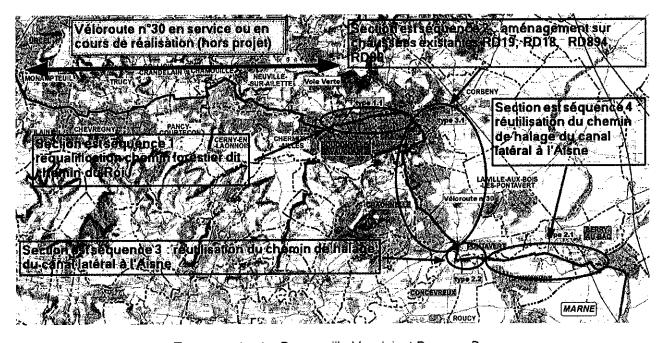
Entre Coucy-le-Château et Pinon, le projet réutilise ensuite majoritairement une ancienne voie ferrée située dans la vallée de l'Ailette ; deux routes assurant la continuité de l'itinéraire.

De Pinon à Pargny-Filain (base de loisirs de Morempteuil) le tracé longe le canal de l'Oise à l'Aisne dans la vallée de l'Ailette, excepté cependant au niveau de la commune de Chavignon où le réseau routier est réemployé.



Tronçon centre-est entre Coucy-le-Chateau-Auffrique et Pagny-Filain

- Entre Pargny-Filain et Bouconvillers-Vauclair, la véloroute n°30 est parallèle au Chemin des Dames et dessert la base de loisirs du lac de l'Ailette. <u>Ce tronçon est hors projet</u> car il est, soit déjà en service, soit en travaux.
- La section Est du projet reprend en forêt domaniale de Vauclair. Elle est d'abord constituée d'un chemin forestier requalifié. Puis elle emprunte le réseau routier départemental jusque Pontavert. De Pontavert à Berry-au Bac elle réutilise pour terminer le chemin de halage du canal latéral à l'Aisne dans la vallée de l'Aisne.



Tronçon est entre Bouconville-Vauclair et Berry-au-Bac

II - CADRE JURIDIQUE

Selon l'article R 110-2 du Code de la route, une voie verte est une « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ».

Le projet est soumis à étude d'impact conformément à l'annexe de l'article R122-2, (6°d : toutes routes d'une longueur supérieure à 3 kilomètres) du Code de l'environnement (CE). Il est donc soumis également de facto à enquête publique conformément à l'article L123-2, I, 1° (livre 1, titre II, chapitre III) du CE.

Conformément à l'article L126-1 du même code, s'agissant d'un projet public d'aménagement, il fera l'objet a minima d'une déclaration de projet. L'étude d'impact ne mentionne pas la procédure d'autorisation à laquelle elle est attachée.

Selon l'article R122-7 du Code de l'environnement, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, donne son avis sur le dossier d'étude d'impact dans les deux mois suivant sa réception.

Selon l'article R122-6 du Code de l'environnement, l'autorité administrative compétente pour ce type de projet est le préfet de région.

Le présent avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale produite par le pétitionnaire et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il ne préjuge en rien de l'avis qui sera rendu par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

III - ENJEUX IDENTIFIÉS PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

La nature du projet (bandes cyclables et voies vertes) et sa localisation sur l'emprise d'infrastructures de transport existantes laissent supposer des effets relativement limités sur l'environnement.

Toutefois, le projet s'inscrit dans trois secteurs présentant une haute sensibilité environnementale :

- tant hydrologique, avec des zones à dominante humide et des zones inondables liées aux vallées de la Somme, de l'Oise, de l'Ailette et de l'Aisne;
- qu'écologique, en terme, soit de conservation des espèces et habitats patrimoniaux et/ou protégés (les trois secteurs), soit de continuité biologique (les trois secteurs avec en particulier le secteur 2 pour la grande faune).

Le reste du territoire concerné, majoritairement situé dans la vallée de l'Ailette, présente globalement les mêmes enjeux à un degré moindre. L'itinéraire ne se situe en effet qu'à proximité de zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), parfois de façon contiguë et à distance de sites Natura 2000.

Ces trois secteurs sont catégorisés de la manière suivante :

- Premier secteur à forts enjeux sur la section ouest
 - Il est composé de la séquence 1 dans son intégralité (réutilisation du chemin de halage du canal de la Somme) et de la partie nord de la séquence 2 (réutilisation du chemin de halage du canal de St-Quentin). Le projet est placé dans la vallée de la Somme, en zone inondable et en zone à dominante humide identifiées par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Artois-Picardie. Il est concerné par le plan de prévention des risques d'inondation et de coulées de boue (PPRICB) de la vallée de la Somme entre Dury et Sequehart.

Ce milieu fluvial est également riche pour la biodiversité. La vallée de la Somme est en effet incluse à cet endroit dans la ZNIEFF de type 2 du marais de Saint-Simon et haute et moyenne vallée de la Somme entre Croix-Fonsommes et Abbeville ; ZNIEFF à laquelle se superpose partiellement la zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO) des étangs et marais du bassin de la Somme. La vallée constitue en outre un biocorridor intra ou inter tourbières alcalines qui a été identifié, comme tous les continuités écologiques mentionnées au présent avis, dans le cadre de l'étude « réseau de sites – réseau d'acteurs » réalisée en 2007 par le Conservatoire des Sites Naturels de Picardie.

- Second secteur à forts enjeux sur la section centre, composé des séquences 1 à 7.
 - ∘ Séquence 1 : aménagement sur la route départementale (RD) 92 et la voie communale (VC) de Manicamp au Bac d'Arblincourt,

Le projet traverse les sites Natura 2000 désignés par des directives européennes de :

- la zone de protection spéciale (ZPS directive « oiseaux ») de la vallée de l'Oise ;
- la zone spéciale de conservation (ZSC directive « habitats ») des prairies alluviales de l'Oise de La Fére à Sempigny.
- Séquence 2 : requalification d'un chemin agricole existant Le projet est inclus dans la ZNIEFF de type 2 de la zone interforestière de passage de grands mammifères Pierremande-Praast. Cette ZNIEFF assure la continuité écologique entre, à l'ouest, la ZNIEFF de type 1 du massif forestier de Féve-Manicamp-arblincourt et, à l'est, la ZPS forêts Picardes massif de St-Gobain ; zone Natura 2000 à laquelle se superpose la ZNIEFF du massif forestier de St-Gobain.

Il franchit d'ailleurs transversalement trois bio-corridors interforestiers. L'un d'entre eux est lié au rû de l'Aulnais auquel est associé une zone à dominante humide identifiée par le SDAGE Seine-Normardie ; ce SDAGE s'applique également aux autres zones à dominante humide ou PPRI mentionnées ci-aprés.

- Séquence 3 : aménagement sur les RD2000 et 561
 Dans cette séquence le tracé franchit la vallée de l'Ailette et la zone à dominante humide qui lui est associée. Il intercepte à deux reprises les deux bio-corridors grande faune (en forme de boucle) assurant le passage entre le bois d'Arblincourt, la vallée de l'Ailette et la forêt domaniale de Couchy-Basse ; forêt faisant elle-même partie du massif forestier de Saint-Gobain. Deux autres bio-corridors interforestiers sont également franchis.
- Séquence 4 : requalification de chemins agricoles existants
 Dans la partie ouest de la séquence, le projet intercepte un nouveau bio-corridor interforestier. Dans la partie est, il emprunte partiellement le bio-corridor grande faune de la rive droite rive gauche de l'Ailette.
 Le projet est en outre inclus dans le PPRICB entre Camelin et Guny.
- Séquence 5 : aménagement sur les RD133 et 934 Le projet traverse le site Natura 2000 ZPS de la forêts Picardes massif de St-Gobain à laquelle se superpose la ZNIEFF de type 1 du bois de Montoir à Coucy-le-Château. Dans la partie ouest de la séquence, il emprunte partiellement une seconde fois le bio-corridor grande faune de la rive droite rive gauche de l'Ailette (cf. séquence 4). Il franchit encore un autre bio-corridor interforestier.
- Séquence 6 : création de bandes cyclables latérales sur la RD934
 Comme pour la séquence précédente, le projet traverse le site Natura 2000 ZPS « forêts Picardes massif de St-Gobain » à laquelle se superpose la ZNIEFF de type 1 du bois de Montoir à Coucy-le-Château.
- Séquence 7 : requalification d'une ancienne voie ferrée
 Le projet traverse deux nouveaux bio-corridors interforestiers. La voie ferrée réutilisée est située à l'ouest à 500 mètres du site Natura 2000 ZPS de la forêts Picardes massif de St-Gobain (cf. séquences 5 et 6) et à l'est à 300 m de la ZICO du même nom.
- Troisième secteur à forts enjeux sur la section Est, composé des séquences 1 et 2.
 - Séquence 1 : requalification du chemin forestier dit chemin du Roi Le projet est placé dans la vallée de l'Ailette au cœur de la forêt domaniale de Vauclair. Il se situe très partiellement en zone à dominante humide aux deux extrémités de la section, notamment au niveau du ru de l'étang des Moines. Le massif forestier est caractérisé par la présence de ZNIEFF de type 1 et 2 se superposant, respectivement au massif forestier de Vauclair-Corbeny-Bouconville ainsi qu'aux collines du Laonnois et du Soissonnais septentrional. Le tracé passe à 1,3 km du site Natura 2000 de la ZSC des collines du Laonnois oriental.
 - Séguence 2 : aménagement sur les RD19, 18, 894 et 89
 - la partie du projet composée par la RD19 est également située en forêt domaniale de Vauclair.
 Outre le franchissement d'un bio-corridor intraforestier, les composantes de la sensibilité environnementale sont les mêmes qu'en section 1;
 - la partie du projet composée par la RD18 (Chemin des Dames) est campée sur les coteaux abrupts de la vallée de l'Aisne. La RD18 délimite le sud de la ZNIEFF de type 1 du massif forestier de Vauclair-Corbeny-Bouconville. Elle est également située à 600 mètres d'une autre ZNIEFF de type 1 intitulée massif forestier de Beau Marais/Couloeuvres. Un bio-corridor interforestier les relie entre elles. Enfin la ZNIEFF de type 2 des collines du Laonnois et du Soissonnais septentrional les englobe toutes les deux ainsi que le projet;
 - la partie du projet composée par les RD894 et 89, se situe dans la vallée de l'Aisne en traversée de deux ZNIEFF se superposant: la ZNIEFF de type 1 du massif forestier de Beau Marais/Couloeuvres et, celle de type 2 des collines du Laonnois et du Soissonnais septentrional. La RD89 intercepte un bio-corridor interforestier entre les bois de Beau Marais/Couloeuvres et celui du bois des Buttes. Le PPRICB de la vallée de l'Aisne entre Montigny Lengrain et Evergnicourt intègre la zone où est implantée le projet.

IV - ANALYSE DU CARACTÈRE COMPLET DU RAPPORT ENVIRONNEMENTAL

Le dossier reçu le 28 janvier 2013, pour avis de l'autorité environnementale, comprend le dossier d'enquête intitulé « aménagements cyclables de la véloroute n°30 entre Somette-Eaucourt et Berry-au-Bac – étude d'impact », sans mention de date ou de version du dossier. Il a été réalisé par le bureau d'études INGEROP.

Sur la forme, l'étude d'impact est conforme au contenu demandé par les articles R122-5 et R414-23 du Code de l'environnement.

Elle comprend en effet :

- une description du projet (pièce E partie II) ;
- une analyse de l'état initial (pièce E partie III) ;
- une analyse des effets directs et indirects (pièce E partie IV);
- une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus (pièce E partie IV page 13);
- une esquisse des principales solutions de substitution examinées et les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu (pièce E partie V) ;
- les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme opposables et son articulation avec d'autres plans et programmes concernés (pièce E partie VI);
- les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes (pièce E partie VII);
- une analyse des méthodes utilisées (pièce E partie VIII pages 1 à 3);
- les difficultés éventuelles pour réaliser cette étude (pièce E partie VIII page 4);
- les noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation (pièce E partie IX) ;
- lorsque la réalisation des travaux est fractionnée, l'étude d'impact de chacune des phases doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme (pièce E partie X);
- pour les infrastructures de transport :
 - une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuelle de l'urbanisation (pièce E partie VII page 7);
 - une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation de ces espaces (pièce E partie IV page 7);
 - une analyse des coûts collectifs des pollutions, des nuisances et des avantages induits pour la collectivité (pièce E partie V page 5);
 - une évaluation de la consommation énergétique résultant de l'exploitation du projet (pièce E partie V page 5) ;
 - o une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes utilisées pour les évaluer et en étudier les effets (pièce E partie IV page 6);
- un résumé non technique (pièce E partie I).

Par ailleurs, le Code de l'environnement prévoit dans son article R 414-19 que les projets soumis à étude d'impact, même situés en dehors d'un site Natura 2000, font l'objet d'une évaluation de leurs incidences éventuelles au regard des objectifs de conservation des sites qu'ils sont susceptibles d'affecter de manière notable. L'évaluation produite dans le cadre du dossier est conforme au contenu fixé par l'article R414-23 du Code de l'environnement (pièce E partie III pages 50 à 53 ainsi que pièce E partie IV pages 4 et 6).

V - ANALYSE DE LA QUALITÉ DU CONTENU DU RAPPORT ENVIRONNEMENTAL ET DU CARACTÈRE APPROPRIÉ DES INFORMATIONS QU'IL CONTIENT

V-1 Description du projet et notion de programme de travaux

Le projet constitue une entité fonctionnelle propre. Il forme donc à lui seul un programme de travaux (pièce E partie X page 1). La partie Il du dossier intitulé « présentation du projet soumis à enquête » indique :

- au niveau de la chaussée :
 - dans le cas d'une voie partagée sur une route exploitée, soit la création de deux bandes cyclables latérales (profil en travers type 3.3), soit l'usage de la partie droite de chaque sens de circulation (profil en travers type 3.1);
 - dans le cas d'une voie verte, la mise en place d'une bande de roulement (chaussée drainante) de 3 m avec accotements de 0,5 m de part et d'autre (profil en travers type de modèle 1);
 - o dans le cas du chemin de halage, la requalification de la bande de roulement existante (avec chaussée drainante si création de structure) de 2,5 m de large au minimum (profil en travers type de modèle 3) ;
- au niveau de l'assainissement :

- o dans le cas des véloroutes, la réutilisation du système d'assainissement existant ;
- dans le cas des voies vertes, la création de fossés (sans que les exutoires ne soient mentionnés) ainsi que le rétablissement des eaux des bassins naturels interceptés;
- la mise en place d'une signalisation directionnelle et de police :
- la réfection d'ouvrages d'art (reprise des maçonneries, étanchéité, remplacement de dalles béton...) franchissant d'autres infrastructures ou des cours d'eau;
- l'aménagement des intersections avec les voies existantes en carrefours sécurisés (signalisation horizontale et verticale, îlots, poteaux) ;
- la mise en place d'équipements de sécurité (barrières) au niveau des zones à risque de chute des usagers;
- la création de quelques aménagements paysagers ponctuels et la mise en place de mobilier (non définis et non localisés dans le dossier).

Cette description sommaire ne permet pas d'appréhender toutes les composantes du projet :

- au niveau du tracé, les infrastructures de transport utilisées ne sont pas nommées. Seuls les tableaux d'analyse des variantes en pièce E partie V pages 8 à 13, indiquent, via le critère trafic, les noms de quelques routes départementales concernées. Les documents graphiques n'apportent pas plus d'information. En effet, les cartes en pièce E partie II pages 6 à 9 qui le représente, utilisent un fond de carte au 1/25 000 de l'institut national géographique (appelée communément carte IGN où 1 cm sur le plan correspond à 250 m sur le terrain). Cependant, pour les besoins de la représentation des 100 kilomètres du linéaire du projet, il a été choisi une présentation en quatre planches. De ce fait, l'échelle restituée en définitive est de l'ordre du 1/120 000 (1 cm sur le plan correspond à 1,2 km), de sorte que les données de la carte IGN ne sont plus exploitables; seules ressortent les grandes masses, tels que les champs (en blanc), les bois et forêts (en vert) et les étangs (en bleu);
- au niveau de la géométrie du projet, le profil en long donnant l'altitude du projet par rapport aux terrains n'est pas présenté. Il n'est donc pas possible d'identifier les zones en remblai ou en déblai ainsi que les pentes. En revanche la production de profils en travers, présentant les différentes typologies du projet, est explicite (cf. pièce E partie II pages 10 à 12 dont les plus significatifs sont repris au chapitre I du présent avis). Les cartes en pièce E partie II pages 6 à 9, font par ailleurs clairement figurer les limites de chaque tronçon et le profil en travers qui leur est associé.
 - Il est toutefois à noter que deux éléments d'information manquent. D'une part, le profil type n°5.2, qui est mentionné sur les cartes, n'est ni représenté ni décrit. D'autre part, en pièce E partie Il page 4 un profil en travers est décrit sans qu'il ne fasse l'objet d'une numérotation ou d'une représentation. Cet oubli est d'autant plus dommageable, qu'il correspond à la création d'un chemin parallèle destiné à la desserte des riverains dans le cas d'une configuration en voie verte. Cette disposition est potentiellement plus impactante, au moins par effet d'emprise, que les profils en travers mono-voie représentés dans le dossier;
- au niveau des caractéristiques techniques du projet, la description en pièce E partie II pages 4 et 5 (chapitre 1.2) n'indique que des objectifs généraux s'appliquant au concept de voies partagées. Les modalités de leur mise en œuvre ne sont pas précisées au regard des spécificités du site;
- certains éléments du projet ne sont pas explicitement définis en tant que tels. Ils sont toutefois susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement et/ou de soumettre le projet :
 - à déclaration ou d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (article R214-1 du code de l'environnement);
 - à autorisation au titre des articles L214-13 et suivants du nouveau code forestier pour ce qui concerne le défrichement de zones boisées;
 - à demande de dérogation au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement pour la destruction possible d'individus ou d'habitats d'espèces protégées.
- II s'agit :
 - d'une part, des travaux évoqués en dehors de la partie II :
 - de type création de belvédères, aires de pique-nique, ... (pièce E partie I page 24) ;
 - de remblaiement de zones pour mettre la piste hors d'eau (pièce E partie IV page 5);
 - de défrichement nécessaire à la libération des emprises (pièce E partie IV page 6).
 - d'autre part, des travaux qui ne sont pas décrits en partie II (et non évoqués d'ailleurs dans le reste de l'étude d'impact), mais y ont une représentation graphique. Figure en effet en pièce E partie II à la fois, au niveau de la carte de localisation page 9 et du profil en travers type 2.1 page 11, la mise en œuvre de rideaux de palplanches sur le canal latéral à l'Aisne (section est séquence 4). Les palplanches sont des profilés métalliques verticaux enfoncés dans la berge, qui reliés entre eux, servent de soutènement.

Le dossier présente enfin des incohérences :

- sur les communes concernées par le projet, il est fait mention de la commune de « Brissy-Choigny » (pièce E partie II page 3) alors qu'il s'agit probablement de Brissay-Choigny.
- sur la possibilité d'accueil des cavaliers sur tout ou partie de l'itinéraire, dans la mesure où, d'une part, ils ne sont pas explicitement mentionnés comme usagers du projet (cf. chapitre 1.3 utilisateurs en pièce E partie II page 5) et, d'autre part, que le dossier mentionne en pièce E partie II page 3, « les « voies vertes » (...) sont destinées aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et, dans certains cas, aux cavaliers » alors qu'en pièce E partie II page 12, concernant les équipements de sécurité, il est indiqué : « l'interdiction de l'accès à la voie verte ainsi qu'aux bandes cyclables à tout véhicule motorisé (...) ainsi qu'aux chevaux » :
- sur le profil en long du projet, puisque le dossier indique :
 - en pièce E partie IV page 2, à propos des effets positifs, que le projet se fera « sans remanier fortement les terrains (terrassements en déblais) » ;
 - en pièce E partie IV page 2, IV 5, qu'« il n'y aura pas de terrassement déblai. (...) Seuls quelques points particuliers seront remblayés, afin de mettre la piste hors d'eau dans les zones à risque » ;
- sur l'assainissement du projet car l'étude d'impact révèle, en pièce E partie VII page 6, « qu'une chaussée drainante sera mise en place sur la bande cyclable afin de ne pas modifier le système d'assainissement aujourd'hui en place », alors que les profils en travers type présentés en pièce E partie II pages 10 à 12, montrent une structure de chaussée peu perméable à l'eau, à l'exception toutefois du profil en travers type 1.1 sans enduit bi-couche (spécificité du chemin forestier de la première séquence de la section est).

L'autorité environnementale recommande de compléter et clarifier la description du projet.

V-2 Analyse de l'état initial

L'étude d'impact examine successivement les différents thèmes environnementaux prévus par la réglementation. De nombreuses cartes illustrent le dossier alors que les photographies sont peu nombreuses. Une synthèse est présentée (pièce E partie III pages 99 à 101).

Risques

Concernant les PPRICB, l'étude d'impact mentionne exclusivement celui de « la vallée de l'Oise entre Travecy et Quierzy » (section centre séguence 1). Mais l'aire d'étude du projet est également concernée par d'autres plans :

- en section ouest séquences 1 et 2 : PPRICB de la « vallée de la Somme entre Dury et Sequehart » ;
- en section quest séquence 3 : PPRICB de la « vallée de l'Oise entre Commenchon et Mennessis » ;
- en section centre séquence 4 : PPRICB « entre Camelin et Guny » ;
- en section est séquence 2 : PPRICB « Craonnelle » et « de la vallée de l'Aisne entre Montigny Lengrain et Evergnicourt ».
- en section est séquences 3 et 4 : PPRICB « de la vallée de l'Aisne entre Montigny Lengrain et Evergnicourt ».

Concernant les risques industriels, un plan de prévention des risques technologique (PPRT) prescrit le 21 décembre 2012 n'a pas été intégré à l'état initial. Son périmètre d'exposition aux risques est lié aux deux sites « Seveso seuil haut » des établissements Rohm & Haas et Arkema. Il concerne les communes de Chauny, Sinceny, Autreville et Viry-Noureuil (secteur centre séquence 1 variante 3).

Eau

Les données relatives à l'eau sont partielles pour les eaux de surface. Les éléments n'ont pas été identifiés :

- en pièce E partie III page 31, la rivière Somme (secteur ouest séquences 1 et 2) qui est un élément majeur du réseau hydrographique;
- en pièce E partie III page 34, le SDAGE Artois-Picardie entre Pithon et Jussy (section ouest séquences 1 et 2), ainsi que les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) suivants :
 - le SAGE Haute-Somme,
 - le SAGE Oise moyenne (en cours d'émergence);
 - le SAGE Aisne- Vesle-Suippe ;
- en pièce E partie III page 33 (description) et pages 27 à 30 (cartographie), les zones à dominante humide reconnues par l'un ou l'autre des SDAGE présentes en section :
 - ouest : séquences 1 et 2 (vallée de la Somme) et séquence 3 (périphérie du canal de Saint-Quentin);
 - centre : séquence 1 (vallée de l'Oise), séquence 2 (ru de l'Aulnais) et séquences 3, 4, 10, 11, 12, 14 et 15 (vallée de l'Ailette);
 - est : séquence 1 (ru de l'étang aux Moines), séquence 2 (vallée de l'Ailette) et séquence 4 (vallée de l'Aisne);

Le risque de remontée de nappe, parfaitement mis en évidence au travers des cartes en pièce E partie III pages 36 à 39, suggère la présence de zones humides sur certaines séquences du tracé. Elles n'ont pas fait l'objet de reconnaissances in situ dans le cadre de l'étude d'impact.

Biodiversité

L'étude écologique, réalisée par INGEROP, conclut en pièce E partie III page 56 à ce que « la zone d'étude est concernée par une forte biodiversité et des zones de valeur nationale. ». Pour autant elle repose uniquement sur des données bibliographiques ; aucun inventaire de terrain n'a été réalisé dans le cadre de l'étude. En particulier les différents milieux qui composent l'aire d'étude n'ont pas été identifiés et caractérisés. Il en est de même pour les continuités écologiques. De sorte que les enjeux écologiques ne sont ni déterminés ni localisés dans le cadre de l'étude d'impact.

L'affirmation portée en partie IV pages 4 et 6 selon laquelle « les pratiques actuelles sur le tracé de la véloroute n°30 ne permettent pas le développement de milieux naturels remarquables. » est surprenante. Sans relevés de terrain, il ne peut en effet être démontré l'absence de valeur patrimoniale notamment pour les séquences constituées de milieux humides et de milieux boisés, ou celles où s'exercent de nombreuses relations fonctionnelles (corridors biologiques).

L'autorité environnementale recommande de compléter l'état initial par :

- · les prescriptions réglementaires liées aux risques ;
- la cartographie des zones humides lorsque le projet est en remblai ou en déblai;
- la cartographie hiérarchisée des types d'habitats naturels;
- des relevés de terrain dans le respect des protocoles scientifiques (cf. fiche disponible sur le site internet de la DREAL Picardie), afin de compléter cette cartographie par la position des espèces ainsi que celles des déplacements préférentiels des espèces animales.

V-3 <u>Analyse des effets directs et indirects du projet et mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible compenser les conséquences du projet</u>

L'étude d'impact indique de façon générale les effets temporaires attendus lors de la phase de chantier et les effets permanents liés à l'exploitation du projet. Les effets positifs sont évoqués (pièce E partie IV page 2). Dix mesures dites « compensatoires et d'insertion » destinées à limiter les effets du projet sur l'environnement sont mentionnées.

Ces mesures ne sont pas chiffrées et ne font pas l'objet d'un protocole de suivi. Il s'agit essentiellement de mesures d'évitement et de réduction telles que (pièce E partie VII page 8) :

- · pour les effets temporaires (en phase travaux) :
 - o limiter au strict nécessaire le défrichement des emprises ;
 - o n'implanter aucune installation de chantier en bordure immédiate des cours d'eau ou fossés, les travaux se feront de plus en chantier itinérant ;
 - assurer la protection des installations de stockage et, en période sèche, arroser les pistes du chantier pour limiter les émissions de poussières;
 - o réaliser les travaux en dehors des périodes de reproduction des espèces animales ;
 - évacuer les déchets végétaux dans des centres adaptés;
- pour les mesures relatives aux effets permanents :
 - o gestion différenciée lors de l'entretien des abords de la bande cyclable non revêtus.

L'étude d'impact traite de façon généraliste les effets prévisibles du projet sur l'environnement ce qui soulève quelques observations.

Santé humaine

Le projet borde ou traverse l'emprise des périmètres de protections de plusieurs captages d'eau potable destinés à la consommation humaine. Les dispositions des arrêtés préfectoraux en vigueur devront être respectées.

Risques

La nature des sols et la nécessité de compactage lors de la mise en place des remblais et de la structure de chaussée peuvent conduire à l'apparition de désordres dans les constructions riveraines. Cet effet n'a pas été identifié par l'étude d'impact. La portée de ce risque nécessiterait d'être vérifiée.

Le projet coupe plusieurs routes classées « route à grandes circulation » (RGC) telles la route nationale (RN) 2, les RD1 et 1044. La définition du projet laisse à penser que leur franchissement s'effectue de façon dénivelée grâce à des ponts existants, excepté au niveau de la RD1 dans le secteur de Coucy-le-Chateau-Auffrique. Il est rappelé que l'aménagement de carrefours sur les RGC doivent faire l'objet d'une procédure au titre de l'article R411-861 du code de la route.

Eau

Compte tenu du niveau de définition du projet et de la qualité de l'état initial de l'environnement, se pose la question des effets de la véloroute n° 30 entre Sommette-Eaucourt et Berry-au-Bac sur la thématique de l'eau, tels qu'ils sont mentionnés en pièce E section IV pages 3 à 6.

Concernant les <u>eaux souterraines</u>, l'état initial de l'environnement a identifié en pièce E section III page 26 un risque fort : « la zone d'étude est située sur des terrains dans lesquels la pollution se propage rapidement. Le système d'assainissement projeté pour l'opération devra être élaboré avec une attention particulière afin d'éviter toute pollution des nappes. De plus, toutes les précautions devront être prises en phase travaux afin d'éviter une éventuelle pollution de la nappe ». Ce risque est écarté par le maître d'ouvrage au motif que le projet consiste à créer une infrastructure de transport pour mode doux ; sous-entendu sans risque de pollution chronique ou accidentelle associée à des véhicules à moteur. Ce n'est pour autant pas le cas, en ce qui concerne les profils en travers :

- type 1.3, où la circulation agricole est acceptée sur la voie verte;
- type 2, où le chemin de halage reste en exploitation.

Sur les sections concernées, les effets potentiels du projet sur la nappe restent donc à identifier.

Concernant les eaux de surfaces, trois observations sont formulées :

- Il est indiqué que la création de la bande cyclable sur les sections aujourd'hui non revêtues (profils en travers type de modèle 1 et 2 exceptés les 1.1 et 2.4) ou en extension de chaussées existantes (profils en travers type 3.2), n'entraînera pas d'imperméabilisation supplémentaire.
 - Compte tenu de l'observation faite au chapitre V-1 du présent avis (incohérence du projet sur la perméabilité de la chaussée), cette affirmation doit être argumentée en précisant notamment le coefficient de ruissellement.
- L'étude d'impact mentionne également que le projet n'aura pas d'impact sur les zones humides dans la mesure où celles-ci ne sont situées qu'à proximité de lui. Compte tenu des observations faites au présent avis, d'une part, au chapitre V-2 rubrique eau et, d'autre part, au chapitre V-1 (incohérence du dossier profil en long), ce point nécessite d'être démontré.
- Le document affirme que le projet est compatible avec le SDAGE Seine-Normandie et le PPRI de la Vallée de l'Oise entre Travecy et Quierzy. Compte tenu de l'observation émise au chapitre V-2 rubrique eau du présent avis (recensement d'un autre SDAGE et de nombreux PPRI) et de la nature des travaux dans le lit majeur des cours d'eau (remblaiement, création de fossés, ...) la compatibilité du projet avec l'ensemble des SDAGE et des PPRI est à vérifier.
 - En outre, bien que l'étude d'impact précise qu'il n'y ait pas d'intervention dans les lits mineurs des cours d'eau, les travaux de réfection des ouvrages d'art sont néanmoins susceptibles d'être source potentielle de pollution pour le milieu aquatique (reprise des maçonneries, rejointoiement, étanchement, ...).

L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse des effets du projet sur la thématique eau ainsi que la détermination des mesures associées.

Biodiversité

Le dossier n'identifie pas d'effet significatif sur la biodiversité (pièce E partie IV pages 4 et 6). Même en l'absence d'inventaire de terrain, le recensement bibliographique effectué indique néanmoins la présence de zones connues pour la présence d'espèces protégées et/ou patrimoniales qui aurait dû inciter à une approche plus circonstanciée quant aux effets potentiels du projet.

Il est en outre indiqué que les travaux auront lieu hors période de reproduction de l'avifaune, en précisant qu'il n'auront donc pas lieu de septembre à avril. Il s'agit sans doute d'une erreur de rédaction (cf. pièce E partie VIII page 4). Il est à noter que cette mesure propre à l'avifaune se voit étendue à l'ensemble de la faune dans le cadre de la synthèse des mesures (cf. pièce E partie VIII page 8).

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des effets du projet sur la thématique biodiversité ainsi que la détermination des mesures associées.

L'autorité environnementale attire également l'attention du maître d'ouvrage sur des aménagements pouvant paraître anodins, mais qui sont potentiellement susceptibles d'avoir des effets sur la biodiversité. Il s'agit :

- des travaux sur les ouvrages d'art, outre l'observation formulée à la rubrique eau ci-dessus (pollution) : des chauves-souris peuvent être présentes dans les anfractuosités des ponts;
- des travaux non encore définis (belvédères, aires de pique-nique, ...) qui peuvent impacter le milieu par effet d'emprise;
- de l'implantation de barrières bois, qui peut modifier voire supprimer des lieux de passage de la grande faune; cette problématique étant particulièrement sensible au niveau de la section centre.

Natura 2000

En pièce E partie VIII pages 4 et 6, il est indiqué que « les travaux projetés n'étant pas de nature à porter atteinte aux zones Natura 2000, aucune mesure particulière ne sera prise lors de la réalisation du projet. ». Cette affirmation n'est accompagnée d'aucun élément d'analyse, tant au niveau des sites distants du projet, que de ceux qu'il traverse :

- secteur centre séquence 1 (aménagement sur chaussées existantes avec profil en travers type 3.1):
 - ZPS de la vallée de l'Oise ;
 - ZSC des prairies alluviales de l'Oise de La Fére à Sempigny;
- secteur centre séquences 5 (également en profil en travers type 3.1) et 6 (création de bande cyclables latérales à la RD934 avec profil en travers type 3.3) :
 - ZPS de la forêts Picardes massif de St-Gobain.

S'il est effectivement raisonnable d'estimer que le projet n'aura pas d'incidence pour les séquences de l'itinéraire ayant un profil en travers type 3.1, mais à condition toutefois qu'il n'y ait aucun autre aménagement associé (aires de pique-niques, ...), il convient néanmoins de restituer l'analyse pour les autres en particulier pour la séquence 6 de la section centrale. Un plan de situation plus détaillé que celui figurant dans le dossier est également nécessaire pour cette dernière en y localisant d'éventuels défrichements ponctuels.

L'autorité environnementale recommande, de compléter l'analyse au vu des résultats des compléments du volet écologique de l'état initial et de démontrer à l'échelle du projet la conclusion de l'absence d'incidence.

Paysage et patrimoine

A ce stade de l'étude, les aménagements paysagers et les équipements de services ne sont pas définis. Les modalités de leur conception ne sont pas indiquées dans l'étude d'impact.

L'autorité environnementale recommande dans la définition du projet :

- d'associer des compétences en architecture-paysagére et en écologie pour l'élaboration des aménagements restant à définir;
- d'éviter les végétaux produisant un pollen allergisant et les espèces invasives.

V-4 Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus

Les effets cumulés du projet avec les autres projets connus sont traités. Aucun projet connu au sens de l'article R122-5 du Code de l'environnement, susceptible d'impacts cumulés, n'est recensé par le maître d'ouvrage.

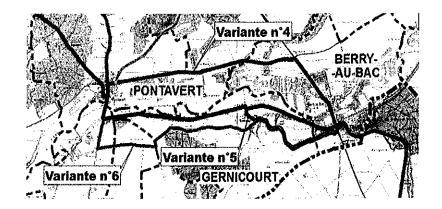
V-5 Esquisse des principales solutions examinées et justification du projet retenu

Nonobstant une variante zéro (dite de non réalisation du projet) qui n'a pas été retenue, l'étude d'impact ne présente que des options de tracés (pas de variante technique) :

- section ouest : aucune option
- · section centre:
 - 4 variantes de tracé au niveau des séquences 1 à 6, avec choix de l'option 1;
 - 2 variantes de tracé au niveau de la séquence 9, avec choix de l'option 1;
 - 3 variantes de tracé au niveau de la séquence 14, avec choix de l'option de base;
- section est :
 - o 3 variantes de tracé au niveau de la séquence 1, avec choix de l'option de base ;
 - 3 variantes de tracé au niveau de la séquence 2, avec choix de l'option de base;
 - 3 variantes de tracé au niveau des séquences 3 et 4, avec choix de l'option de base.

Plusieurs remarques s'imposent quant à la qualité du dossier sur ce volet.

Sur la forme, la présentation des variantes est déconcertante pour la section est qui est décrite d'est en ouest, alors que la section centrale, qui précède dans l'ordre de lecture de l'étude, a été traitée d'ouest en est. Elle n'est en outre pas logique de Pontavert à Berry-au Bac (section est séquences 3 et 4). L'étude d'impact compare en effet dans un premier temps une variante dite de base (utilisation du chemin de halage du canal latéral à l'Aisne) et une variante 5 (utilisation de routes) entre Berry-au-Bac et Gernicourt ; ce qui correspond à la séquence 4. Elle conclut au choix de la variante de base. Elle compare ensuite entre Berry-au-Bac et Pontavert, c'est à dire à l'échelle des séquences 3 et 4, les variantes 4 et 6 avec la variante de base dont il était question précédemment ; variante toutefois prolongée jusqu'à Pontavert (continuité du chemin de halage). L'analyse n'aurait dû être faite qu'une seule fois entre Pontavert à Berry-au Bac avec 4 variantes : la base, les variantes 4 et 6 ainsi qu'une variante 5 dont le tracé entre Pontavert et Gernicourt est identique à celui de la base.



La présentation sous forme de tableaux synoptiques permet d'avoir une vison synthétique des différentes variantes.

Cependant, l'analyse présentée ne met pas suffisamment en perspective les différents milieux dont il est question et les enjeux qui leur sont associés, car :

- les tracés n°1 (retenu) et 2 :
 - traversent la ZPS de la vallée de l'Oise et la ZSC des prairies alluviales de l'Oise de La Fére à Sempigny;
 - traversent la ZPS de la forêts Picardes massif de St-Gobain au niveau de l'entité bois de la plate-forme d'artillerie de la Bertha.
- le tracé n°3 ;
 - traverse la ZPS forêts Picardes massif de St-Gobain au niveau de l'entité forêt domaniale de Coucy-Basse et la ZSC massif forestier de St-Gobain;
 - longe en limite la ZPS de la forêts Picardes massif de St-Gobain au niveau de l'entité bois de la plate-forme d'artillerie de la Bertha.
- le tracé n°4
 - traverse la ZPS de la vallée de l'Oise et la ZSC des prairies alluviales de l'Oise de La Fère à Sempigny;
 - longe en limite la ZPS de la forêts Picardes massif de St-Gobain au niveau des entités forêt domaniale de Coucy-Basse et bois de la plate-forme d'artillerie de la Bertha.

L'analyse est comparative et multicritères. Les critères sont fonctionnels, culturels, techniques, fonciers, financiers et environnementaux. Ils sont regroupés au sein de cinq thématiques sans pondération difficultés du parcours, santé/sécurité, accès, intérêts, faisabilité.

Il n'y a donc pas de thématique environnementale à part entière ciblant les enjeux du territoire (eau, continuité écologique, ...). Seuls les critères « risques » et « milieux naturels » concordent avec les préoccupations attendues dans le cadre d'une étude d'impact. Le critère « topographie » ou le critère « paysage » renvoient non pas aux effets du projet sur l'environnement mais sur l'usage de la véloroute (difficulté sportive pour la topographie par exemple).

L'autorité environnementale recommande d'exposer, de façon plus détaillée, les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, les options de tracé ont été retenues.

V-6 Compatibilité du projet avec les documents de planification

Le territoire concerné par le projet est inclus dans le périmètre de deux schémas de cohérence territoriale (SCOT). Il s'agit du SCoT du pays Chaunois approuvé le 21 février 2011 recouvrant la communauté de communes de Chauny-Tergnier, la communauté de communes du Val de l'Ailette et la communauté de communes des villes d'Oyse et du SCoT du Val de l'Aisne approuvé le 18 décembre 2008.

Le dossier indique l'absence d'incompatibilité avec les documents d'urbanisme.

V-7 Analyse des méthodes et auteur de l'étude d'impact

L'analyse des méthodes est sommaire. De plus, seuls le nom et l'adresse du bureau d'étude sont mentionnés (pièce E partie IX page 1). Or, l'article R122-5 II-10 du Code de l'environnement indique la nécessité d'une identification précise des auteurs de l'étude d'impact. Ce chapitre est à compléter par les noms et qualifications des personnes ayant participé à la rédaction de l'étude d'impact.

V-8 Volet spécifique aux infrastructures de transport

L'analyse des conséquences du projet sur l'urbanisation, les enjeux liés à la consommation d'espace et les hypothèses de trafic sont abordés très succinctement. Pour autant, bien qu'entrant dans le cadre des infrastructures routières, le projet -une véloroute- n'est pas de nature à modifier les aspects de développement et de recomposition du territoire, les aspects énergétiques ou encore de nuisances.

V-9 Analyse du résumé non technique.

Le résumé non technique comporte 26 pages et aurait mérité d'être plus synthétique. Il reprend la trame de l'étude d'impact. Sa lecture ne comporte pas de difficulté.

Il est toutefois signalé qu'en pièce E partie I page 15 il est fait référence à un autre projet que celui des aménagements cyclables de la véloroute n°30 entre Sommette-Eaucourt et Berry-au-Bac : « comme tous les chantiers, celui concernant la réalisation de la bande cyclable sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée entre Guise à l'Ouest et Buire à l'Est présente des risques pour les personnes ».

VI - ANALYSE DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE PROJET

Le projet présenté fait partie d'un itinéraire voué aux modes de déplacements non motorisés déjà partiellement en fonction. La création d'une véloroute à partir de tronçons d'infrastructures de transport limite, de fait, les effets sur les milieux traversés.

Pour autant, les enjeux environnementaux ne sont pas nuls. L'état initial de l'environnement ne les identifie pas tous à partir des données bibliographiques disponibles (zones inondables par exemple) et il n'y a pas eu de relevés de terrain en complément ou en approfondissement (notamment sur la thématique faune/flore).

En outre, la description du projet est peu précise (définition du tracé, rideau de palplanches) et présente des incohérences (remblaiement en zone sensible à l'eau et imperméabilisation). Certaines composantes du projet, comme les aménagements paysagers ou les équipements de service, ne sont pas encore définies.

La méthode de mise au point itérative du projet, à partir de l'état initial de l'environnement et, en fonction des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation, n'est donc pas opérante. L'évaluation des effets du projet sur l'environnement est par conséquent sommaire et les mesures proposées qui en découlent, sans être inappropriées, ne traitent pas spécifiquement des problématiques propres à ce projet.

En conclusion, l'autorité environnementale recommande de :

- · rectifier les erreurs matérielles identifiées
- · identifier les auteurs de l'étude
- compléter et clarifier la description du projet ;
- compléter l'état initial sur les aspects hydrologiques et écologiques ;
- en conséquence, compléter l'analyse des effets ainsi que les mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser, enfin justifier le choix des variantes de tracé retenues vis-à-vis de l'environnement.