



Autorité environnementale

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
sur la création d’une voie verte entre
Nogent-sur-Seine (77) et Crancey (10)**

n°Ae : 2024-64

Avis délibéré n° 2024-64 adopté lors de la séance du 29 août 2024

IGEDD / Ae – Tour Séquoia – 92055 La Défense cedex – tél. +33 (0) 1 40 81 90 32 – www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 29 août 2024 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la création d'une voie verte entre Nogent-sur-Seine (77) et Crancey (10).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Karine Brulé, Christine Jean, François Letourneux, Laurent Michel, Olivier Milan, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Véronique Wormser.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, 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 le présent avis.

Étaient absent(e)s : Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Bertrand Galtier, Laure Tourjansky, Éric Vindimian.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de l'Aube, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 14 juin 2024.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis a vocation à être rendu dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 16 juillet 2024 :

- le préfet de l'Aube, qui a transmis une contribution en date du 6 août 2024,
- le préfet de Seine-et-Marne,
- la ministre chargée de la santé qui a transmis une contribution en date du 5 août 2024,

Sur le rapport de Camille Fossano et Caroll Gardet, qui se sont rendues sur site le 24 juillet 2024, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte 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 vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Synthèse de l'avis

Le dossier, porté par le conseil départemental de l'Aube, concerne l'aménagement en voie verte d'un chemin de halage inusité de la Seine et de ses canaux de dérivation, de vingt kilomètres de long, entre Crancey et Nogent-sur-Seine, sur les communes de Marnay-sur-Seine, du Mériot, de Pont-sur-Seine et de Nogent-sur-Seine dans l'Aube (10) et de Crancey en Seine-et-Marne (77). Il s'agit d'un des maillons manquants de la véloroute « La Seine à vélo » (EV 33), inscrite au Schéma national des véloroutes.

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont la protection des milieux naturels (milieux aquatiques, biodiversité) et la prévention du risque d'inondation. La présence de sites Seveso et de la centrale nucléaire de Nogent-sur-Seine à proximité induit un enjeu de sécurité pour les usagers de la future voie.

Cet avis met en évidence le caractère limité du dossier qui présente la seule section de voie prenant place sur le chemin existant, sans prendre en compte une future autre section liée à la création du nouveau canal à grand gabarit de Bray-sur-Seine à Nogent-sur-Seine.

Par ailleurs, le niveau de définition du dossier ne paraît pas toujours suffisant pour évaluer correctement les incidences de l'aménagement ou de s'assurer de leur absence, notamment au niveau des raccordements à la voirie existante ou en ce qui concerne d'éventuelles modifications des niveaux altimétriques du chemin de halage. Ainsi, les informations recueillies oralement selon lesquelles le projet consisterait en la réalisation d'un tapis de matériaux bitumineux sans modification apportée aux matériaux en place ni création de système d'assainissement devront être mises à profit dans le dossier lors de l'analyse de chaque thématique de l'environnement.

L'absence d'incidence hydraulique sur les bassins versants interceptés et de réduction du volume d'expansion des crues devra être étayée. En ce qui concerne les espèces et habitats naturels, il conviendrait d'évaluer les incidences dans le cas le plus défavorable pour l'environnement, après examen de la situation actuelle et du scénario de référence.

L'opération présente un fort intérêt pour le développement des modes de déplacement actifs, notamment du quotidien, mais aussi en tant que maillon d'un itinéraire interrégional. Si la réalisation du seul tapis d'enrobé est confirmée, de par les travaux d'envergure modeste qu'elle nécessite, elle aurait des incidences faibles qui ne nécessitent pas, comme précisé dans le dossier, de mettre en œuvre des mesures de compensation après des mesures d'évitement et de réduction classiques pendant le chantier.

Cependant le choix d'installer un revêtement bitumineux étanche sur la voie mériterait d'être approfondi dans l'analyse des variantes pour déterminer celle qui sera la meilleure du point de vue environnemental.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte

Le dossier, sous maîtrise d'ouvrage du conseil départemental de l'Aube, consiste en l'aménagement d'une voie verte entre Crancey et Nogent-sur-Seine, longue d'une vingtaine de kilomètres, sur les communes de Crancey, de Nogent-sur-Seine, du Mériot, de Marnay-sur-Seine, de Pont-sur-Seine dans l'Aube (10). Cette voie se développera sur le chemin de halage de la Seine et de ses canaux de dérivation.

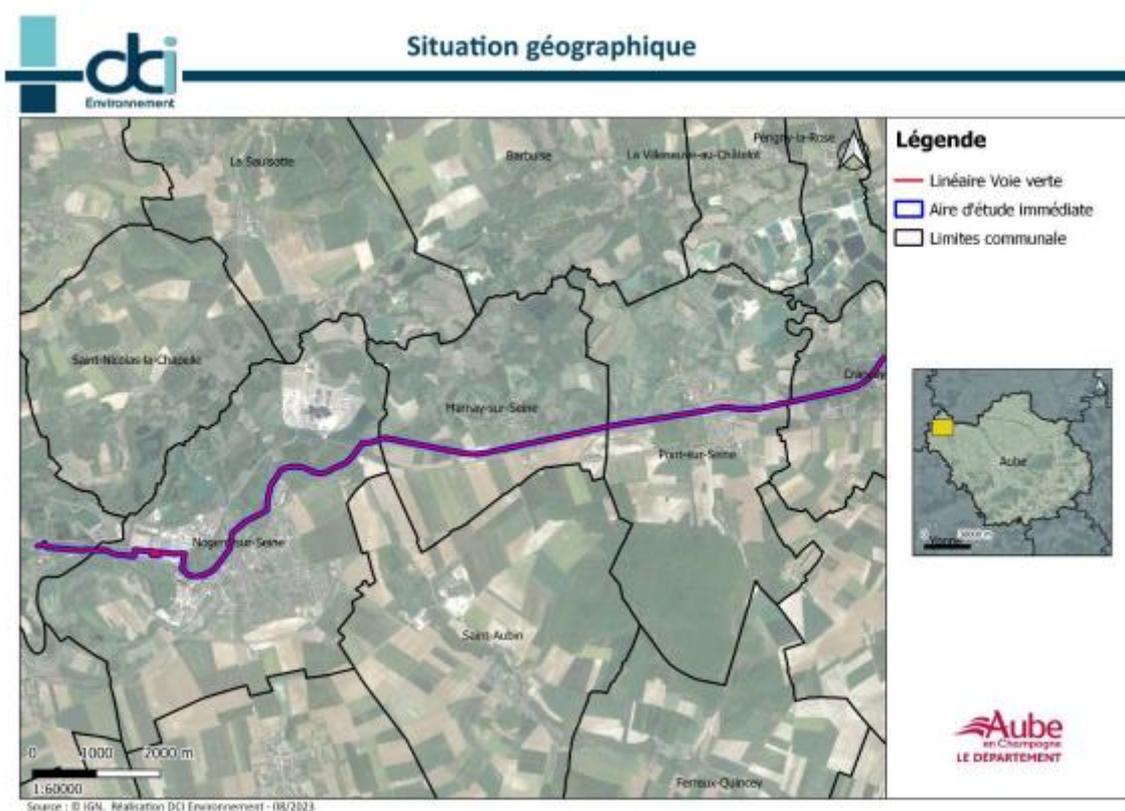


Figure 1 : Localisation du dossier. Opération en en tracé violet (source : dossier et rapporteures)

L'aménagement s'inscrit dans l'itinéraire d'intérêt national n° V33, dénommé « La Seine à vélo », qui relie Troyes au Havre et à Honfleur en suivant le cours du fleuve², il est inscrit au schéma national des véloroutes³. Selon le dossier, l'objectif du maître d'ouvrage est d'assurer le développement

² Il n'existe pas de schéma régional des véloroutes dans la région Grand Est.

³ <https://www.velo-territoires.org/schemas-itinéraires/schema-national/>

Le Schéma national des véloroutes compte 59 itinéraires, dont 10 EuroVelo (itinéraires européens), pour un linéaire total de 26 115 km.

touristique et l'attractivité du département. Il mentionne également l'usage de la voie pour les déplacements du quotidien⁴.

La voie verte située entre Saint-Oulph et Crancey a été réalisée par le département de la Marne et inaugurée en 2020. La V33 retrouve à Troyes la voie verte n° 55 « Les grands lacs de Champagne ».

La navigation de la Seine puis d'un canal de dérivation à gabarit moyen est pratiquée jusqu'à Nogent-sur-Seine. Un canal à grand gabarit, porté par Voies navigables de France, est en projet entre Bray-sur-Seine, en Seine-et-Marne, en région Île-de-France, et Nogent-sur-Seine⁵ en région Grand Est. Entre Nogent-sur-Seine et Troyes, les canaux, de petit gabarit, ne sont plus navigués⁶.

1.2 Périmètre du projet

Le projet est composé de deux opérations. La première, présentée dans le dossier, constitue une section entre Crancey et Nogent-sur-Seine, et reprend le chemin de halage existant en bordure du canal. L'itinéraire de Troyes à Nogent-sur-Seine doit se poursuivre avec l'aménagement d'une voie verte le long du futur canal « Bray-Nogent », qui est présenté comme une deuxième section du tracé et sera, selon le dossier, étudié et réalisé dans un second temps compte tenu du calendrier de ce projet ; elle sera installée sur le chemin de halage qui sera construit le long du nouveau canal ; les intersections avec le réseau routier seront dénivelées.

L'Ae rappelle l'article L. 122-1 du code de l'environnement qui dispose que « lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ». Le dossier devra présenter les incidences du projet d'ensemble de voie verte, tenant compte du niveau d'étude et de connaissances atteint en ce qui concerne la deuxième partie.

L'Ae recommande de présenter autant que possible la deuxième opération du projet sur la section de canal « Bray-Nogent » et d'apprécier les incidences à l'échelle de l'ensemble du projet en tenant compte de l'avancement des études de la deuxième partie.

1.3 Présentation de l'opération

L'opération prend place sur une infrastructure existante constituée par le chemin de halage, lui-même installé sur la digue ou les accotements du canal existant. Il consiste principalement en l'application d'une couche de surface (couche de roulement) uniforme et en la mise en place d'équipements pour la voie verte, notamment pour sa signalisation. La largeur minimale de la voie

⁴ Lors de l'entretien, le maître d'ouvrage a indiqué que la voie pourrait être facilement utilisée par les employés de la centrale nucléaire, EDF se montrant très intéressé par l'aménagement.

⁵ Travaux de mise à grand gabarit du canal Haute-Seine. Le projet de canal à grand gabarit Bray Nogent a fait l'objet d'un [avis de l'Ae](https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/201104_bray_nogent_10_77_delibere_cle0fc4a8.pdf).

⁶ Interrogé lors de l'entretien, le maître d'ouvrage n'a pas fait état de perspective de réouverture de la voie d'eau à la navigation, à la faveur d'un projet de développement touristique. Néanmoins, le département a remis en état les écluses, à l'exclusion de leurs portes.

sera de 3 m⁷ . Les aménagements (parkings, accès, aires de repos...) ne sont pas décrits alors qu'ils font partie du même projet.

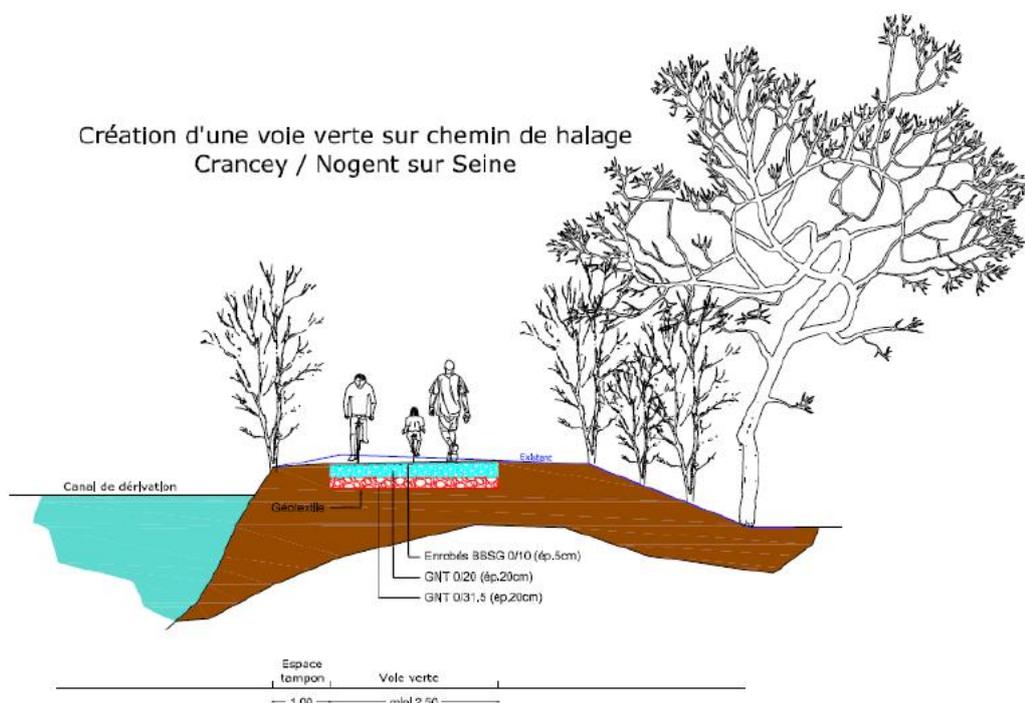


Figure 2 : Schéma de l'opération (source : dossier).

Le dossier ne présente pas les modalités d'adaptation locale du principe d'aménagement général d'une voie verte présentée dans le dossier et illustrée ci-dessus : interrogé lors de l'entretien, le maître d'ouvrage a indiqué que des passages de voie verte moins larges seront possibles ponctuellement et que lorsque le chemin de halage sera interrompu, la voie cyclable retrouvera la route sur laquelle des aménagements cyclables sont déjà présents. Le dossier ne cartographie pas les emplacements de ces adaptations locales ni la teneur des travaux qu'elles nécessitent.

Le coût du projet, le coût des mesures en faveur de l'environnement et la date envisagée pour la mise en service de la voie verte ne sont pas indiqués dans le dossier. Les rapporteuses ont été informées oralement que le montant total de l'opération de Crancey à Nogent-sur-Seine est estimé à 4,5 M€ TTC.

L'Ae recommande de localiser et préciser les adaptations locales du principe d'aménagement d'une voie verte de 3 m de large et de ses aménagements (parkings, accès, aires de repos...) et leur compatibilité avec les caractéristiques auxquelles doivent répondre les véloroutes inscrites au schéma national.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande d'indiquer le coût du projet, celui des mesures en faveur de l'environnement et la date envisagée pour la mise en service de la voie verte.

⁷ Largeur minimale pour le statut de voie verte.

1.4 Procédures relatives au projet

La voie verte entre Saint-Oulph (10) et Crancey (10) suivant le canal de la Haute-Seine, la Seine et le canal de Conflans-Bernières (51), qui elle était sous maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental de la Marne, a fait l'objet d'une évaluation environnementale qui n'est pas évoquée dans le dossier⁸.

La voie verte entre Crancey et Courceroy a fait l'objet d'une [décision au cas par cas](#)⁹ la soumettant à évaluation environnementale. Depuis, elle a été réduite en longueur et se termine à l'ouest sur la commune du Mériot (77), la section entre Le Mériot et Courceroy étant concernée par le projet fluvial Bray-Nogent. S'agissant d'un projet interrégional, l'Ae est l'autorité environnementale compétente.

Le dossier comporte une évaluation des incidences de l'aménagement sur les sites Natura 2000¹⁰ de la zone d'étude.

Le dossier est présenté en vue d'une autorisation environnementale (au titre de la législation sur l'eau). Une enquête publique est prévue dans ce cadre¹¹.

L'Ae recommande de présenter succinctement la section entre Saint-Oulph et Crancey et son évaluation environnementale.

1.5 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont la protection des milieux naturels (milieux aquatiques, biodiversité) et la prévention du risque d'inondation.

La présence de sites Seveso et de la centrale nucléaire de Nogent-sur-Seine induit un enjeu de sécurité pour les usagers de la future voie.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est claire et bien illustrée.

L'aire d'étude immédiate est de 25 m de part et d'autre du chemin de halage. L'aire d'étude éloignée, (utilisée pour la recherche bibliographique notamment) est distante de cinq km de part et d'autre du chemin.

2.1 Analyse des variantes et du choix du parti retenu

Le dossier ne présente pas de chapitre dédié à l'analyse des variantes et n'en explique pas les raisons alors que ces éléments sont requis par le code de l'environnement.

⁸ Elle n'a pas fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas.

⁹ https://www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/decision_interregionale.pdf

¹⁰ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

¹¹ Interrogé lors de l'entretien, le maître d'ouvrage a indiqué que la date pour sa tenue n'avait pas encore été envisagée.

L'Ae rappelle l'article R. 122-5 du code de l'environnement qui dispose : « Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ». Le maître d'ouvrage a expliqué oralement que l'aménagement devant redonner un usage au chemin de halage déjà existant, il n'était pas envisagé d'en changer le tracé. Néanmoins, des choix techniques pris par le maître d'ouvrage, comme celui de revêtir la totalité de la voie verte par de l'enrobé bitumineux de type BBSG¹² auraient pu faire l'objet d'une analyse de variantes dont l'intérêt est de mettre en évidence la variante de moindre impact environnemental¹³. La nécessité d'installer un revêtement imperméable comme le choix d'un revêtement non bitumineux pourraient être ainsi évalués, alors que le maître d'ouvrage a indiqué aux rapporteuses que des revêtements non bitumineux avaient été testés sur des routes départementales, dont certains d'ailleurs avec succès.

L'Ae recommande de mieux expliquer le choix du tracé en proposant une analyse des variantes (emplacement des aires de stationnement, type de revêtement prévu...) ou en justifiant l'absence d'étude de variantes.

2.2 État initial

Le dossier indique retenir comme scénario de référence l'état actuel du secteur, établi à partir de visites de terrain, mais sans mentionner la nécessaire prise en compte de l'évolution du site en l'absence de voie verte.

Cependant, l'état initial présenté correspond à une situation ancienne (il y a une dizaine d'années) et ne tient pas compte de l'évolution du site depuis. Or le facteur temps a pu, dans certains cas, être favorable, au développement du milieu naturel, dont le nouvel état serait alors à retenir comme état initial pour l'évaluation des incidences et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

L'Ae recommande de compléter l'état initial par une analyse de l'état actuel et de retenir la situation la plus préjudiciable pour l'analyse des impacts entre la situation actuelle et le scénario de référence.

2.2.1 Environnement physique et humain

Contexte topographique, géologique et pédologique

L'opération est majoritairement implantée sur des matériaux de remblai. Le sol, relativement peu pentu du fait de la proximité avec la Seine, est de nature calcaire sauf dans certaines zones où sont présents des fluvisols¹⁴, généralement inondables en période de crue.

¹² Béton bitumineux semi-grenu

¹³ Les conditions pour permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite ne sont pas présentées dans le dossier. Par ailleurs, une référence au guide [des voies vertes](https://www.af3v.org/livret-revetements-des-voies-vertes-dejouer-les-idees-recues-pour-un-choix-ecoresponsable-af3v-fne/) pourra compléter le dossier (<https://www.af3v.org/livret-revetements-des-voies-vertes-dejouer-les-idees-recues-pour-un-choix-ecoresponsable-af3v-fne/>)

¹⁴ Sols issus d'alluvions (matériaux déposés par un cours d'eau).

Eaux, milieux aquatiques, zones inondables

L'opération longe principalement la Seine, deux de ses affluents (Ardusson, Ru du Mâcon) et des noues circulant dans la zone inondable située à proximité de la centrale nucléaire, tous considérés comme en état écologique moyen et en état physico-chimique bon, à l'exception du Ru de Mâcon qui affiche un état écologique médiocre et physico-chimique moyen. Des plans d'eau résultant de l'exploitation des sables et graviers alluvionnaires sont présents sur la commune de Nogent-sur-Seine. La masse d'eau souterraine « Alluvions de la Bassée » présente un état chimique médiocre et un état quantitatif qualifié de bon. Une zone de captage d'eau potable se situe dans la zone d'étude (Nogent-sur-Seine). L'opération ne prévoit pas de pompage dans les masses d'eau souterraines ni d'influence sur les masses d'eau et utilisera des ouvrages existants pour traverser les cours d'eau.

L'aménagement longe également le « canal de dérivation de Bernières à Conflans », chenal prenant sa source à Conflans-sur-Seine et se jetant dans la Seine à Nogent-sur-Seine.

Le risque d'inondation par débordement de cours d'eau et remontées de nappe est, selon le dossier, majeur sur le site d'implantation de la voie verte. Par ailleurs, la digue, comme constaté lors de la visite, présente des érosions importantes. Les travaux nécessaires pour son confortement ne sont pas précisés dans le dossier.

L'Ae recommande de produire un état initial plus précis de la digue, de préciser si des travaux de remise en état sont nécessaires en amont de l'installation de la véloroute et d'analyser leurs incidences.

Bruit, qualité de l'air

La qualité de l'air de la zone d'étude de l'opération n'est pas abordée de façon quantitative dans l'état initial : il est indiqué que l'opération participera à l'amélioration de la qualité de l'air par le report modal des automobiles aux vélos.

L'environnement sonore à proximité de l'aménagement est qualifié dans le dossier de peu bruyant et l'opération n'est pas de nature à modifier l'ambiance sonore.

Aucun éclairage n'est prévu dans la zone d'étude.

2.2.2 Milieu naturel et paysage

Trames vertes et bleues, habitats naturels, zones humides

Le périmètre de la zone d'étude borde deux zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff)¹⁵ de type I « Bois alluviaux, marais et prairies de la noue des nageoires et de la Prée à Nogent-sur-Seine » (210020208) et « Marais du petit Moussois à Marnay-sur-Seine » (210000619) et traverse en plusieurs endroits la Znieff de type II « Milieux naturels et secondaires

¹⁵ Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I (secteurs de grand intérêt biologique ou écologique), et les Znieff de type II (grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes).

de la vallée de la Seine » (210000617), trois zones Natura 2000¹⁶, une désignée au titre de la directive « oiseaux » zone de protection spéciale (ZPS), deux zones spéciales de conservation (ZSC) au titre de la directive « habitats » ainsi qu'une réserve naturelle nationale en cours de création, qui longerait le périmètre de la vélo-voie et couvrirait 2 500 ha de zone protégée sur les communes de Nogent-sur-Seine, Marnay-sur-Saine, Pont-sur-Seine notamment. Les espèces animales ayant présidé à la définition de ces zones sont présentées dans l'évaluation environnementale. Dans la zone d'étude, les plans d'eau représentent des zones sensibles pour la biodiversité.

La trame Verte et Bleue (TVB) est à peine citée dans l'évaluation environnementale et ne fait pas l'objet d'une cartographie des continuités écologiques concernées par l'opération, ni d'une synthèse indiquant en quoi cette TVB est préservée.

Les habitats naturels sont décrits de façon succincte dans l'évaluation environnementale. Avec les cours d'eau (la Seine et le canal de la Haute-Seine), les habitats majoritaires de la zone sont la forêt riveraine et la « forêt galerie », composées majoritairement d'aulnes, de saules et de peupliers, et les haies (discontinues le long des cours d'eau), composées de ces mêmes espèces ainsi que d'érables et d'aubépines.

Les enjeux de biodiversité sont établis sur une échelle à cinq niveaux et sont définis au droit du canal et dans un périmètre de 25 m de part et d'autre de la voie. Ils prennent en compte la protection réglementaire, la patrimonialité de l'habitat ou de l'espèce et la fonctionnalité de l'écosystème du site.

La détermination des zones humides a été réalisée sur des critères pédologiques : le maître d'ouvrage a réalisé plus d'une centaine de sondages à la tarière (tous situés en dehors du chemin de halage à cause d'un refus de la tarière sur le chemin) qui ont conduit à mettre en évidence 3,5 ha de zones humides dans la zone d'étude. Le critère de végétation¹⁷ n'a pas été pris en compte, malgré la règle des critères alternatifs portée par l'arrêté ministériel et l'instruction de 2008. Pourtant, selon l'état initial, des habitats humides (des forêts riveraines, des prairies humides, des eaux en surface et un fossé favorable aux amphibiens) sont bien présents. Par ailleurs, la carte des zones humides paraît avoir été dessinée sans justification, alors que la limite périphérique de chaque zone devrait avoir été déterminée par un sondage à la tarière donnant un résultat négatif pour le critère pédologique.

L'Ae recommande de préciser au moyen d'une carte et d'explications en quoi la trame verte et bleue et les zones humides sont préservées par les travaux et l'exploitation de l'aménagement.

L'Ae recommande également de revoir la détermination des zones humides en prenant en compte les critères pédologique et de végétation.

¹⁶ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

¹⁷ Le dossier indique à tort : « Dans le cadre de cette étude, seul le critère pédologique sera utilisé ; un seul des deux critères étant suffisant pour valider une zone comme humide ou non ».

Faune et flore

La faune observée lors des inventaires consiste en 71 espèces d'oiseaux, huit de chauves-souris, quarante-neuf d'insectes, une d'amphibiens, trois espèces de reptiles et quatre de mammifères terrestres. Neuf espèces d'oiseaux à niveau de patrimonialité jugé fort en raison de leur inscription aux annexes I et II de la directive Oiseaux ont été relevées¹⁸ dans le périmètre d'étude. Il conviendrait de présenter un tableau synthétique de l'ensemble des observations des différentes saisons d'inventaire (un tel tableau ne fait pas partie des différents tableaux de synthèse) afin de faire ressortir les niveaux les plus forts de patrimonialité des espèces recensées, ainsi que les espèces protégées.

Cent soixante-six espèces de plantes ont été identifiées dans la zone d'étude, aucune n'étant d'intérêt patrimonial. Six espèces exotiques envahissantes (EEE) ont été recensées, principalement le Buddleia de David et la Renouée du Japon.

L'Ae recommande de présenter de façon synthétique, à partir des différentes campagnes d'inventaire, les résultats en termes de nombre total d'espèces observées et de classes d'enjeu.

Paysage

Le paysage du périmètre d'étude est composé en sus du chemin de halage qui passe le long du canal, de paysages urbains faits de maisons individuelles et d'une centrale nucléaire. L'opération de voie verte se trouve sur les aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP) de Nogent-sur-Seine et passe à proximité d'un site classé situé dans l'aire d'étude éloignée, « le Château et son parc » de Pont-sur-Seine.

2.2.3 Environnement humain

Le périmètre comporte une centrale nucléaire (Nogent-sur-Seine) à 300 m du chemin, trois sites Seveso à moins d'un kilomètre du tracé (Saipol à Nogent, SMBE à Pont-sur-Seine et ICOA à Crancey).

Un plan particulier d'intervention (PPI) de la centrale nucléaire de Nogent-sur-Seine est prévu en cas d'accident nucléaire et concerne la totalité du périmètre de l'aménagement. Un plan de prévention des risques technologique (PPRT) est enregistré dans l'aire d'étude éloignée (site Soufflet à Fontaine Macon à 3 km du tracé) et n'engendre pas d'incidence particulière sur la zone de l'opération. Les études de danger des établissements Seveso et de la centrale nucléaire qui se trouvent à proximité d'une partie de l'aménagement ne sont pas abordées ni, le cas échéant, prises en compte.

Le dossier mentionne les bénéfices attendus de l'usage de la voie verte pour les déplacements du quotidien : « *cette voie verte ne présente pas qu'une visée touristique mais également a pour but de fournir une réelle alternative à la voiture pour les habitants dans leurs déplacements quotidiens* ». Néanmoins, le dossier ne présente pas les infrastructures cyclables auxquelles le dossier se raccorde. Les besoins de déplacements vélo ne sont pas identifiés, comme ils auraient pu l'être à travers les plans de déplacements des entreprises. Interrogé sur ce point, le maître d'ouvrage a indiqué qu'il y avait une demande importante de certaines entreprises, notamment celles situées autour de la centrale nucléaire. Le département a prévu de prendre à sa charge le coût de réalisation de la voie verte et celui des voies d'accès aux voies des collectivités locales et aux entreprises du

¹⁸ Cigogne blanche, Martin-pêcheur, Gorgebleue à miroir, Alouette lulu, Héron pourpré, Pie-grièche écorcheur, Milan noir, Sterne pierregarin et Mouette mélanocéphale.

secteur. Le maître d'ouvrage a indiqué oralement participer autant que de besoin à des réunions avec ces acteurs pour les aider dans leurs projets cyclables. Ce travail de développement et de raccordement du réseau cyclable secondaire devra être présenté dans le dossier.

L'Ae recommande de préciser l'enjeu et de présenter la situation d'acceptabilité de l'opération au regard des dangers induits par les sites Seveso et la centrale nucléaire proches.

L'Ae recommande de présenter et d'illustrer les opérations de raccordement à la voirie existante, l'avancement de leurs travaux et les développements du réseau cyclable secondaire portés par les collectivités territoriales et les entreprises du secteur.

2.3 Analyse des incidences de l'aménagement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Le dossier présente le niveau d'impact pour chaque compartiment de l'environnement. Les incidences sont estimées faibles à modérées, sauf pour le risque inondation, les zones humides et la faune, où elles sont évaluées à fort. Cette analyse est uniquement qualitative et pourrait paraître insuffisamment précise, notamment pour l'évaluation des incidences sur les milieux naturels. Néanmoins, dans le cas d'espèce, tenant compte du fait que l'aménagement prend place sur un chemin existant, le point de vue de l'Ae est que la démarche pourrait suffire, à condition de préciser les éventuelles exceptions à ce principe de construction et de mener une démarche d'évitement, de réduction et de compensation pour chaque aménagement local.



Figure 3 : Chemin de halage existant (source : dossier)

Dans le cas général, des mesures d'évitement et de réduction classiques sont prévues en phase chantier : collecte des déchets de chantier et stockage des hydrocarbures en bac de rétention étanche, sensibilisation des équipes de chantier à la protection du milieu naturel, suivi météorologique et alerte de repli de chantier, mise en défens, protocole de traitement des espèces exotiques envahissantes, arrosage des pistes, évitement des périodes sensibles des espèces, suivi du chantier par un écologue. Pour autant, le dossier ne fait pas état dans le protocole de mesures de nettoyage des engins de chantier pour éviter la dispersion des espèces exotiques envahissantes. Les incidences résiduelles sont estimées faibles. Les incidences sur la faune en chantier et en exploitation paraissent sous évaluées. Le dossier n'a pas saisi l'occasion de mettre en place des

gîtes de substitution pour détourner les espèces (amphibiens, reptiles, oiseaux, chauve-souris) et diminuer le risque de dérangement.

Le dossier décrit insuffisamment la phase chantier : zones de stockage du matériel et des engins, aménagements au droit des ponts et écluses franchis, mode d'extraction des déblais, manœuvres des engins hors zones de chantier, abattage d'arbres. Un protocole permettant de prendre en compte le risque de pollution des cours d'eau et du canal est toutefois défini.

Les incidences de l'aménagement sur le risque d'inondation ne sont pas quantifiées faute d'éléments de caractérisation de l'opération, notamment des secteurs où le niveau du chemin de halage sera rehaussé. Le dossier évoque un plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) qui concerne l'opération sans en donner le nom complet pas plus que sa situation actuelle (arrêté inter-préfectoral portant approbation de la révision du plan de prévention du risque inondation de la Seine aval du 9 janvier 2020). Les cartes de zonage présentées ne sont pas suffisamment explicites du fait qu'elles sont sans légende. Les caractéristiques et les paramètres hydrauliques de définition des zones inondables définies dans le PPRI ne sont pas présentées dans le dossier. Néanmoins, le maître d'ouvrage a indiqué oralement que l'aménagement ne comprenait pas de travaux de terrassement mais seulement l'ajout d'une couche de roulement sur le chemin existant (ce qui serait sans incidence sur les surfaces inondables et les volumes de stockage de l'eau). Le dossier devra confirmer ce point ou à défaut examiner les volumes soustraits à l'expansion des crues en cas de mouvements de terre (remblais), pour chaque bassin versant. Les incidences hydrauliques liées à l'interception des eaux de ruissellement par l'aménagement ne sont pas décrites, le niveau de définition de l'opération ne mentionnant pas non plus de système d'assainissement de la voie verte. Sur ce point également, le maître d'ouvrage a indiqué oralement que l'aménagement ne prévoyait pas de modifier les ouvrages d'assainissement du chemin, quand ils existaient (fossés, traversées...) ni de les compléter. L'imperméabilisation apportée par l'opération (d'une surface de 36 000 m² selon les informations recueillies par les rapporteurs lors de l'instruction du dossier) déplace de fait en bordure de voie le phénomène d'infiltration ou le transport des eaux de ruissellement dans les systèmes existants. Enfin, interrogé sur le risque d'inondation pour les usagers de la voie verte, le maître d'ouvrage a indiqué aux rapporteurs qu'aucune mesure n'est prévue pour lutter contre les inondations dans le cadre de l'opération mais que la voie verte serait fermée à la circulation en cas d'évènement.

Le nombre de passages journaliers sur la voie verte est estimé à 110, soit environ 40 000 par an. Le porteur de projet a précisé lors de la visite que ce chiffre était sans doute sous-estimé en raison de l'attractivité de la piste pour les employés de la centrale nucléaire de Nogent-sur-Seine, située à 200 m de la piste. Le dossier ne présente pas d'élément permettant d'assurer que l'activité de pêche déjà présente sur le canal pourra se maintenir.

L'Ae recommande de mettre en place des mesures de détournement des espèces pour réduire les incidences liées à leur dérangement et de préciser le protocole de traitement des espèces exotiques envahissantes en phase chantier.

L'Ae recommande également de confirmer l'absence de volumes soustraits à l'expansion des crues pour chaque bassin versant.

2.4 Incidences cumulées avec d'autres projets connus ou autorisés

L'étude d'impact prend uniquement en considération les effets de la voie verte cumulés avec ceux des autres projets du secteur depuis moins de cinq ans, considérant que les effets cumulés des projets de plus de cinq ans sont déjà pris en compte dans « l'état initial du site et de l'environnement de l'étude d'impact ». Il conviendrait de les intégrer à l'étude des incidences cumulées. Parmi les projets en cours depuis moins de cinq ans dans l'aire d'étude, aucun ne présente d'incidences cumulées avec l'aménagement.

2.5 Articulation avec les plans et programmes

Selon le maître d'ouvrage, l'aménagement ne venant pas impacter les continuités écologiques de la trame verte et bleue (TVB), il respecte le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) de la région Grand-Est qui inclut le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de Champagne-Ardenne, prescrivant les orientations stratégiques du territoire régional en matière de continuités écologiques. Comme précisé en 2.2.2, il conviendrait de présenter la TVB du territoire et en quoi l'aménagement ne l'affecte pas significativement.

L'aménagement est intégré dans la démarche « bas carbone » inscrite dans un plan vélo 2022/2028 du département. Lors de ses passages sur les voiries des communes, il respecte les plans locaux d'urbanisme.

L'opération respecte le Sdage Seine-Normandie au titre de la protection des milieux aquatiques et humides et de son absence d'influence sur les masses d'eau comme décrit dans le 2.2.1.

2.6 Évaluation des incidences Natura 2000

Le dossier comprend une analyse des incidences Natura 2000 telle que prévue par le code de l'environnement. L'itinéraire est bordé par la ZSC « Prairies, marais et bois alluviaux de la Bassée » située à quelques centaines de mètres. Les espèces jugées déterminantes dans cette zone Natura 2000 sont susceptibles d'être contactées dans le périmètre de la voie verte, pendant les travaux et son exploitation (chauves-souris, Castor d'Eurasie, Loutre d'Europe, Cordulie à corps fin, Cuivré des marais, Écaille chinée). Elles subiront principalement des dérangements, voire des pertes d'habitats (quelques arbres, non déterminés, seront abattus). Comme indiqué, cette incidence ne fait pas l'objet de mesures de déport des espèces ni de récréation de gîtes. L'analyse du dossier conclut à l'absence d'impact ou à des impacts mineurs.

2.7 Suivi de l'aménagement, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Un suivi de l'opération est prévu en phase chantier, d'un point de vue du respect de la zone de travaux par les engins et le personnel, de même qu'un suivi météorologique (plan de retrait du matériel en cas d'alerte débordement).

2.8 Résumé non technique

Le résumé non technique est succinct et présente les mêmes caractéristiques que l'étude d'impact.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.