



Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

**Avis sur le projet de voie verte sud – Ardennes (08)
porté par le conseil départemental des Ardennes**

n°MRAe 2020APGE58

Nom du pétitionnaire	Conseil départemental des Ardennes
Communes	
Département	Ardennes (08)
Objet de la demande	Aménagement d'un itinéraire de randonnée à usage non motorisé le long des canaux des Ardennes, de l'Aisne et de Vouziers dans le département des Ardennes
Date de saisine de l'Autorité environnementale :	18/08/20

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

En application de la directive européenne sur l'évaluation environnementale des projets, tous les projets soumis à évaluation environnementale, comprenant notamment la production d'une étude d'impact, en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, font l'objet d'un avis d'une « autorité environnementale » désignée par la réglementation. Cet avis est mis à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

En application du décret n° 2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas modifiant l'article R.122-6 du code de l'environnement, l'autorité environnementale est, pour le projet d'aménagement de la voie verte sud Ardennes du Conseil départemental des Ardennes, la Mission régionale d'autorité environnementale¹ (MRAe) Grand Est du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). Elle a été saisie par le Préfet des Ardennes le 18 août 2020.

Conformément aux dispositions de l'article R.181-19 du code de l'environnement, le Préfet des Ardennes a transmis à l'Autorité environnementale les avis des services consultés.

Par délégation de la MRAe, son président a rendu l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale 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 et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L.122-1-1 du code de l'environnement).

L'avis de l'autorité environnementale fait l'objet d'une réponse écrite de la part du pétitionnaire (cf. article L.122-1 du code de l'environnement).

Note : les illustrations du présent document, sauf indication contraire, sont extraites du dossier.

¹ Désignée ci-après par l'Autorité environnementale (Ae)

A – SYNTHÈSE DE L'AVIS

Le département des Ardennes projette l'aménagement d'une piste cyclable appelée « voie verte sud Ardennes » sur une longueur de 106 km, dont le tracé aura pour support les chemins de halage existants des 3 canaux des Ardennes, de l'Aisne et de Vouziers.

Conformément aux dispositions du code de l'environnement (article R.122-2 et son tableau en annexe), l'opération « Aménagement de la Voie Verte Sud Ardennes le long des canaux des Ardennes, de l'Aisne, et de Vouziers » était soumise à demande d'examen au cas par cas au titre de la rubrique 6) « Infrastructures routières – c) Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km ». **Le département des Ardennes a choisi de présenter directement une étude d'impact sans passer par la demande d'examen au cas par cas.**

Le projet est par ailleurs soumis à Autorisation environnementale au titre de la nomenclature figurant à l'article R.214-1 du code de l'environnement concernant « les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) soumis à autorisation ou à déclaration en application des articles L. 214-1 à L.214-6² ».

La voie verte traverse 5 intercommunalités et 36 communes. Le canal des Ardennes et le canal de Vouziers constituent dans leur ensemble une infrastructure fluviale de transport pour les marchandises, ainsi qu'un itinéraire touristique de découverte de la partie sud des Ardennes.

Le chemin de halage est actuellement enherbé, sur environ 70 km (soit les 2/3 de sa longueur). Le chemin présente ainsi un caractère favorable à la biodiversité qu'il convient de prendre en compte lors des travaux nécessaires pour permettre son usage par les vélos.

Ce chemin est sur le domaine public fluvial (DPF). Une convention d'occupation et de superposition de gestion entre le département des Ardennes, Voies navigables de France (VNF) et les collectivités est en cours de signature. Le chemin est utilisé pour la maintenance du canal par VNF mais cela n'empêche pas son usage en piste cyclable.

Ces travaux sont de différentes natures en fonction de l'état du chemin de halage, allant du simple balisage au décaissement et mise en place d'une structure de chaussée et d'un revêtement routier.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont :

- la biodiversité ;
- la ressource en eau ;
- la trame verte et bleue.

À quelques exceptions près, l'état initial de l'environnement du dossier est complet. Il semble cependant que la qualité de ce recensement n'ait pas été suffisamment exploitée. En effet, il faudrait prévoir une protection beaucoup plus importante des habitats en bordure de tracé afin de favoriser le développement de la biodiversité (habitats, faune, flore).

Les principales recommandations de l'Ae sont de :

- ***définir des mesures d'accompagnement aux abords des zones de travaux proches des habitats hébergeant des espèces classées en liste rouge régionale³, et considérer les impacts du projet sur une largeur plus importante que celle de la simple voie cyclable, a minima sur les emprises en gestion du département ou des collectivités afin de favoriser le développement des habitats rencontrés ;***

² Nomenclature « loi sur l'eau ».

³ Les listes rouges permettent d'identifier les espèces les plus menacées sur un territoire donné. Elles sont fondées sur une démarche rigoureuse développée à l'échelle mondiale par l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), et adaptée aujourd'hui aux échelles nationale et régionale dans de nombreux pays et régions à travers le Monde.

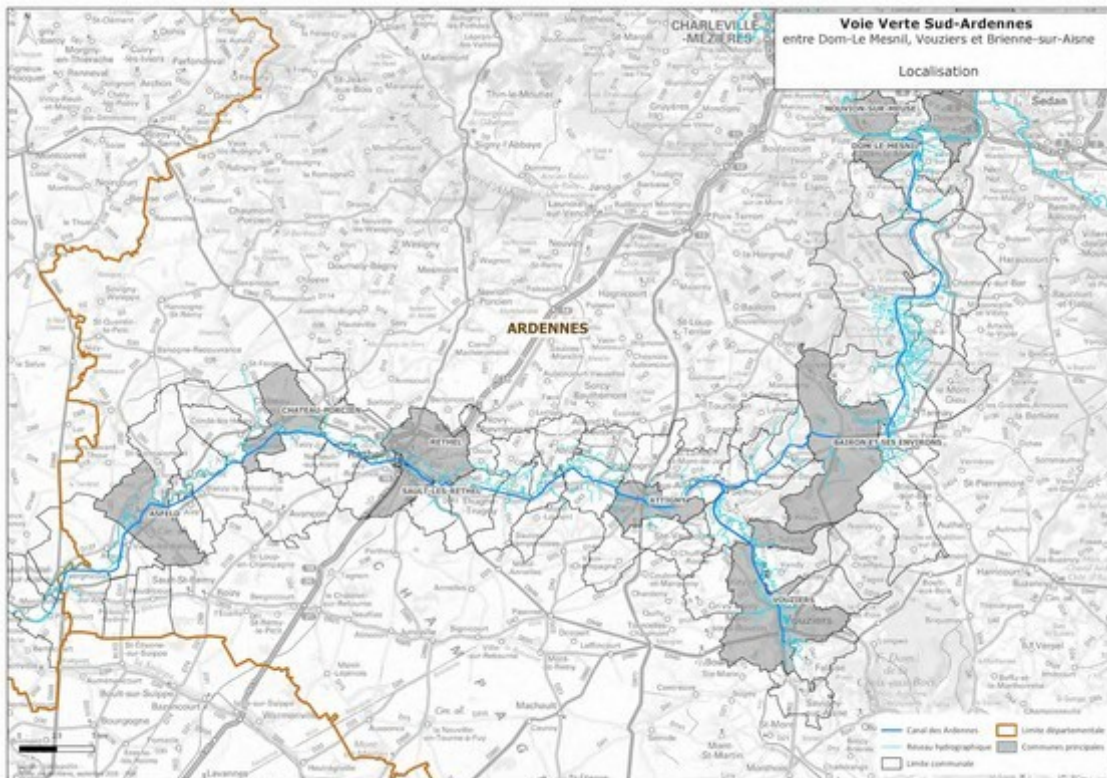
- ***préciser les techniques prévues pour le renforcement des berges par un schéma de principe des travaux envisagés, tout en situant chacune de ces techniques sur un plan de repérage ; l'Ae rappelle par ailleurs qu'en cas de perte de biodiversité, le département devra définir les mesures de compensation nécessaires ;***
- ***mentionner les préconisations de l'hydrogéologue en phase travaux afin de supprimer le risque de pollution accidentelle des captages d'eau potable ;***
- ***prendre toutes les dispositions nécessaires à la sécurisation du chantier pendant la phase travaux afin d'éviter tout risque de pollution accidentelle en cas de crue de l'Aisne sur le tronçon « Aisne moyenne ».***

B – AVIS DÉTAILLÉ

1. Présentation générale du projet

Le département des Ardennes projette l'aménagement d'une piste cyclable appelée « voie verte sud Ardennes » sur une longueur de 106 km, dont le tracé aura pour support les chemins de halage existants des 3 canaux suivants :

- à l'est le canal des Ardennes depuis les berges de la Meuse à Dom-le-Mesnil, jusqu'à Rilly-sur-Aisne ;
- à l'ouest le canal de l'Aisne entre Rilly-sur-Aisne et Brienne-sur-Aisne ;
- au sud-est, constituant une autre branche, le canal de Vouziers de Semuy à Vouziers.



Conformément aux dispositions du code de l'environnement (article R.122-2 et son tableau en annexe), l'opération « Aménagement de la Voie Verte Sud Ardennes le long des canaux des Ardennes, de l'Aisne, et de Vouziers » était soumise à demande d'examen au cas par cas au titre de la rubrique 6) « Infrastructures routières – c) Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km ».

Le département des Ardennes a choisi de présenter directement une étude d'impact sans passer par la demande d'examen au cas par cas.

Le projet est par ailleurs soumis à Autorisation environnementale au titre de la nomenclature figurant à l'article R.214-1 du code de l'environnement concernant « les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration en application des articles L.214-1 à L.214-6 ».

La voie verte traverse 5 intercommunalités et 36 communes. Le canal des Ardennes et le canal de Vouziers constituent dans leur ensemble une infrastructure fluviale de transport pour les marchandises, ainsi qu'un itinéraire touristique de découverte de la partie sud des Ardennes.

Le canal des Ardennes est alimenté par le lac de Bairon et la Meuse, alors que le versant Aisne est alimenté par plusieurs prises d'eau dans la rivière à Vouziers, Rilly, Givry, Biermes, et Asfeld. Il présente la particularité d'emprunter un tunnel au droit de Saint-Aignan. Il est géré par Voies navigables de France (VNF).

La voie verte sur tout son linéaire représente une emprise d'environ 26 ha, hors tronçons sans travaux.

Le projet est inscrit au schéma national des véloroutes et voies vertes (SN3V). Il complétera le réseau des voies vertes du département des Ardennes, et sera connecté à l'EuroVélo 19 « La Meuse à Vélo », via la voie verte trans-Ardennes le long de la Meuse, et permettra à terme une liaison avec l'agglomération rémoise.

Le projet s'inscrit pour sa partie ouest dans la Champagne crayeuse, paysage de plaine agricole appartenant au Pays Rethélois et traversé par les vallées de l'Aisne et de la Retourne plus au sud. Le sud-est de l'aire d'étude s'étend dans le secteur de Vouziers, appartenant à la région du nord de l'Argonne. Cette région offre des paysages bien plus humides que la Champagne crayeuse, avec la présence de nombreuses forêts, d'étangs, et de la vallée alluviale de l'Aisne. Depuis les communes du Chesne, de Tannay et de Sauville, le canal des Ardennes progresse vers le nord en direction de la Meuse et Charleville-Mézières. Il traverse alors une région plus vallonnée : les côtes de Bar. Ces plateaux calcaires sont parsemés de champs, boisements, pâtures et sont fortement découpés par le chevelu de cours d'eau. L'aire d'étude inclut également le lac de Bairon qui alimente le canal et constitue un point fort des aménagements touristiques du département.

Le tracé de l'itinéraire est localisé en majorité sur l'emprise du chemin de halage qui longe le canal. Ce chemin est actuellement enherbé, sur environ 70 km (soit les 2/3 de sa longueur). Le chemin présente ainsi un caractère favorable à la biodiversité qu'il convient de prendre en compte lors des travaux nécessaires pour permettre son usage par les vélos.

Ce chemin est sur le domaine public fluvial (DPF). Une convention d'occupation et de superposition de gestion entre le département des Ardennes, Voies navigables de France (VNF) et les collectivités est en cours de signature. Le chemin est utilisé pour la maintenance du canal par VNF mais cela n'empêche pas son usage en piste cyclable.



Chemin de halage enherbé à Hannogne-Saint-Martin,

Les travaux envisagés sont de différentes natures en fonction de l'état du chemin de halage :

- sur une partie du linéaire où la piste existe déjà : simple balisage correspondant aux linéaires sans travaux ; les secteurs concernés sont situés entre Le Chesne et Semuy, à Rethel, et à Sault-lès-Rethel (4 km) ;

- sur d'autres secteurs où le chemin de halage est revêtu mais en état moyen : pose d'un enrobé de manière à rendre la piste plus roulante, notamment le long du canal à Attigny (16 km) ;
- sur d'autres sections où le chemin est seulement empierré : mise en place d'un revêtement gravillonné puis d'un enrobé (56 km) ;
- sur une dernière partie du linéaire où le chemin de halage est enherbé : décaissement, mise en place d'une couche de forme, d'un revêtement gravillonné et d'un enrobé ; concerne principalement les sections de Dom-le-Mesnil à Le Chesne, entre Rethel et Brienne-sur-Aisne, puis de Rilly-sur-Aisne à Vouziers (30 km).

La période des travaux est estimée à 6 mois par an pendant 2 ans. Les travaux comprennent également des débroussaillages, voire des coupes d'arbres dans de rares situations où le chemin de halage n'a pas été entretenu de manière récurrente. En fonction de l'état de l'existant, le projet définit par ailleurs 6 profils en travers types engendrant chacun une largeur de voie à décaisser et une structure de chaussée qui lui est propre.

Le conseil départemental des Ardennes, maître d'ouvrage de la voie verte, aménagera de plus les croisements avec les différentes routes départementales, la signalisation directionnelle, et le passage sous le tunnel de Saint-Aignan.

L'Ae rappelle que la notion de projet au sens du code de l'environnement est définie ainsi : *« 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. » (L.122-1 CE).*

L'étude d'impact aurait dû porter non pas sur les seuls aménagements de la voie verte mais également sur les travaux d'intersections entre la voie verte et les différentes routes départementales rencontrées, ces opérations ayant de plus une maîtrise d'ouvrage unique, le département des Ardennes.

L'Ae rappelle que le code de l'environnement impose de prendre en compte dans l'étude d'impact les incidences des travaux d'intersections entre la voie verte et les différentes routes rencontrées au titre de la définition d'un « projet » figurant dans le code de l'environnement.

Le tracé de la voie verte Sud-Ardennes traverse 3 sites Natura 2000⁴ :

- FR 2100298 - Prairies de la vallée de l'Aisne (ZSC) ;
- FR 2100343 - Site à chiroptères de la vallée de la Bar (ZSC) ;
- FR 2112005 - Vallée de l'Aisne en aval de Château Porcien (ZPS).

2 autres sites Natura 2000, les ZSC « Étangs de Bairon » et « Forêt de Mont-Dieu » sont situées à proximité directe du tracé de la voie verte. Le tracé traverse de plus :

- 1 ZICO « vallée de l'Aisne » ;
- 8 ZNIEFF⁵ de type 1 ;
- 1 ZNIEFF de type 2.

⁴ 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 sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

⁵ 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. Les ZNIEFF de type 1 sont des secteurs d'une superficie limitée, caractérisés par la présence d'espèces ou de milieux rares remarquables du patrimoine naturel national ou régional. Les ZNIEFF de type 2 sont de grands ensembles naturels riches et peu modifiés ou offrant des potentialités importantes.

2. Articulation avec les documents de planification, présentation des solutions alternatives au projet et justification du projet

2.1. Articulation avec les documents de planification

Le dossier indique que le projet est cohérent avec les plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes traversées, avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhin-Meuse, le SDAGE Seine-Normandie⁶, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Aisne – Vesle – Suiippe, le plan de gestion des risques d'inondation (PGRi) Rhin-Meuse et les 3 plans de prévention du risque Inondation (PPRi) concernés (PPRi de l'agglomération rethéloise, PPRi Meuse amont 1, PPRi de la vallée de l'Aisne). Ces affirmations sont partagées par l'Ae.

Le dossier indique également que le PGRi Seine Normandie 2016 – 2021 n'est plus applicable à ce jour, ce qui est inexact. En effet, si le SDAGE Seine-Normandie approuvé le 1^{er} décembre 2015 a bien été annulé par jugements du tribunal administratif de Paris en date des 19 et 26 décembre 2018, ce n'est pas le cas du PGRi Seine-Normandie approuvé le 7 décembre 2015.

L'Ae recommande de vérifier la cohérence du projet avec le PGRi Seine-Normandie en vigueur.

2.2. Solutions alternatives, justification du projet et application du principe d'évitement

Le dossier ne présente pas de justification du projet hormis le raccordement à un réseau de voies vertes existant et l'inscription du projet dans un SN3V.

L'Ae constate que ce type de projet de voie verte est généralement justifié par le souhait de développer le tourisme, l'économie touristique et la pratique du vélo mais ces motivations n'apparaissent pas dans le dossier.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une justification plus détaillée du projet et par l'indication des objectifs du département au travers de sa réalisation.

3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement par le projet

L'étude d'impact est complète et les enjeux environnementaux ont été identifiés. L'état initial des berges semble cependant erroné. Plusieurs secteurs sont décrits comme berges naturelles alors qu'elles ont déjà été consolidées par des palplanches (parfois sur une longueur de plus de 3 km). De plus, l'Ae constate que des mesures d'évitement⁷ ont été mises en œuvre pour éviter des zones humides (liaison avec le lac de Bairon), mais pas pour les autres enjeux. Les mesures de réduction et de compensation sont insuffisantes notamment concernant la perte significative d'habitats sans lesquels la biodiversité patrimoniale ou ordinaire ne peut pas se développer.

Par ailleurs, aucune garantie n'est apportée quant au maintien futur des habitats présents avant et après travaux. Le pétitionnaire devra établir un cahier des charges afin qu'il soit mis en œuvre par les organismes chargés de l'entretien (collectivités locales ou autres).

L'Ae recommande de rédiger un cahier des charges qui devra être mis en œuvre lors de l'entretien de l'emprise large du chemin de halage afin de garantir la pérennité des mesures ERC mises en œuvre.

⁶ SDAGE Seine – Normandie approuvé le 20 décembre 2009

⁷ L'article L.122-6 du code de l'environnement (L.122-3 pour les projets) précise que le rapport environnemental présente les mesures prévues pour éviter les incidences négatives notables que l'application du plan ou du programme peut entraîner sur l'environnement, les mesures prévues pour réduire celles qui ne peuvent être évitées et les mesures prévues pour compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont :

- la biodiversité ;
- la ressource en eau ;
- la trame verte et bleue.

3.1. Analyse par thématique environnementale (état initial, effets potentiels du projet, mesures de prévention des impacts prévues)

3.1.1. la biodiversité

L'état initial de la faune semble complet au premier abord. L'Ae constate cependant que certaines catégories de faune ont été oubliées. Le dossier évoque notamment l'absence de la Bouvière, un poisson protégé, alors que, d'après l'office français de la biodiversité (OFB), cette espèce est présente. Il est par ailleurs regrettable que la faune ordinaire n'ait pas fait l'objet d'un intérêt plus grand alors qu'elle va très certainement constituer l'un des atouts de la future voie verte et qu'elle va être, comme la Bouvière, directement impactée par les travaux.

L'Ae recommande de procéder à des prospections de terrain plus complètes sur la faune aquatique et de prendre en compte les éventuels impacts sur la faune aquatique ordinaire.

Le recensement des habitats semble complet mais certains habitats, d'intérêt communautaire prioritaire et classés en liste rouge régionale, comme l'aulnaie-frênaie ou la frênaie-chênaie, sont considérés comme négligeable dans le dossier.

Il aurait pourtant été judicieux de prévoir une adaptation spécifique des travaux aux abords de ces habitats particuliers afin de les préserver au maximum et d'en faciliter le développement à l'issue des travaux.



Aulnaie-frênaie sur la berge du canal du moulin, le long du chemin de halage du canal des Ardennes à Semuy

Par ailleurs, l'évaluation des impacts environnementaux sur ces habitats est établie uniquement sur la base des profils en travers types de la voie verte, soit 2,5 m à 2,8 m. Le dossier ne prend donc pas en compte le fait que les impacts sur les habitats vont porter sur une largeur bien plus importante. Or, la biodiversité ne pourra pas se développer si la préservation des habitats sur cette largeur, allant de 5 m à 10 m (emprise du chantier indiquée dans le dossier), n'est pas favorisée.

L'Ae recommande de définir des mesures d'accompagnement aux abords des zones de travaux proches des habitats hébergeant des espèces classées en liste rouge régionale et de considérer les impacts du projet sur une largeur plus importante que celle de la simple voie cyclable, a minima sur les emprises en gestion du département ou des collectivités, afin de favoriser le développement des habitats rencontrés mais également pour la biodiversité ordinaire.

Le dossier mentionne le renforcement des berges sur une longueur cumulée d'environ 13 km.

Or le dossier ne comporte aucun renseignement sur les techniques envisagées pour réaliser ce renforcement de berges (fascinage⁸, empierrement, palplanches⁹...). Selon la technique employée, les pertes d'habitats, donc de biodiversité, pourront être plus ou moins importantes et les mesures de réduction et compensation plus ou moins nécessaires.

L'Ae recommande de préciser les techniques prévues pour le renforcement des berges par un schéma de principe des travaux envisagés, tout en situant chacune de ces techniques sur un plan de repérage.

L'Ae rappelle par ailleurs qu'en cas de perte de biodiversité, le département devra définir les mesures de compensation nécessaires, que ce soit pour la biodiversité protégée avec une demande de dérogation ou pour la biodiversité ordinaire.

Le projet prévoit des mesures de suivi des reptiles en phase travaux par un écologue qui procédera à 24 visites de chantier. Le dossier ne prévoit pas de suivi équivalent pour les autres catégories de faune, ni pour les habitats, très importants pour le développement de la biodiversité.

L'Ae recommande de mandater l'écologue chargé du suivi du chantier pour une mission plus large que celle portant sur les seuls reptiles, englobant le suivi des habitats et de l'ensemble de la faune.

Le dossier indique que la Renouée du Japon, plante invasive, est présente sur le tracé de la voie verte et que les terres contaminées par cette plante pourront être placées sous des remblais d'épaisseur supérieure à 1 m. Cette mesure de neutralisation de la prolifération de cette plante est insuffisante, ses capacités de repousse étant très importantes. Les terres contaminées ne pourront pas être réutilisées.

L'Ae recommande d'emmener les terres contaminées par la Renouée du Japon dans une décharge autorisée à enfouir ce type de déchets.

3.1.2. La ressource en eau

Le tracé de la voie verte traverse les périmètres de protection de 3 captages d'eau potable :

- le captage d'Attigny : périmètre de protection éloigné (PPE) ;
- le captage de Nanteuil sur Aisne : PPE et Périmètre de protection rapproché (PPR) ;
- le captage d'Avaux : PPE et PPR.

L'avis d'un hydrogéologue agréé a été sollicité par l'agence régionale de santé (ARS). Cet avis a été remis en janvier 2020¹⁰. Il comporte des préconisations à suivre en phase travaux qui ne figurent pas dans le dossier.

L'Ae recommande de mentionner les préconisations de l'hydrogéologue en phase travaux afin de supprimer le risque de pollution accidentelle des captages d'eau potable.

Par ailleurs, un risque de pollution des eaux superficielles existe pendant la phase travaux en cas de crue de l'Aisne sur le tronçon « Aisne moyenne ». Afin d'éviter ce risque de pollution accidentelle, le chantier devra être sécurisé dès le passage en vigilance orange¹¹ de ce tronçon. Les phénomènes de crue devront être anticipés avant les week-ends et la surveillance du niveau de l'Aisne devra être permanente.

⁸ Le fascinage consiste à fabriquer une fascine, ensemble de fagots de branchages installés horizontalement, pour une stabilisation du pied de berge. Son efficacité en fait une protection immédiate contre la bioérosion avec une stabilisation maximale environ trois ans après la réalisation

⁹ Une palplanche est un pieu profilé conçu pour être battu en terre ou dans le sédiment et s'enclenchant aux pieux voisins par l'intermédiaire de nervures latérales

¹⁰ Avis disponible auprès de l'Agence régionale de santé – Délégation territoriale des Ardennes

¹¹ Information disponible sur le site vigicrues : <https://www.vigicrues.gouv.fr/>

L'Ae recommande de prendre toutes les dispositions nécessaires à la sécurisation du chantier pendant la phase travaux afin d'éviter tout risque de pollution accidentelle en cas de crue de l'Aisne sur le tronçon « Aisne moyenne ». Elle recommande également de préciser les conditions de sécurisation de la piste cyclable en cas de crue.

3.1.3. La trame verte et bleue

La voie verte traverse des zones de corridors écologiques sur lesquels le dossier indique qu'il n'y a pas d'incidence notable.

En revanche, le dossier ne fait pas de distinction entre les corridors à conserver et ceux à restaurer. Il y a pourtant sur le tracé une section, de Montgon à Semuy, de corridor écologique des milieux ouverts à restaurer. Le dossier devra préciser si les impacts environnementaux sur cette section sont de nature à favoriser ou au contraire à freiner cette restauration.

L'Ae recommande d'analyser la possibilité de restaurer le corridor écologique en synergie avec les travaux de création de la voie verte.

3.2. Autres enjeux

Concernant l'utilisation de produits phytosanitaires, la gestion des abords de la Voie Verte sera réalisée dans la démarche « Zéro Phyto », impulsée par la promulgation de la Loi du 6 février 2014 interdisant l'usage de pesticides dans les espaces verts publics à partir de 2020.

Sur la gestion des déchets, le dossier précise que les matériaux issus des déblais pourront être réutilisés sous conditions (concassage, état hydrique...) pour les remblais généraux. Environ 138 m³ de terre végétale seront à exporter hors site, sans qu'il soit précisé leur destination.

Concernant le risque de chute pour les vélos dans le canal et l'éventuelle circulation sauvage de véhicules à moteur sur la voie verte, le dossier ne précise pas si des analyses ont été réalisées et les éventuelles dispositions retenues.

L'Ae recommande d'analyser le risque de chute des cyclistes dans le canal et d'indiquer comment l'interdiction de la piste aux circulations sauvages des véhicules à moteur sera réalisée.

METZ, le 29 septembre 2020

Le Président de la Mission Régionale
d'Autorité environnementale,
par délégation,

Jean-Philippe MORETAU

