



Mission régionale d'autorité environnementale

Normandie

**Avis délibéré
de la mission régionale d'autorité environnementale
sur le projet d'aménagement d'une véloroute/voie
verte dénommée « La Seine à Vélo », entre les
communes de Gasny et de Martot (Eure),
présenté par le Conseil départemental de l'Eure
Section étudiée : Vernon – Les Andelys**

N° : 2019-3001

Accusé de réception de l'autorité environnementale : 12 février 2019

<http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/>

PRÉAMBULE

Par courrier reçu le 12 février 2019 par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Normandie, l'autorité environnementale a été saisie pour avis sur le projet d'aménagement d'une véloroute/voie verte entre les communes de Gasny et de Martot (Eure), section Vernon – Les Andelys.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Normandie.

Le présent avis contient l'analyse, les observations et recommandations que la MRAe, réunie le 11 avril 2019 2019 par téléconférence, formule sur le dossier en sa qualité d'autorité environnementale, sur la base de travaux préparatoires produits par la DREAL de Normandie.

Cet avis est émis collégalement par l'ensemble des membres délibérants présents : Denis BAVARD, Corinne ETAIX, Olivier MAQUAIRE et Michel VUILLOT.

Était également présent sans voix délibérative : François MITTEAULT

En application de l'article 9 du règlement intérieur du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)¹, chacun des membres cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Cet avis est un avis simple qui doit être joint au dossier d'enquête publique.

¹ Arrêté du 12 mai 2016 portant approbation du règlement intérieur du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

SYNTHÈSE DE L'AVIS

Le projet d'aménagement porté par le Conseil départemental de l'Eure traverse près d'une quarantaine de communes, entre Gasny et Martot, au nord-est du département de l'Eure.

Le projet s'insère dans l'itinéraire cyclable « La Seine à Vélo » inscrit au Schéma National des Véloroutes Voies Vertes (SN3V) sous le nom de V33.

Reliant Paris à l'estuaire de la Seine, l'aménagement « la Seine à vélo » privilégie une intégration aux abords du fleuve afin de bénéficier des richesses de la vallée de la Seine.

La section pour laquelle une autorisation est sollicitée est celle située entre Vernon et Les Andelys, l'évaluation des incidences sur les autres tronçons n'ayant pu être finement opérée à ce stade. L'étude d'impact sera alors actualisée ultérieurement, autant de fois que nécessaire, pour les sections suivantes, conformément au code de l'environnement.

L'état initial de l'environnement explore la plupart des composantes environnementales attendues mais gagnerait à être complété quant à la justification des aires d'études définies.

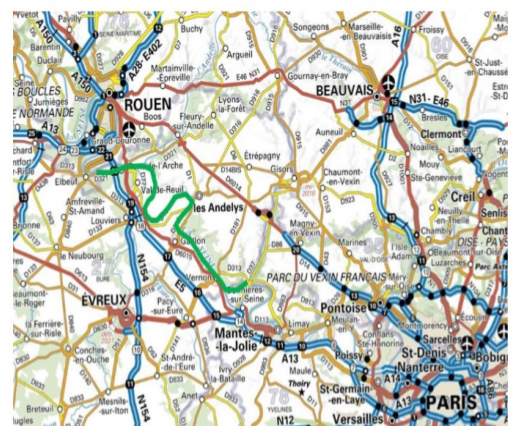
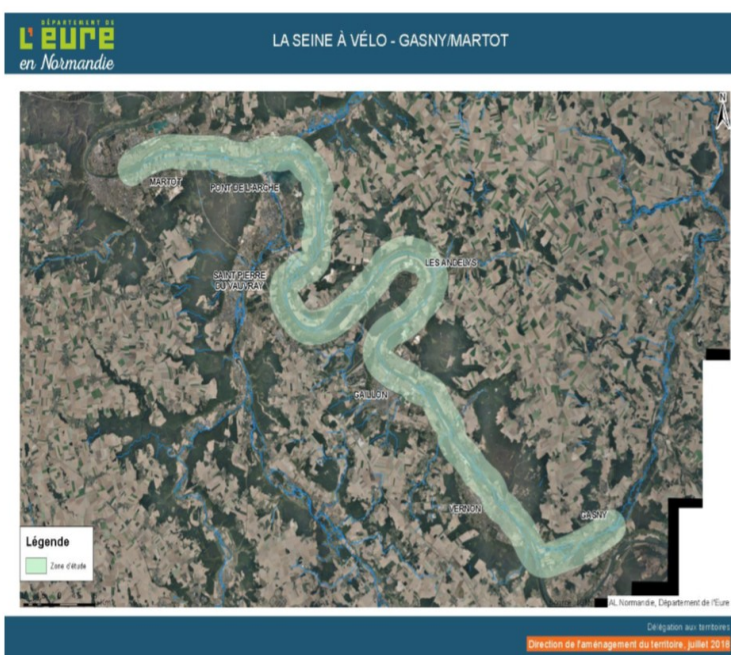
D'une manière générale, l'évaluation environnementale est globalement de bonne qualité et l'étude d'impact retranscrit bien la démarche d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) mise en œuvre. Cependant, plusieurs éléments mériteraient d'être approfondis pour l'améliorer, tels que la justification du périmètre du projet Gasny/Martot dans son ensemble, l'analyse des impacts environnementaux des solutions de substitution au projet retenu et les modalités de suivi des mesures ERC.

Les impacts sur l'environnement apparaissent maîtrisés du fait que l'étude atteste de la réalité de la recherche d'évitement des impacts au regard notamment d'une comparaison de variantes et de sous-variantes. Les mesures présentées (évitement, réduction, compensation et accompagnement) sont décrites avec précision et globalement proportionnées aux impacts du projet, mais leurs modalités de suivi mériteraient d'être mieux décrites.

L'autorité environnementale relève toutefois que la question de la fréquentation des futurs aménagements par les usagers et des impacts induits est insuffisamment développée dans le dossier présenté et recommande qu'il soit complété sur ce point par des évaluations qualitatives et quantitatives en prenant en compte le projet d'itinéraire dans son ensemble.

Elle recommande par ailleurs d'étayer davantage la démonstration de l'effet compensatoire des mesures identifiées au regard des fonctionnalités écologiques dégradées du fait des aménagements projetés.

Carte de localisation du projet (source : étude d'impact)



AVIS DÉTAILLÉ

1 - Présentation du projet et de son contexte

Le projet d'aménagement porté par le conseil départemental de l'Eure traverse près d'une quarantaine de communes entre Gasny et Martot, au nord-est du département de l'Eure

1.1. Contexte général

Ce projet s'insère dans un itinéraire cyclable national plus vaste, dénommé « La Seine à Vélo », qui relie Paris à l'estuaire de la Seine sur un linéaire total estimé à 530 km. Cet itinéraire, qui traverse deux régions (Île-de-France et Normandie) et sept départements (Seine, Seine-Saint-Denis, Hauts-de-Seine, Yvelines, Val d'Oise, Eure et Seine-Maritime), est inscrit au Schéma National des Véloroutes Voies Vertes (SN3V) sous le nom de V33.

Mentionné dans le Contrat de Plan Interrégional État-Régions (CPIER) Vallée de la Seine 2015-2020, « La Seine à Vélo » est reconnue comme un itinéraire structurant dans un contexte touristique en plein essor, à l'intérêt culturel certain.

Dans le département de l'Eure, la V33 se compose du sud-est au nord-ouest, des sections non réalisées suivantes :

- Gasny/Giverny ;
 - Giverny/Manitôt ;
 - Manitôt/Vernon ;
 - Vernon/Les-Andelys ;
 - Les-Andelys/Saint-Pierre-du-Vauvray ;
 - Pont-de-l'Arche/Martot ;
- ainsi que de la section :
- Aizier/Fiquefleur-Equainville.

Carte de localisation des diverses sections de la V33 dans le département de l'Eure (source : étude d'impact)



Le projet a pour objectifs le développement du tourisme à vélo dans le département de l'Eure, ainsi que l'amélioration du cadre de vie par la création d'espaces de loisirs de détente accessibles à tous.

En respect de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, le Conseil départemental a défini le périmètre de son projet en s'appuyant sur le guide d'interprétation de la réforme du 3 août 2016 (évaluation environnementale) élaboré en août 2017 par le Commissariat général au développement durable (CGDD).

Ce guide fournit notamment des « faisceaux d'indices » qui doivent permettre de guider le ou les maîtres d'ouvrage dans la définition du périmètre du projet. Ces faisceaux sont : proximité géographique ou temporelle, similitudes et interactions entre les différentes composantes du projet, objet et nature des opérations. Le Conseil départemental de l'Eure identifie ainsi :

- les tronçons Gasny/Giverny, Giverny/Manitôt, Manitôt/Vernon, Vernon/Les-Andelys, Les-Andelys/Saint-Pierre-du-Vauvray, Pont-de-l'Arche/Martot comme un seul et même projet dénommé « Gasny/Martot »;
- le tronçon Aizier/Fiquefleur-Equainville comme un second projet eu égard à son éloignement géographique et ses contextes environnemental et paysager différents (estuaire de la Seine) des portions citées précédemment.

Sur le périmètre défini entre Gasny et Martot, le degré d'avancement des études environnementales diffère entre les tronçons qui le composent. Seule la section située entre les communes de Vernon et Les Andelys présente une évaluation environnementale complète et finalisée à ce stade, soumise par le présent dossier à l'avis de l'autorité environnementale.

Ainsi, en application du III de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage actualisera l'étude d'impact à l'occasion d'une autorisation ultérieure, « en procédant à une évaluation des incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation sera sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet » ; les incidences du projet sur l'environnement n'ayant pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de la première autorisation, des nouveaux avis des autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 sur cette étude actualisée seront sollicités.

1.2. Présentation du projet

1.2.1. Gasny/Martot

L'itinéraire projeté se composera principalement de voies vertes et de sites partagés avec une voirie existante à faible fréquentation (inférieure à 1000 véhicules par jour).

Pour atteindre l'objectif d'ouverture et de continuité d'itinéraire en 2020 et dans l'attente d'aménagements définitifs qui seront portés dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact, des portions dites « de continuité » seront insérées temporairement à des aménagements déjà existants, ces derniers n'étant cependant pas optimaux eu égard aux objectifs de mobilité douce poursuivis.

Le calendrier de réalisation de l'aménagement définitif s'étale entre 2017 et 2023 selon les sections. La première tranche de réalisation a concerné la portion entre Giverny et Vernon.

1.2.2. Section Vernon/Les Andelys

D'une longueur d'environ 24 km, la véloroute/voie verte localisée entre Vernon et Les Andelys permettra à terme de relier deux sites touristiques emblématiques du département de l'Eure, à savoir Giverny (via les portions Giverny/Manitôt, Manitôt/Vernon) avec la fondation Claude Monet et le musée des impressionnistes, et Les Andelys avec le Château Gaillard. Vernon constitue en outre un point d'accès privilégié de par la présence de la gare ferroviaire, d'une sortie d'autoroute et de la fréquentation par des croisiéristes.

Traversant 16 communes, la section présente une largeur qui varie entre 2,5 m et 4 m en fonction du relief et de la nature des milieux traversés (milieux naturels, agricoles ou urbanisés...). Elle s'appuie sur des chemins ruraux et de halage existants ou sur des voiries peu empruntées, mais l'opération comprend également des voies vertes. La mise en place d'un enrobé est en outre prévu sur la majeure partie du tracé.

La réhabilitation de la passerelle dite « des carrières », localisée sur la commune de Bouafles, est prévue, avec une emprise au sol réduite. Cet aménagement bénéficie d'une dérogation aux normes d'accessibilités aux personnes à mobilité réduite (normes PMR) accordée par arrêté préfectoral le 4 février 2019 (la pente de la passerelle sera de 15 % et non de 4%), dérogation qui permet notamment d'assurer une transparence hydraulique au regard du risque inondation et d'éviter la destruction de saulaies marécageuses.

Accordée également par arrêté préfectoral le 4 février 2019, une autre dérogation a été déposée auprès de la commission départementale d'accessibilité (CDA) au sujet de l'aménagement de voirie situé allée du 9 et 10 juin 1940, sur la commune de Courcelles-sur-Seine.

2 - Cadre réglementaire

2.1. Procédures relatives au projet

Les présentes demandes d'autorisation concernent uniquement la section Vernon/Les Andelys.

2.1.1. Section Vernon /Les Andelys

Conformément à l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique n° 6. c « *Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km* »), l'aménagement prévu sur cette section est soumis à examen au cas par cas dans la mesure où l'itinéraire s'étend sur 25 km. L'autorité environnementale a reçu, le 12 juin 2017, le dossier d'examen au cas par cas et a conclu, dans sa décision du 12 juillet 2017, à la nécessité de réaliser une évaluation environnementale compte tenu de la traversée d'un territoire présentant des enjeux, particulièrement en matière de ressources naturelles (eau et biodiversité) et de sites.

De nombreux sites désignés au titre de Natura 2000 se trouvant à proximité ou sur le tracé de l'aménagement de la véloroute/voie verte, la réalisation d'une étude d'incidence à ce titre est requise selon l'article R. 414-9 du code de l'environnement.

Le projet étant sur cette section assujéti à évaluation environnementale et ne relevant pas du champ de compétence de la commission nationale du débat public (CNDP) en application des I et II de l'article L. 121-8 du code de l'environnement, est concerné par la concertation préalable (article L. 121-15-1 du même code) qui peut être conduite de manière volontaire par le porteur de projet.

La section, de par ses caractéristiques et la nature des travaux requis, se trouve dans le seuil de l'autorisation de deux rubriques (2.1.5.0. « *rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol* » et 3.2.2.0. « *Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau* ») de la nomenclature de l'article R. 214-1 du code de l'environnement, au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques. Conformément à l'article L. 181-1 du code de l'environnement, l'autorisation environnementale s'applique de fait à cette section.

L'aménagement projeté nécessitant des expropriations, une déclaration d'utilité publique (DUP) est donc requise au titre du code de l'environnement. Celle-ci sera obligatoirement précédée d'une déclaration de projet en respect de l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. À l'issue de l'enquête publique à laquelle le projet est soumis suivant l'article L. 123-2 du code de l'environnement, le Conseil départemental se prononcera, dans un délai qui ne peut excéder six mois, sur l'intérêt général du projet dans les conditions prévues à l'article L. 126-1 du code de l'environnement. Après transmission de la déclaration de projet ou à l'expiration du délai imparti, l'autorité compétente de l'État décidera de la déclaration d'utilité publique.

La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, les avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés en application du V de l'article L. 122-1 et le résultat de la consultation du public. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique. En outre, elle comporte les éléments mentionnés au I de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

En application des dispositions relatives à l'autorisation d'un projet soumis à évaluation environnementale, il convient de considérer qu'une déclaration de projet peut constituer « l'autorisation » au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, qui, selon les termes du paragraphe I-3° de ce même article « ... *ouvre le droit au maître d'ouvrage de réaliser le projet* ». En application de l'article L. 122-1-1, la déclaration de projet précise les éventuelles « *prescriptions à respecter ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire et, si possible, compenser les effets négatifs notables* ».

La section Vernon/Les Andelys traverse des zonages, notamment naturels, de plans locaux d'urbanisme (PLU) qui sont incompatibles avec les aménagements prévus. Une mise en compatibilité de ces PLU est ainsi requise et concerne les communes de Vernon, Port-Mort, Bouafles et Les Andelys.

Au titre de l'article L. 122-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, une DUP d'une opération incompatible avec les prescriptions d'un PLU s'effectue dans les conditions prévues au code de l'urbanisme. Ainsi, en référence à l'article L. 153-54 et suivants du code de l'urbanisme, le projet de mise en compatibilité sera approuvé par la DUP à l'issue d'une enquête publique portant à la fois sur l'utilité publique et la mise en compatibilité du plan et réalisée au titre du code de l'environnement.

De par la traversée de sites classés et la nature de ses travaux, l'opération est soumise par ailleurs à permis d'aménager au titre du code de l'urbanisme, qui fera l'objet d'une demande ultérieure.

2.1.2. Autres sections

Des dispenses d'étude d'impact ont été délivrées à l'issue de demandes d'examen au cas par cas, en mars 2016 pour la section Manitôt/Vernon et en juin 2016 pour la section Giverny/Manitôt.

Des déclarations loi sur l'eau ont été déposées pour les deux portions précédemment citées. Elles n'ont pas reçu d'opposition de la part de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île de France (DRIEE), service instructeur des dossiers, à l'été 2017 pour la section Manitôt/Vernon et au printemps 2018 pour la section Giverny/Manitôt.

2.2. Avis de l'autorité environnementale

Au sens de l'article L. 122-1 (III) du code de l'environnement, l'évaluation environnementale est un processus qui permet de décrire et d'apprécier de manière appropriée les incidences notables d'un projet sur l'environnement et la santé humaine. Il est constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé « étude d'impact », de la réalisation des consultations prévues, ainsi que de l'examen par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées.

Le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact est transmis pour avis par l'autorité compétente à l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet. L'autorité environnementale, ainsi que les collectivités et groupements sollicités, disposent de deux mois suivant la date de réception du dossier pour émettre un avis (article R. 122-7.II du code de l'environnement).

L'avis est élaboré avec l'appui des services de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Normandie qui consultent le préfet de l'Eure et la directrice générale de l'agence régionale de santé (ARS) de Normandie conformément à l'article R. 122-7 du code de l'environnement. Il n'est pas conclusif, ne préjuge pas des avis techniques qui pourront être rendus ultérieurement et il est distinct de la décision d'autorisation. Il vise à améliorer la compréhension du projet et de ses éventuelles incidences par le public et à lui permettre le cas échéant de contribuer à son amélioration.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, l'avis de l'autorité environnementale est inséré dans les dossiers des projets soumis à enquête publique ou, le cas échéant, à participation du public par voie électronique conformément à l'article L. 123-19.

Conformément à l'article L. 122-1 du même code, le maître d'ouvrage met à disposition du public « la réponse écrite à l'avis de l'autorité environnementale, 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 ».

3 - Contexte environnemental de l'ensemble du projet

Le projet dans son ensemble s'inscrit au sein des boucles de la Seine, qui présente à la fois un intérêt patrimonial et culturel marqué (nombreux sites classés et inscrits, édifices référencés au titre des monuments historiques), des paysages diversifiés (naturels, forestiers et agricoles, urbains et industriels) et de riches mosaïques d'habitats naturels.

La présence du fleuve et de ses îles, de zones humides, des terrasses alluviales et des coteaux calcaires confère au territoire traversé par le projet, une valeur patrimoniale et écologique importante. Cette dernière se traduit d'ailleurs par l'existence de nombreux zonages réglementaires et d'inventaire désignés au titre de la biodiversité : zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF²) de types I et II, sites Natura 2000³, zones humides, etc. Les inventaires faune/flore conduits dans le cadre de l'étude d'impact reflètent bien cette richesse, avec des enjeux qualifiés de « forts » et d'« assez forts » pour les habitats, les oiseaux et les chiroptères par exemple. La pluralité et l'hétérogénéité des milieux naturels existant au sein du territoire concerné par le projet s'illustrent également au travers du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de l'ex région de Haute-Normandie. Autour de la Seine, la sous-trame humide et aquatique est bien représentée.

Sur un autre plan, le projet s'inscrivant majoritairement dans les abords de la Seine, un risque non négligeable d'inondation pour les aménagements projetés est identifié (zones inondables).

2 On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

3 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).

4 - Analyse de la qualité de l'étude d'impact

Le dossier transmis à l'autorité environnementale comprend :

- le dossier de demande d'autorisation environnementale ;
- l'étude d'impact ;
- le résumé non technique ;
- les annexes suivantes :
 - annexe 1 : étude chiroptères (Groupe mammalogique Normand) ;
 - annexe 2 : étude paysagère (Arc en Terre) ;
 - annexe 3 : notice paysagère et architecturale : Château des Tourelles (Concept Architecture et Espace libre) ;
 - annexe 4 : propositions d'aménagements de parcours pêche Seine à Vélo : Section Vernon-Les Andelys (Fédération de l'Eure pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique, AAPPMA Le Gardon Vernonnais) ;
 - annexe 5 : voie verte Section Vernon – Giverny Dossier de demande de déclaration au titre de la réglementation sur l'eau (IRIS Conseil, janvier 2018) ;
- le dossier de plan ;
- le dossier de mise en compatibilité des PLU des communes concernées.

4.1. Complétude de l'étude d'impact

Le contenu de l'étude d'impact est défini à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Ce contenu est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

Sur la forme, le dossier de l'étude d'impact comprend les éléments attendus.

4.2. Objet et qualité des principales rubriques de l'étude d'impact

Nonobstant la qualité globalement bonne du dossier transmis à l'autorité environnementale, la lecture n'en est pas aisée. Des informations complémentaires se trouvent parfois réparties dans divers chapitres au lieu d'être regroupées en totalité dans une partie dédiée pour une présentation complète du domaine auquel elles se réfèrent. La description technique de la section comprise entre Vernon et Les Andelys n'est, par exemple, pas déroulée dans son entièreté au sein du chapitre dédié de l'étude d'impact. Le lecteur est conduit, de fait, à chercher ailleurs dans le dossier les autres renseignements nécessaires à la bonne compréhension du projet, en parcourant le reste des parties ou pièces du dossier.

• **L'analyse de l'état initial de l'environnement** reprend la plupart des composantes de l'environnement attendues.

L'aire d'étude, pour le projet Gasny/Martot dans son ensemble, est définie au travers des communes traversées, sans plus d'explications et de développement. Cette identification du périmètre d'étude gagnerait à être davantage justifiée en s'appuyant sur les composantes environnementales examinées.

Pour la section comprise entre Vernon et Les Andelys, diverses zones d'étude ont été définies en fonction des composantes environnementales examinées. Une bande de 50 m de part et d'autre du tracé projeté constitue l'aire d'étude pour l'inventaire de la biodiversité. Elle s'étale à 1 km de part et d'autre pour identifier les divers zonages (d'inventaire, réglementaires, etc.). Elle est communale pour l'analyse des milieux physiques et humains, et régionale pour le SRCE. Le Conseil départemental a réalisé une définition des aires d'étude, adaptée aux composantes examinées ; celle-ci ne figure toutefois que dans le résumé non technique.

Pour l'analyse de la biodiversité, l'étude se base sur la bibliographie existante et sur des relevés de terrain datant de 2016 et de 2017. L'ensemble des espèces susceptibles de fréquenter le site est étudié et des cartes permettent de les localiser sur l'aire d'étude dédiée. La synthèse des enjeux écologiques, présentée de manière hiérarchisée sous forme d'un tableau et d'une carte, permet au lecteur de bien cerner le contexte environnemental du projet.

Sur le plan paysager, le maître d'ouvrage met en évidence la nécessité d'une analyse paysagère aboutie, en raison de la richesse culturelle et patrimoniale de la zone d'étude (présence de nombreux sites inscrits et classés). Pour l'autorité environnementale, la bonne intégration du projet au sein de ces sites est

indispensable.

S'agissant du risque inondation, de nombreuses communes traversées par les aménagements projetés sont concernées par le plan de prévention des risques naturels inondations (PPRI) de la Seine. Il est prévu que ce PPRI soit prescrit en 2019 et que les études afférentes débutent également en 2019. En l'absence de zonage des risques d'inondations, la préfecture de l'Eure et la DREAL Normandie ont édité une carte des zones inondées sur laquelle le maître d'ouvrage s'est basé.

L'autorité environnementale recommande d'explicitier davantage le périmètre d'étude défini pour le projet Gasny/Martot dans son ensemble. Sur la forme, elle recommande également de mieux structurer les informations au sein du dossier afin d'en faciliter l'appréhension et la compréhension par le lecteur.

- **Le choix du scénario retenu pour la section Vernon/Les Andelys**

Le tracé a fait l'objet dans un premier temps de deux scénarios, l'un en rive droite, l'autre en rive gauche de la Seine. Le Conseil départemental de l'Eure a choisi de privilégier le passage en rive droite, dont l'attrait paysager et touristique est jugé supérieur, mais également compte tenu des risques naturels et des risques technologiques, recensés en rive gauche (présence de sites SEVESO notamment), ainsi que d'un risque de fragmentation d'habitats plus important qu'en rive droite (au regard notamment de l'avifaune, spécialement de l'espèce patrimoniale *Oedicnème criard*).

Dans un second temps, cinq scénarios du tracé en rive droite choisi ont été analysés au travers de quelques composantes : les risques, la biodiversité et les fonctionnalités écologiques, ainsi que les sites et le paysage. Même si ces composantes constituent les enjeux principaux pour le territoire traversé par le projet, l'analyse multi-critères gagnerait en pertinence en intégrant également les autres composantes environnementales.

- **L'analyse des incidences du projet sur l'environnement** prend en compte à la fois la phase chantier et la phase d'exploitation. L'analyse apparaît pertinente et identifie pour certaines thématiques l'intensité de l'impact (faible, modéré, fort). Une synthèse, à l'image de celle réalisée pour les enjeux relatifs à la biodiversité, a été établie au chapitre 8.6. Celle-ci permet d'identifier rapidement l'ensemble des éléments requis pour l'analyse des impacts et de comprendre le cheminement de réflexion opéré. Les impacts les plus importants y sont facilement repérés et concernent particulièrement les zones humides et la biodiversité. Le maître d'ouvrage expose sous la forme de fiches les mesures prévues pour éviter, réduire ou en dernier lieu compenser ces effets sur l'environnement.

En application de l'article R. 414-19 du code de l'environnement, le projet doit faire l'objet d'une **évaluation des incidences Natura 2000**. Celle-ci doit comporter *a minima* une cartographie, une présentation illustrée des sites et une analyse conclusive des effets – permanents et temporaires, directs et indirects – du projet sur les espèces animales et végétales et les habitats d'intérêt communautaire qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000. L'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 est intégrée au sein de l'étude d'impact et comporte majoritairement les éléments demandés. La présentation des sites concernés par l'évaluation des incidences est néanmoins manquante et devra être complétée. Le Conseil départemental a analysé simultanément les incidences du projet sur l'ensemble des habitats et espèces d'intérêt communautaire justifiant la désignation des sites. Cette façon de procéder sur de nombreux sites Natura 2000 permet de gagner en lisibilité. Le maître d'ouvrage conclut que le projet ne porte pas atteinte aux objectifs de conservation des sites du réseau Natura 2000, de par notamment sa nature (transport en mode doux n'engendrant pas de pollution). Les travaux seront de plus réalisés en respect des cycles biologiques des espèces faunistiques présentes afin d'éviter leur dérangement.

- **Les mesures pour éviter, réduire et compenser les incidences** du projet sur l'environnement sont présentées dans une partie dédiée sous forme de fiches détaillées. Elles sont représentées à la suite sur des cartographies permettant de les situer et d'en mesurer l'ampleur. Il faut cependant attendre le tableau du chapitre 9.6. qui suit, pour corréliser les mesures proposées avec les impacts préalablement identifiés. Cette synthèse permet de juger de la pertinence des mesures envisagées, mais le report aux fiches ne rend pas l'exercice aisé. Les modalités de suivi ne sont par ailleurs pas toutes précisées dans l'étude d'impact. L'autorité environnementale rappelle l'importance du suivi pour s'assurer de l'efficacité des mesures ERC et pour pouvoir identifier, le cas échéant, des mesures correctives en cas de non atteinte des objectifs initiaux.

L'autorité environnementale recommande de compléter et de préciser la description des modalités de suivi des mesures éviter-réduire-compenser (ERC) et de correction envisagée en cas d'écart avec les

objectifs attendus.

- **Le résumé non technique** de l'étude d'impact reprend les points essentiels de l'étude d'impact. Il est bien illustré, ce qui facilite une bonne et rapide appropriation de l'étude.

5 - Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet

Les observations qui suivent ne prétendent pas à l'exhaustivité mais portent sur les thématiques identifiées comme à fort enjeu par l'autorité environnementale, compte tenu du contexte environnemental et de la nature du projet.

Un projet de voie verte est par nature moins impactant qu'une route destinée aux véhicules motorisés (pollution, bruit, emprise moindre, etc.) et il permet une découverte des aménités du territoire par un mode de transport actif. L'implantation d'une infrastructure revêtue réalisée au sein d'un espace naturel de grande qualité, ainsi que l'accroissement de la fréquentation induite par l'aménagement, n'en restent pas moins susceptibles de générer un certain nombre d'incidences sur l'environnement remarquable de la vallée de la Seine. En l'espèce, il est apparu que trois thématiques sont particulièrement prégnantes : la biodiversité et les milieux naturels, le paysage et la problématique des zones inondables.

L'autorité environnementale relève que la question de la fréquentation des futurs aménagements par les usagers et des impacts induits est insuffisamment développée dans le dossier présenté et recommande qu'il soit complété sur ce point par des évaluations qualitatives et quantitatives en prenant en compte le projet d'itinéraire dans son ensemble.

5.1. La biodiversité

Malgré un choix de variantes ayant permis d'éviter un certain nombre d'impacts environnementaux, le projet aura pour effet la destruction de milieux naturels.

Le projet induit en particulier la destruction de 2 098 mètres linéaires de haies. Des compensations à hauteur de 4 240 mètres linéaires sont prévues. Sans livrer une comparaison exhaustive en matière de fonctionnalités entre les haies détruites et les haies replantées, la pertinence des replantations effectuées est étayée dans l'étude, qui justifie les sites de replantation choisis sur la base de considérations écologiques et précise les types de végétaux à planter.

Le projet génère également la destruction d'environ 0,31 ha de zones humides. Les zones humides offrant des fonctionnalités écologiques importantes et reconnues (biodiversité, qualité de l'eau, atténuation des crues, etc.), il est nécessaire d'assurer une compensation en rapport avec les fonctionnalités perdues du fait de la réalisation du projet. Concernant la mesure compensatoire 1 (restauration de 0,27 ha de ripisylve), un tableau résume les fonctionnalités de la zone humide détruite et les nouvelles fonctionnalités attendues dans les parcelles faisant l'objet des mesures de compensation, sans toutefois préciser explicitement le caractère « dégradé » des zones humides ainsi restaurées. Sans remettre en cause l'intérêt intrinsèque de la mesure pour l'environnement, la démonstration que la mesure mise en œuvre permet de pallier les incidences du projet sur les fonctionnalités des milieux humides n'est pas explicitement établie. Il en est de même pour la mesure compensatoire MC2 qui consiste à redonner de la fonctionnalité aux zones humides acquises par une gestion adaptée et par une remise en état d'une zone en déprise.

Il est en outre précisé que les parcelles relatives aux mesures MC1 et MC2 seront acquises, ce qui devrait faciliter la mise en œuvre, dans la durée, des mesures de gestion. En revanche, l'autorité environnementale rappelle que les mesures compensatoires doivent permettre de rétablir les fonctionnalités supprimées ;

L'autorité environnementale recommande d'étayer davantage la démonstration de l'effet compensatoire des mesures identifiées au regard des fonctionnalités écologiques dégradées du fait des aménagements projetés.

Par ailleurs, la fréquentation par les usagers va entraîner des perturbations visuelles, sonores et des vibrations auxquelles de nombreuses espèces sont sensibles, notamment les oiseaux et les mammifères, et qui sont susceptibles de générer des dérangements et perturbations dans leur cycle de vie. L'étude d'impact considère cependant qu'elles resteront de faible ampleur, des mesures de limitation étant notamment envisagées en ce qui concerne les zones accueillant l'Oedicnème criard.

Comme indiqué plus haut, le suivi revêt un caractère important pour vérifier l'efficacité réelle des mesures décrites dans l'étude d'impact, en particulier les mesures compensatoires, afin de vérifier que les objectifs définis dans l'étude sont atteints. En la matière, le Conseil départemental a prévu la mise en place d'un comité de suivi collégial (mesure d'accompagnement MA5 de l'étude d'impact).

Enfin, les impacts en phase chantier constituent une problématique importante du projet au regard de la sensibilité du site. L'étude d'impact évoque la question de la qualité environnementale du chantier futur (notamment un Plan d'Assurance Environnementale – mesure de réduction MR3) et précise également qu'un coordinateur environnemental sera recruté (mesure d'accompagnement MA1) pour vérifier le respect des prescriptions. L'étude d'impact comporte en outre un phasage des travaux afin d'éviter le dérangement des espèces, notamment d'oiseaux, aux phases critiques de leur cycle de vie.

5.2. Les sites et paysages

La qualité paysagère du secteur d'étude est à souligner ; elle est notamment attestée par la présence de plusieurs sites classés et inscrits traversés par le projet.

Si l'étude d'impact se montre très succincte pour qualifier les incidences paysagères du projet, on notera qu'une étude paysagère examinant les différents paysages traversés par le projet figure dans les cahiers d'annexes ; cette étude comprend quelques esquisses de visualisation pour apprécier ponctuellement l'intégration du projet dans le paysage.

Le dossier d'étude d'impact précise par ailleurs qu'une piste en enrobés est à privilégier, pour des questions d'entretien et de durabilité, sans préciser de façon très explicite les caractéristiques visuelles du revêtement.

Quelques précisions en la matière auraient pu utilement figurer dans l'étude d'impact afin de mieux qualifier l'intégration du projet, en lien avec l'étude paysagère annexée qui semble montrer une structure de couleur claire dans les esquisses de visualisation.

Par la nature de l'infrastructure projetée, sa position par rapport au terrain naturel (profil rasant) et les plantations de haies prévues, il apparaît que les impacts du projet sur le paysage peuvent être considérés comme modérés.

5.3. Les zones inondables

Les aménagements étant prévus en bord de Seine, ils seront soumis de manière incontournable à l'aléa inondation. Il serait à cet égard souhaitable que les profils de la ligne de crue de 1910 soient représentés sur les planches cartographiques afin de faciliter le repérage des tronçons les plus vulnérables. Il est par ailleurs noté que le dossier ne présente pas les aménagements annexes (parkings, etc.) au tracé de la vélo-route, alors qu'ils peuvent influencer la propagation d'une crue.

Concernant l'incidence de ces aménagements sur les zones inondables, enjeu fort en vallée de la Seine, l'intensité de l'impact de l'imperméabilisation des sols (du fait du revêtement de la voie verte) est qualifiée de modérée dans le dossier (p. 390).

L'autorité environnementale relève que le maître d'ouvrage retient la solution en enrobé à celles de solutions en stabilisé, sans que les impacts respectifs aient été comparés.

En ce qui concerne les zones d'expansion des crues, qui sont à préserver pour éviter une aggravation du risque d'inondation, l'étude précise que les déblais seront supérieurs aux remblais et que les déblais excédentaires seront évacués hors du site d'étude. Dans la mesure où il est également précisé que la voie verte sera construite à hauteur du terrain naturel, il apparaît que les impacts en la matière sont maîtrisés.

5.4. Le climat

L'atténuation du changement climatique consiste à maîtriser les rejets de gaz à effet de serre (GES) et à restaurer ou maintenir les possibilités de captation du carbone par les écosystèmes (notion de « puits de carbone »). Il s'agit d'une préoccupation planétaire qui doit être examinée de façon globale, et dans laquelle chaque projet doit de façon individuelle concourir, à son échelle, à la non aggravation voire à la réduction des impacts du phénomène. L'étude d'impact n'aborde pas du tout l'impact climatique. Or, la création des aménagements envisagés, de par leur fréquentation, est susceptible d'avoir un impact. Il serait donc utile que le rapport apporte des éléments d'information sur l'impact de l'aménagement sur les émissions de GES. Compte-tenu de la trajectoire nationale de diminution des gaz à effet de serre, l'étude d'impact doit faire la

démonstration que la propre trajectoire du projet a une incidence positive et s'inscrit bien dans cette logique de réduction des GES et de la maîtrise de la consommation d'énergie. Dans cette analyse, il convient de prendre en compte les trafics induits.

L'autorité environnementale recommande d'analyser les effets du projet sur le changement climatique en procédant à une évaluation des gaz à effet de serre (GES) qu'il est susceptible de générer de par sa participation à l'essor de la fréquentation des abords de la Seine.