



Mission régionale d'autorité environnementale
Grand Est

Avis sur le projet de réalisation d'une voie verte entre Mouzon (08) et Brabant-sur-Meuse (55), porté par la communauté de communes du Pays de Stenay et du Val Dunois, en co-maîtrise d'ouvrage avec les communautés de communes des Portes du Luxembourg et Argonne-Meuse

n°MRAe 2023APGE110

Nom du pétitionnaire	Communauté de communes du Pays de Stenay et du Val Dunois, représentant la co-maîtrise d'ouvrage avec la Communauté de communes des Portes du Luxembourg et la Communauté de communes Argonne-Meuse
Communes	Mouzon, Létanne, Pouilly-sur-Meuse, Luzy-Saint-Martin, Cesse, Stenay, Laneuville-sur-Meuse, Wiseppe, Saulmory-et-Villefranche, Mont-devant-Sasse, Sasse-sur-Meuse, Douillon, Cléry-le-Petit, Brioules-sur-Meuse, Vilosnes-Haraumont, Dannevoux, Sivry-sur-Meuse, Consenvoye et Brabant-sur-Meuse
Départements	Ardennes (08) et Meuse (55)
Objet de la demande	Demande d'autorisation environnementale
Date de saisine de l'Autorité environnementale :	30/08/23

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 de réalisation d'une voie verte entre Mouzon (08) et Brabant-sur-Meuse (55), la Mission régionale d'autorité environnementale¹ (MRAe) Grand Est de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD). Elle a été saisie par le Préfet de la Meuse le 30 août 2023.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, le Préfet de la Meuse a transmis à l'Autorité environnementale les avis des services consultés.

Après une consultation des membres de la MRAe par un « tour collégial » et 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 d'enquête publique.

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

A – SYNTHÈSE DE L'AVIS

La communauté de communes du Pays de Stenay et du Val Dunois (CCPSVD)², en co-maîtrise d'ouvrage avec les communautés de communes des Portes du Luxembourg (CCPL) et Argonne-Meuse (CCAM), a déposé une demande d'autorisation environnementale pour le projet de voie verte entre Mouzon (08) et Brabant-sur-Meuse (55). Il s'agit d'un itinéraire continu sur près de 58,2 km, dont successivement 0,9 km sur la voirie existante à travers Mouzon, 48,7 km dans une emprise de la SNCF (voie ferrée désaffectée de Mouzon à Dannevoux), 0,6 km sur la chaussée communale entre Dannevoux et Sivry sur Meuse, et 8,0 km alternativement le long du canal ou de la Meuse. Cet itinéraire qui traverse 19 communes vise à étendre le maillage cyclable et piétonnier des circuits touristiques régionaux et interrégionaux.

Ce projet est soumis à évaluation environnementale à la suite d'une décision préfectorale en date du 14 août 2018³ après un examen au cas par cas.

Une demande de dérogation au titre des espèces protégées est en cours d'instruction par les services de la DREAL qui ont sollicité l'avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) Grand Est⁴. Ce dernier a rendu un avis favorable sous conditions, en date du 1^{er} août 2023. Il reste au porteur de projet à produire une réponse à l'avis CSRPN pour clarifier certains engagements (notamment sur la durée) relatifs aux mesures compensatoires et proposer des mesures de plantation complémentaires.

Le pétitionnaire a procédé à une recherche de sites alternatifs en étudiant d'autres tracés, notamment utilisant les voiries existantes, qui ont été abandonnés pour des raisons de sécurité routière.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont la biodiversité, la ressource en eau, le paysage et le patrimoine. L'étude d'impact est proportionnée aux enjeux. Toutefois, quelques compléments doivent être apportés, en particulier sur les espèces protégées et les aménagements de la voie verte en périmètre de Monuments historiques. Sur ce dernier point, les Architectes des Bâtiments de France des départements des Ardennes et de la Meuse ont formulé des observations respectivement le 25 septembre et le 2 octobre 2023.

L'Ae recommande principalement au pétitionnaire de :

- ***produire une réponse à l'avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) avant le lancement de l'enquête publique ;***
- ***renforcer les mesures compensatoires en faveur des espèces protégées par des plantations complémentaires, rendre efficaces ces mesures le plus rapidement possible grâce à une plantation anticipée avec des plants déjà âgés, et augmenter leur durée de suivi à 15 années ;***
- ***prendre en compte les observations des Architectes des Bâtiments de France des départements des Ardennes et de la Meuse.***

Les autres recommandations de l'Ae se trouvent dans l'avis détaillé.

² Représentant la co-maîtrise d'ouvrage.

³ https://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/55_brabant_08_mouzon_voie-verte_f2018-3789_decision_signee.pdf

⁴ <https://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/qu-est-ce-que-le-csrpn-et-quel-est-son-role-a20884.html>

B – AVIS DÉTAILLÉ

1. Présentation générale du projet

La communauté de communes du Pays de Stenay et du Val Dunois (CCPSVD), en co-maîtrise d'ouvrage avec les communautés de communes des Portes du Luxembourg (CCPL) et Argonne-Meuse (CCAM) a déposé une demande d'autorisation environnementale pour le projet de voie verte entre Mouzon (08) et Brabant-sur-Meuse (55), itinéraire continu sur près de 58,2 km, dont successivement 0,9 km sur la voirie existante à travers Mouzon, 48,7 km dans une emprise de la SNCF (voie ferrée désaffectée de Mouzon à Dannevoux), 0,6 km sur la chaussée communale entre Dannevoux et Sivry sur Meuse, et 8,0 km alternativement le long du canal de l'Est ou de la Meuse. L'itinéraire longeant la voie ferrée empruntera le tracé de la voie dont les rails ont été enlevés, désignée dans le dossier comme étant une « contre-voie » ou « contre-allée » entre Mouzon et Dannevoux.

Cet itinéraire vise à étendre le maillage cyclable et piétonnier des circuits touristiques régionaux et interrégionaux. Le projet consiste à aménager un tronçon manquant de l'itinéraire EuroVelo 19 (itinéraire « La Meuse à vélo »), qui relie, en France, le Plateau de Langres à Givet, sur 443 km. L'itinéraire permet, au-delà de nos frontières, de rejoindre Rotterdam, en traversant la Belgique et les Pays Bas, soit un linéaire total de 1 050 km. Le projet est inscrit au Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes (portion V54).

Le projet traverse 19 communes : 15 appartenant à la communauté de communes du Pays de Stenay et du Val Dunois⁵, 2 appartenant à la communauté de communes Argonne-Meuse⁶ et 2 appartenant à la communauté de communes des Portes du Luxembourg⁷. L'itinéraire sera ouvert à la circulation publique des véhicules non motorisés (vélos de tout type) et des piétons (avec rollers, poussettes...) et autorisé pour les véhicules de services, d'entretien et de secours par un système de gestion d'accès. Le trafic du futur itinéraire est évalué à environ 200 utilisateurs par jour en moyenne en un point (tous types confondus dans les deux sens).

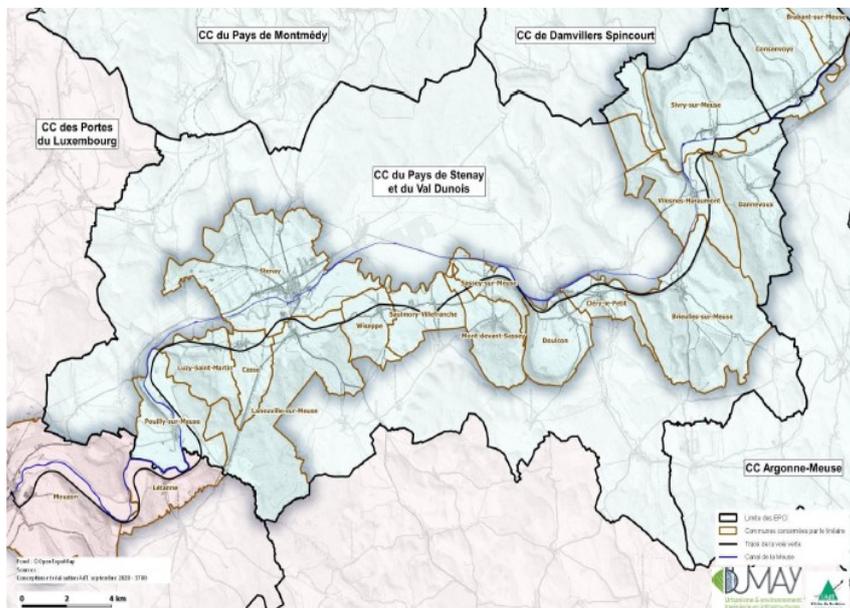


Figure n°1 : localisation du projet

Le projet comprend :

- une voirie d'une largeur totale de 3,50 m, comprenant au centre le revêtement en enrobé de 3,00 m de large (pour un trafic bidirectionnel) et deux accotements de 0,25 m chacun issus de la couche de base en grave traitée (p 16). Par ailleurs, l'Ae relève que le dossier indique que « la largeur de la future voie verte a été réduite à 2,50 m (bande de roulement), bordée par 2 accotements de 0,50 m chacun de part et d'autre, ce qui est un minimum pour permettre un confort de circulation (notamment pour le croisement des usagers) » (p 303). Il conviendra donc de lever cette incohérence dans la définition du projet ;
- 16 aires de stationnement de 5 ou 10 places de voitures, dont une pour les personnes à mobilité réduite (PMR), aménagées avec un revêtement perméable (dalles en plastique recyclé engazonnées ou pavées pour les PMR) ;

5 Pouilly-sur-Meuse, Luzy-Saint-Martin, Cesse, Stenay, Laneuville-sur-Meuse, Wiseppe, Saulmory-et-Villefranche, Mont-devant-Sassey, Sassey-sur-Meuse, Doullcon, Cléry-le-Petit, Brioules-sur-Meuse, Vilosnes-Haraumont, Dannevoux et Sivry-sur-Meuse.

6 Consenvoye et Brabant-sur-Meuse.

7 Mouzon et Létanne.

- des tables de pique-nique et des bancs en matériaux recyclés (plastiques) à raison d'au minimum une assise tous les 500 m, équipés d'appuis vélos et de corbeilles ;
- un plateau surélevé au croisement de la RD19 et la voie SNCF (Faubourg de Mouzon) ;
- l'aménagement de 68 croisements, 27 concernant les routes départementales et les routes communales et 41 concernant des chemins à usage agricole ;
- la réfection et le renforcement de berges en deux endroits : le long du canal, à Brabant-sur-Meuse, sur un linéaire total (maximal) de 1 550 ml (mètre linéaire) environ (sur plusieurs tronçons), et le long de la Meuse à Consenvoye, sur un linéaire maximal de 60 ml environ ;
- la création ou la consolidation de 3 ouvrages de franchissement (un à Létanne pour le franchissement du ruisseau de Beaumont, et 2 à Consenvoye pour le franchissement de la Meuse) ;
- le défrichage d'un linéaire cumulé de 32 km (création d'une trouée au sein du cordon boisé avec maintien d'une bande boisée de part et d'autre) ;
- et la plantation de 25 km de haies.

Le bilan déblais / remblais sera équilibré.

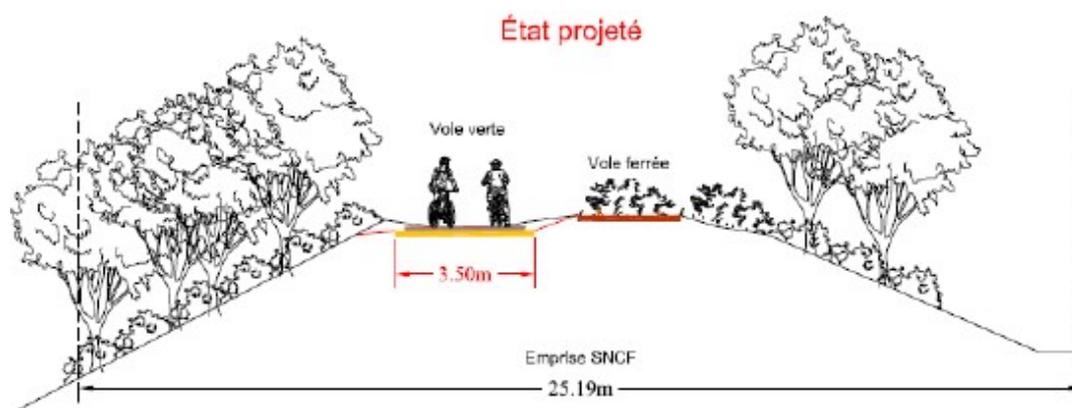


Figure n°2 : exemple de coupe type du projet, le long de la voie ferrée formant digue

Le linéaire projeté le long de la voie ferrée fait déjà l'objet de conventions de transfert de gestion entre SNCF Réseau et la Communauté de Communes des Portes du Luxembourg d'une part et entre SNCF réseau et celle du Pays de Stenay et du Val Dunois d'autre part.

Le linéaire qui viendra se superposer au chemin de halage entre Sivry-sur-Meuse et Brabant-sur-Meuse fait l'objet d'une convention entre Voies Navigables de France (VNF) et les Communes de Consenvoye et de Brabant-sur-Meuse d'une part et entre VNF et la Communauté de Communes Argonne Meuse d'autre part.

Le projet est soumis à évaluation environnementale à la suite d'une décision préfectorale en date du 14 août 2018⁸ après un examen au cas par cas. Cette décision considérait les impacts du projet sur :

- les espèces protégées ou remarquables, le projet traversant des milieux écologiquement sensibles ;
- les zones humides et les espèces inféodées à ces milieux ;
- la ressource en eaux (gestion des eaux pluviales et entretien futur de la voie) ;
- le paysage et le patrimoine.

8 https://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/55_brabant_08_mouzon_voie-verte_f2018-3789_decision_signee.pdf

Elle pointait également les impacts potentiels liés aux aménagements connexes, non définis au stade de la demande d'examen au cas par cas.

Selon le dossier, « *un premier avis informel a été rendu par l'Autorité environnementale sur la base d'un dossier partiel, ciblant les enjeux sur les milieux naturels* ». L'Ae précise qu'elle ne rend pas d'avis informel et qu'il s'agissait en réalité d'échanges avec les services de la DREAL.

Une demande de dérogation au titre des espèces protégées est en cours d'instruction par les services de la DREAL qui ont sollicité l'avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) Grand Est⁹. Ce dernier a rendu un avis favorable sous conditions. Il reste au porteur de projet de produire une réponse à l'avis CSRPN, pour clarifier certains engagements (notamment sur la durée) relatifs aux mesures compensatoires et proposer des mesures de plantation complémentaires. Ce point est développé au chapitre 3.1.1 suivant.

L'Ae recommande au pétitionnaire de produire une réponse à l'avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) avant le lancement de l'enquête publique.

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 et procédures

Schéma de cohérence territoriale (SCoT) et documents locaux d'urbanisme (Plans locaux d'urbanisme-PLU et cartes communales-CC)

À ce jour, seule la Communauté de Communes des Portes du Luxembourg (CCPL) est couverte par un projet de SCoT dénommé « SCoT Nord Ardennes » non encore approuvé (périmètre arrêté le 30 août 2018).

La planification territoriale est composée de 3 plans locaux d'urbanisme (PLU de Mouzon, Stenay et Consenvoye), 5 cartes communales (CC de Pouilly-sur-Meuse, Cesse, La Neuville-sur-Meuse, Vilosnes-Haraumont et Laneuville-sur-Meuse), les 11 autres communes étant couvertes par le Règlement National d'Urbanisme (RNU), tout comme les 5 communes dotées d'une carte communale. Le dossier démontre que le projet est compatible avec les PLU et les cartes communales en vigueur, ainsi qu'avec le RNU.

Le dossier précise que les Communautés de Communes des Portes du Luxembourg et du Pays de Stenay et du Val Dunois se sont engagées dans l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi).

Plan de prévention des risques d'inondations (PPRi) de la Meuse

Dans le département des Ardennes, sur le territoire de la Communauté de Communes des Portes du Luxembourg, les communes de Mouzon et Létanne sont couvertes par le Plan de protection des risques d'inondation (PPRi) Meuse amont II - Chiers, approuvé le 8 février 2010. Dans le département de la Meuse, le cours meusien a été subdivisé en 10 sections correspondant à la prescription de 10 PPRi.

Le tracé du projet se trouve préférentiellement en dehors des zones inondables, selon les cas de figure suivants : en zone blanche des PPRi (sur des remblais existants), à la périphérie des zones inondables ou même sur des voies existantes, hors zone inondable (exemple de Sivry sur Meuse, où la future voie verte traverse la vallée de la Meuse via la Rue du Moulin).

Selon l'évaluation environnementale, le projet ne nécessitera aucun exhaussement, ni création de remblais qui pourraient faire obstacle à l'écoulement des crues. Par conséquent, l'Ae estime que le règlement du PPRi de la Meuse est respecté et qu'une étude hydraulique n'est pas nécessaire.

Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Grand Est

Le projet est compatible avec l'ensemble des objectifs et règles du SRADDET.

Concernant le volet schéma régional de cohérence écologique (SRCE) annexé au SRADDET, le dossier relève que la vallée de la Meuse constitue une continuité majeure en raison de la richesse

⁹ <https://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/qu-est-ce-que-le-csrpn-et-quel-est-son-role-a20884.html>

de sa plaine alluviale : grande zone de forte perméabilité, corridors de zones humides (fleuve et annexes, plaine inondable) et réservoirs de biodiversité. Selon le dossier, l'aménagement projeté n'est pas de nature à altérer les continuités écologiques, ce que partage l'Ae.

Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhin Meuse

Le projet est compatible avec les dispositions du SDAGE Rhin-Meuse 2022-2027 : il ne porte pas atteinte aux zones humides et prend en compte les principes de la doctrine de gestion des eaux pluviales du Grand-Est en favorisant leur infiltration¹⁰. Il n'y a pas de SAGE dans ce secteur.

« Plan Vélo 2018 »

Enfin, le projet s'inscrit dans le cadre de la politique nationale « Plan Vélo 2018 » visant notamment à développer la pratique du vélo, et contribue ainsi à limiter les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES).

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

Le choix du site est justifié notamment par le souhait des collectivités de développer sur leurs territoires un mode de mobilité dédié aux circulations non motorisées et accessible aux personnes à mobilité réduite, et d'offrir de nouvelles possibilités de déplacements sécurisés de tous types : touristiques, de loisirs, mais également pour les trajets domicile / travail.

Le pétitionnaire a procédé à une recherche de sites alternatifs (au titre des solutions de substitution raisonnables, article R.122-5 II 7° du code de l'environnement¹¹), en étudiant d'autres tracés, notamment utilisant les voiries existantes, qui ont été abandonnés pour des raisons de sécurité routière.

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 comprend l'ensemble des rubriques exigées par l'article R.122-5 du code de l'environnement et est proportionnée aux enjeux. Le dossier comporte un dossier complémentaire daté d'avril 2023 faisant suite aux demandes de compléments de la part du service instructeur (DDT55) sur les thématiques biodiversité, milieux aquatiques, périmètres de captage d'eau potable et gestion des eaux pluviales.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont la biodiversité, la ressource en eau, le paysage et le patrimoine.

3.1. Analyse par thématiques environnementales (état initial, effets potentiels du projet, mesures de prévention des impacts prévues)3.1.1. La biodiversité

Le projet est situé au sein ou en périphérie directe de nombreux zonages écologiques, notamment 6 sites Natura 2000¹², ainsi que plusieurs ZNIEFF¹³ de types I et II.

¹⁰ <http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/eaux-pluviales-r7012.htm>

¹¹ **Extrait de l'article R.122-5 du code de l'environnement :**

« II. – En application du 2° du II de l'article L.122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire : [...] »

7° 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 ».

¹² 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 européen. 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).

¹³ 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.

Selon le dossier, des impacts résiduels subsistent à la suite de la destruction d'environ 32,2 km de linéaire arbustif et arboré sur 4 mètres de largeur (soit environ 12,9 ha) correspondant à une trouée dans le cordon boisé. Les impacts potentiels du projet concernant la fragmentation des habitats et des continuités écologiques sont qualifiés de forts (partie du tracé au niveau de l'ancienne voie ferrée). Les impacts sur la faune peuvent survenir à la suite de la mise en service de la piste cyclable en apportant un dérangement régulier du fait de son utilisation par l'Homme.

L'Ae s'interroge aussi sur l'augmentation de la vulnérabilité de l'espace forestier dans le contexte de changement climatique qui fragilise déjà les massifs.

Espèces protégées

Une quarantaine d'espèces protégées seront impactées par le projet, en particulier 41 espèces d'oiseaux (notamment le Milan noir), 3 mammifères (notamment le Hérisson d'Europe), et potentiellement les amphibiens (mortalité liée au passage des deux-roues).

La principale mesure d'évitement consiste à réaliser les travaux de coupes, de défrichage et de dessouchage entre le 1^{er} septembre et le 31 octobre, soit après la période de reproduction des espèces, mais avant leur entrée en hibernation/hivernage. En ce qui concerne le renforcement des berges sur le canal (aucune espèce d'oiseaux nicheuse), les travaux seront effectués en dehors de la période de reproduction de la faune piscicole, soit entre le 1^{er} août et le 31 janvier.

Les mesures de réduction pendant les travaux consistent notamment à limiter l'emprise des travaux, à effectuer le balisage des secteurs sensibles, et à prendre certaines précautions vis-à-vis des espèces végétales invasives. Concernant la phase exploitation, les aires de repos seront positionnées en dehors des zones à enjeux.

Afin de favoriser la reproduction des espèces d'oiseaux au droit de la zone du projet, une trentaine de nichoirs spécifiques à l'avifaune seront installés, au titre des mesures d'accompagnement.

Les mesures compensatoires sont les suivantes :

- plantations dans le cadre de la Trame Verte et Bleue déjà réalisées (10,1 km de haies) sur le territoire des collectivités concernées ;
- plantations à réaliser à l'issue des travaux dans le cadre de la Trame Verte et Bleue, avec un objectif de 15 km de haies plantés sur 5 ans ;
- plantations de 5,7 km de haies sur l'emprise SNCF où se situe le projet ;
- 2 184 m² de zones à reboiser sur l'emprise SNCF où se situe le projet ;
- 7,17 km de plantations de ripisylves déjà réalisées dans le cadre du programme de restauration des ripisylves mené par la CCAM ;
- 18,9 km de plantations continues et des plantations plus ponctuelles sur 17,1 km dans le cadre du programme de gestion et de restauration des ripisylves mené par la CCPSVD.

Selon le dossier, des discussions sont actuellement en cours avec la communauté de communes Argonne-Meuse pour compenser 2,1 ha d'habitats favorables au Milan noir qui seront dégradés suite aux dérangements occasionnés par les utilisateurs de la voie verte. Des secteurs de compensations sont déjà identifiés.

Il indique également qu'un atlas cartographique des mesures compensatoires a été produit, précisant que seules les mesures compensatoires déjà localisées ont été répertoriées et qu'un linéaire de 15 km de haies sur 4 mètres de large reste encore à planter sur les 5 prochaines années (localisations non identifiées à ce stade).

L'Ae recommande au pétitionnaire de joindre au dossier l'atlas cartographique des mesures compensatoires, complété dès que possible par le linéaire de 15 km de haies restant à localiser, ainsi que par les secteurs de compensation en faveur du Milan noir.

Selon le CSRPN, les mesures compensatoires sont insuffisantes, une partie des plantations prévues étant de largeur réduite (sur un seul rang) et n'apportent donc pas un gain de fonctionnalité écologique satisfaisant. Il estime également que la durée du suivi des mesures compensatoires menées sur 8 années est insuffisante et recommande 15 années de suivi.

Concernant l'entretien des accotements et de la voie ferrée désaffectée attenante, le CSRPN recommande la programmation d'une fauche tardive et un entretien de la végétation. Il recommande également d'envisager une signalétique, des panneaux de présentation des milieux et espèces remarquables afin d'informer le public de la sensibilité des milieux traversés par la voie verte et du nécessaire respect de la quiétude des lieux.

Aussi, ***l'Ae recommande au pétitionnaire de :***

- ***renforcer les mesures compensatoires en faveur des espèces protégées par des plantations complémentaires ;***
- ***rendre efficaces ces mesures le plus rapidement possible grâce à une plantation anticipée avec des plants déjà âgés ;***
- ***augmenter la durée de suivi des mesures compensatoires à 15 années ;***
- ***programmer une fauche tardive et un entretien de la végétation ;***
- ***envisager une signalétique, des panneaux de présentation des milieux et espèces remarquables afin d'informer le public de la sensibilité des milieux traversés par la voie verte et du nécessaire respect de la quiétude des lieux.***

Zones Natura 2000

Le tracé de la future voie verte recoupe les sites suivants : Zone de Protection Spéciale (ZPS) et Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Vallée de la Meuse (secteur de Stenay) », ZPS « Vallée de la Meuse », ZPS « Confluence des vallées de la Meuse et de la Chiers », ZSC « Corridor de la Meuse », ZSC « Forêt de Dieulet » et ZSC « Marais de Chaumont devant Damvillers ».

L'évaluation des incidences Natura 2000 conclut que le projet n'aura aucune incidence sur le maintien des habitats et des espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation des différents sites Natura 2000 concernés, compte tenu de la mise en place des mesures d'évitement et de réduction des impacts.

L'Ae partage cette conclusion à condition que l'ensemble des mesures compensatoires, notamment en faveur du Milan noir, soient mises en œuvre.

Zones humides et milieux aquatiques

Le tracé étudié traverse ou longe de nombreuses zones humides : une zone humide d'importance majeure (zone humide de La Meuse de Verdun à la Chiers), des zones humides « Loi sur l'eau », des zones humides remarquables, des zones humides des annexes hydrauliques de la Meuse, des zones humides identifiées sur le terrain selon les critères « pédologique » et « végétation ».

Toutefois, la voie verte n'impacte pas ces zones, car elle s'assoit sur un remblai ou un chemin existant. Aussi, la rubrique 3.3.1.0 « imperméabilisation, remblai, assèchement, drainage et mise en eau de zones humides » de la loi sur l'eau, n'est pas visée dans le dossier d'autorisation, et ceci à juste titre.

Le projet comprend la réfection et le renforcement de berges notamment le long de la Meuse, à Consenvoye, sur un linéaire maximal de 60 ml environ. La technique retenue à ce stade, en considération de la faible largeur de rive disponible, est une technique minérale (enrochements).

L'analyse des impacts indique de manière générale que « *des risques de destruction d'individus de poissons (œufs) sont possibles en cas de travaux de renforcement de berges sur des secteurs identifiés comme des zones à enjeux pour ce groupe, lors de la période de reproduction des espèces (soit globalement entre février et juillet)* ». Elle indique également que les berges végétalisées représentent par endroits des zones de frayères et de croissance favorables à la faune piscicole.

Aussi, l'Ae estime qu'il convient de proposer, au titre des mesures compensatoires, que le renforcement de berge de Consenvoye (déblai de la parcelle E431) soit transformé en annexe hydraulique permettant la reproduction des espèces piscicoles, notamment du Brochet.

L'Ae recommande au pétitionnaire de proposer, au titre des mesures compensatoires, que le renforcement de berge de Consenvoye (déblai de la parcelle E431) soit transformé en annexe hydraulique permettant la reproduction des espèces piscicoles, notamment du Brochet.

L'Ae rappelle par ailleurs qu'en application de la loi pour la reconquête de la biodiversité du 8 août 2016 (article L.411-1A du code de l'environnement) les maîtres d'ouvrage, publics ou privés, doivent contribuer à l'inventaire du patrimoine naturel par la saisie ou, à défaut, par le versement de données brutes de biodiversité (recueillies par observation directe sur site, par bibliographie ou acquises auprès d'organismes officiels et reconnus) sur la plateforme DEPOBIO¹⁴ qui recense l'ensemble des ressources liées au processus de versement des données. L'objectif de ce dispositif est l'enrichissement de la connaissance en vue d'une meilleure protection du patrimoine naturel de la France. Le téléversement sur ce site génère un certificat de téléversement, document obligatoire et préalable à la tenue de l'enquête publique.

3.1.2 La ressource en eau

Périmètres de protection des captages d'eau potable

L'itinéraire traverse plusieurs périmètres de protection de captage d'eau potable.

Toutes les dispositions sont prises pour éviter toute pollution chronique ou accidentelle. Pendant la phase chantier, la base de vie et le stockage des matériaux seront implantés sur une aire de stationnement étanche et des kits anti-pollution seront à disposition sur le site. Il est également envisagé un système de décantation (avec possibilité de confinement) des eaux de ruissellement avant rejet dans le réseau, ainsi que l'activation d'un dispositif d'alerte en cas de pollution accidentelle. La gestion des abords de la voie verte sera réalisée dans la démarche « Zéro Phyto », impulsée par la loi du 6 février 2014 interdisant l'usage de pesticides dans les espaces verts publics.

L'Ae n'a pas de remarque sur ces points.

Gestion des eaux pluviales

Selon le dossier complémentaire, le projet ne prévoit pas de dispositif particulier pour la gestion des eaux pluviales. Le principe général est l'infiltration dans les accotements végétalisés. La transparence hydraulique de l'aménagement par rapport aux pluies exceptionnelles est obtenue par le fait que la voirie sera aménagée au niveau du terrain naturel. Pour les 50 km le long de la voie ferrée, les eaux pluviales (part non infiltrée) seront recueillies dans les fossés (existants). Pour les 10 km sur le chemin de halage, les eaux pluviales (part non infiltrée) transiteront depuis les accotements vers la Meuse.

Les eaux pluviales seront donc gérées conformément à la doctrine relative à la gestion des eaux pluviales, élaborée par la DREAL Grand Est en février 2020¹⁵.

3.1.3. Le paysage et le patrimoine

Le fuseau d'étude est concerné par le Site Patrimonial Remarquable (SPR) de la commune de Mouzon et par une dizaine de Monuments historiques classés ou inscrits. L'analyse paysagère identifie clairement les incidences du tracé de la voie verte sur le paysage et le patrimoine. Le tracé de la voie verte empruntant des voies de circulation existantes (voie ferrée et chemin de halage), son aménagement ne créera pas de nouvelle entité visuelle dans le grand paysage de la vallée de la Meuse. Ainsi, les enjeux de perception visuelle depuis les points hauts de la vallée (église Notre-Dame de l'Assomption de Mont-devant-Sassey, église Notre-Dame de Bonne-Garde de Dun-sur-Meuse), même s'ils sont jugés comme forts à modérés dans l'étude d'impact, sont déjà existants avec le tracé de l'ancienne voie ferrée.

L'Architecte des Bâtiments de France du département des Ardennes a formulé un avis en date du 25 septembre 2023 qui porte sur la prise en compte du site patrimonial remarquable de la commune de Mouzon, dont le règlement doit être respecté. Aussi, le pétitionnaire apportera les améliorations suivantes au projet :

- le revêtement au sol dans les zones urbaines sera traité de manière plus qualitative (sable désactivé, pavage...);

¹⁴ <https://depot-legal-biodiversite.naturefrance.fr/>

¹⁵ <http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/eaux-pluviales-r7012.htm>

- l'ossature en aluminium du modèle choisi des gardes du corps pour l'ensemble du trajet sera la plus fine possible. Leur teinte sera choisie avec soin. Il n'est pas souhaitable de reprendre la teinte des derniers garde-corps mis en œuvre en bordure de canal ;
- il convient de choisir des essences locales (charme, frêne, églantier...) pour les plantations de haies ;
- il n'est pas prévu d'ajouter du mobilier urbain dans le centre historique de Mouzon.

L'Architecte des Bâtiments de France du département de la Meuse a formulé en date du 2 octobre 2023 un avis favorable de principe à ce stade d'avancement du projet, sous réserve de la prise en compte des observations suivantes :

- une attention particulière devra porter sur les aménagements des aires de repos. Celles-ci doivent refléter l'identité des communes sur lesquelles elles seront installées. Ainsi, il convient d'éviter les aménagements avec un nombre élevé de places de parking, l'étude d'impact mentionnant 5 à 10 places, alors que des aires de stationnement limitées à 5 places sont plus adaptées au caractère rural des lieux traversés ;
- l'installation de mobilier en plastique (tables de pique-nique et bancs) n'est pas pertinent, l'utilisation du bois étant plus approprié ;
- concernant les aménagements de la voie verte en périmètre de Monuments historiques (Pouilly-sur-Meuse, Laneuville-sur-Meuse, Briulles-sur-Meuse, Consenvoye), les demandes d'autorisation des travaux devront comporter un plan de situation précisant l'itinéraire exact de la voie verte, des photos de l'environnement au passage des abords des Monuments historiques, des plans de coupe du tracé ainsi que des représentations graphiques d'insertion du projet dans son environnement.

L'Ae recommande au pétitionnaire de prendre en compte les observations des Architectes des Bâtiments de France des départements des Ardennes et de la Meuse.

3.2. Résumé non technique

Conformément aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact est accompagnée d'un résumé non technique. Celui-ci présente clairement le projet, les différentes thématiques abordées et les conclusions de l'étude.

METZ, le 24 octobre 2023

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

Jean-Philippe MORETAU