



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité
environnementale Hauts-de-France
sur le projet de plan vélo Baie de Somme entre Mers-les-Bains
et le Pont-à-Caillox à Quend (80)
du Syndicat mixte de la Baie de Somme**

n°MRAe 2017-2120

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Hauts-de-France s'est réunie le 31 janvier 2018 à Lille. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de plan vélo Baie de Somme entre Mers-les-Bains et le Pont à Cailloux à Quend, dans le département de la Somme, déposé par le syndicat mixte Baie de Somme – Grand Littoral Picard.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénée et Valérie Morel et M. Étienne Lefebvre.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

* *

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, annulant 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 pour avis à la MRAe, qui en a délibéré.

En application de l'article R122-7 III du même code, ont été consultés :

- le préfet du département de la Somme ;*
- l'agence régionale de santé-Hauts-de-France.*

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

Il est rappelé ici 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, de l'autorité décisionnaire 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 permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

Synthèse de l'avis

Le projet de plan vélo Baie de Somme, porté par le syndicat mixte de la Baie de Somme-Grand Littoral Picard, a pour but de compléter le réseau de pistes cyclables du littoral dans le département de la Somme afin d'assurer les liaisons avec les départements voisins. Il comprend 7 tronçons discontinus, d'une longueur totale de 35,9 km, entre Mers-les-Bains et Quend-Plage pour combler les secteurs manquants.

Les enjeux environnementaux majeurs du projet sont liés à sa situation sur le littoral, dans le parc naturel régional Picardie Maritime et à la traversée de milieux naturels sensibles dont certains protégés. Le projet traverse ainsi une zone à dominante humide, deux sites classés, un site inscrit, trois sites Natura 2000 et trois zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique.

L'évaluation environnementale et l'étude d'incidence sur les sites Natura 2000 sont satisfaisantes, suite aux compléments apportés lors de l'instruction du dossier.

Compte tenu de l'application d'une démarche d'évitement, de réduction et de compensation ainsi que des mesures de réduction et de compensations proposées, la prise en compte de l'environnement par ce projet est jugée satisfaisante.

Le projet alterne la création de pistes cyclables le long de voies actuelles, l'utilisation de chemins existants et la création d'une voirie nouvelle, ce qui permet de limiter la consommation d'espace à 6 hectares de terres agricoles. Les milieux les plus sensibles ont été évités.

Ainsi, la destruction de zones humides a été limitée à 1,4 hectare. En compensation, est prévue la restauration de 2,7 hectares de zones humides, soit presque le double.

Des mesures complémentaires portant sur le calendrier des travaux du tronçon 4 et des suivis écologiques sont recommandées par l'autorité environnementale.

D'autres recommandations pour améliorer la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

I. Le projet de plan vélo Baie de Somme

Le syndicat mixte Baie de Somme-Grand Littoral Picard a déposé, en décembre 2016, un dossier d'autorisation unique au titre de la loi sur l'eau comprenant une étude d'impact, conformément à l'annexe de l'article R122-2 du code de l'environnement alors en vigueur (rubrique 6 d) soumettant à évaluation environnementale « toutes autres routes d'une longueur égale ou supérieure à 3kilomètres ». La version de l'étude d'impact examinée est celle de décembre 2016, complétée en octobre 2017.

Le projet de plan vélo a pour but de compléter le réseau de pistes cyclables du littoral picard afin d'assurer les liaisons avec les départements voisins. Il comprend 7 tronçons discontinus, d'une longueur totale de 35,9 km entre Mers-les-Bains et Quend-Plage pour combler les secteurs manquants. Le projet alterne la création de pistes cyclables le long de voies actuelles, l'utilisation de chemins existants et la création de voirie nouvelle.



*Localisation des différents tronçons du Plan Vélo Baie de Somme
(source : carte page 11 du dossier environnemental unique)
En bleu : les tronçons existants – En rouge : le projet*

Le projet comprend les 7 tronçons suivants :

- tronçon n°1 entre Mers-les-Bains et Ault sur 3,9 km ;
- tronçon n°2 entre Ault et Hautebut sur 7,3 km ;
- tronçon n°3 entre Hautebut et Cayeux-sur-Mer sur 7,2 km ;
- tronçon n°4 Cayeux-sur-Mer sur 3,7 km ;
- tronçon n°5 entre Saint-Firmin-les-Crotoy et l'entrée du parc ornithologique du Marquenterre sur 5,2 km ;
- tronçon n°6 entre Quend-Plage et Fort-Mahon Plage de 2,7 km ;
- tronçon n°7 entre Fort-Mahon-Plage et Pont-à-Cailloux à Quend de 5,8 km.

La piste cyclable sera d'une largeur de 2,80 mètres maximum. Elle sera réalisée en béton pour les parties partagées par les engins agricoles) ou en sable de Marquise pour les parties en site classé. Cinq passerelles en bois sont prévues pour le franchissement des fossés.

Avec les accotements de 1,50 mètre chacun, l'emprise nécessaire en tracé neuf est d'environ 6 mètres de large.

II. Analyse de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet.

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs au paysage, aux milieux naturels, aux incidences Natura 2000, aux zones humides et aux risques naturels.

II.1 Caractère complet de l'évaluation environnementale

L'étude d'impact comprend le contenu exigé par l'article R.122-5 du code de l'environnement. En outre l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 comprend le contenu exigé par l'article R414-23 du code de l'environnement.

II.2 Articulation du projet avec les plans-programmes et les autres projets connus

Le dossier (pages 474 à 488) examine la compatibilité du projet avec les différents plans et programmes qui le concernent : documents d'urbanisme, plans de prévention des risques, schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux des bassins Artois-Picardie et Seine-Normandie, le projet de charte du parc naturel régional Picardie Maritime, les plans et schémas en lien avec le milieu marin.

Le projet apparaît en cohérence avec la majorité de ces documents. L'autorité environnementale note cependant que quatre communes sont soumises au règlement national d'urbanisme depuis mars

2017, suite à la caducité de leur plan d'occupation des sols¹ et que l'étude n'a pas été actualisée sur ce point.

Concernant les impacts cumulés, les projets connus ont été étudiés. Il apparaît qu'aucun projet n'est localisé dans l'aire d'étude rapprochée et que le plan vélo Baie de Somme ne présente aucun risque d'effet cumulé.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

Des variantes de tracé ont été étudiées. Elles sont analysées dans la 3^{ème} partie du dossier d'autorisation unique (p 131).

Elles font l'objet du croisement de 2 tableaux d'analyse, l'un portant sur « l'environnement local » (critères pris en compte : impact sur le milieu naturel, impact sur la circulation, urbanisme, paysage) et l'autre portant sur les aspects « sécurité-intérêts » (critères pris en compte : sécurité piétons/cyclistes, liaison station balnéaire, intérêt paysager).

Ces études de variantes ont permis d'écarter les variantes passant en zone littorale ou au bord de la baie de Somme, plus impactantes sur le milieu naturel et le paysage. Un tracé « intermédiaire » présentant des impacts modérés sur le milieu naturel et le paysage, mais beaucoup plus intéressant du point de vue de la sécurité et de l'intérêt touristique, a été retenu.

Des micro-variantes ont été étudiées pour chaque tronçon (5^{ème} partie du dossier d'autorisation unique page 353).

Le choix des tracés a permis à travers l'analyse comparative des différentes variantes d'éviter ou réduire l'impact sur les milieux traversés en privilégiant à chaque fois que cela était possible la réutilisation de voirie et de chemins existants.

II.4 Résumé non technique

Le résumé non technique constitue la synthèse de l'évaluation environnementale et comprend l'ensemble des thématiques traitées dans celui-ci. Il participe à l'appropriation du document par le public et doit donc d'être pédagogique, illustré et compréhensible par tous.

Le résumé non technique reprend de manière synthétique chaque partie développée dans l'étude d'impact. Il est appuyé par quelques cartes et un tableau récapitulatif des impacts et des mesures proposées. L'ensemble est clair et lisible.

¹ Brutelles, Cayeux-sur-Mer, Mers-les-Bains et Woignarue

II.5 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences

II.5.1 Consommation d'espaces

Au total, le projet consommera environ 6 hectares de terres agricoles. Cette consommation, répartie sur un grand linéaire (presque 36 km), a un impact modéré.

Sur la fin du tronçon 1 (Mers-les-Bains – Ault), le tracé traverse un îlot cultural alors qu'il serait possible de longer la route départementale 940.

L'autorité environnementale recommande de justifier l'absence de variantes sur le tronçon 1 pour limiter la consommation d'espace agricole.

II.5.2 Paysage et patrimoine

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet traverse le site classé de la pointe du Hourdel et du cap Hornu, ainsi que celui du Marquenterre (tronçons 4, 5 et 7).

Il traverse également le site inscrit du littoral picard (tronçons 2 à 7) et le tronçon n°1 passe à proximité du site inscrit du bois de Cise, mais en dehors de l'emprise inscrite.

Le tronçon n°2 passe dans les périmètres de protection de l'église d'Ault (monument historique classé) et du petit casino d'Onival (monument historique inscrit).

> Qualité de l'évaluation environnementale

La thématique du paysage et du patrimoine est abordée aussi bien à l'échelle de l'aire d'étude éloignée que de l'aire d'étude rapprochée et, pour chaque tronçon, une carte détaillant l'ensemble des enjeux liés au patrimoine culturel a été réalisée. Par ailleurs, des photos illustrent les paysages rencontrés sur chacun des tronçons.

Cette partie n'appelle pas d'observation de l'autorité environnementale.

> Prise en compte du paysage et du patrimoine

Le choix des tracés a permis, à travers l'analyse comparative des différentes variantes, de minimiser l'impact sur les milieux traversés en privilégiant à chaque fois que cela était possible la réutilisation des réseaux de voirie et de chemins existants. Des aménagements légers permettront de proposer une alternative à la circulation automobile et ainsi de développer un moyen de découverte et de déplacement respectueux des espaces protégés de la baie de Somme.

II.5.3 Milieux naturels

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le plan vélo baie de Somme traverse trois sites Natura 2000 :

- la zone spéciale de conservation (ZSC) FR2200346 « estuaires et littoral picards (baies de Somme et d'Authie) » (5 km du tronçon 3, extrémité du tronçon 5 sur environ 70 m, en début du tronçon 6 sur environ 120 m) ;
- la ZSC FR2200348 « vallée de l'Authie » (extrémité du tronçon 7) ;
- la zone de protection spéciale (ZPS) FR2210068 « estuaires picards - baies de Somme et d'Authie » (extrémité du tronçon 5 sur environ 70 m – la ZSC et la ZPS sont confondues sur cette zone ; pour les autres tronçons, la ZPS est distante de 500 m à 15 km).

Quatre zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 sont également concernées :

- n°220013893 « falaises maritimes et estran entre Ault et Mers-les-Bains, bois de Rompval » (le tronçon n°1 passe à côté) ;
- n°220004977 « hâble d'Ault, levées de galets, prairies et marais associés » (tronçons 2 et 3) ;
- n°220014314 « baie de la Somme, parc ornithologique du Marquenterre et Champ Neuf » (tronçons 4 et 5) ;
- n°220013894 « massif dunaire du Marquenterre entre la baie d'Authie et la baie de Somme » (tronçon 6).

Par ailleurs, des continuités écologiques sont interceptées par le tracé.

> Qualité de l'évaluation environnementale

Une analyse fine de l'état initial, complétée par des inventaires floristiques et faunistiques le long du tracé de la piste cyclable, a été réalisée.

Ces inventaires (effectués sur les 4 saisons pour l'avifaune nicheuse, hivernante et migratrice en 2015) ont permis une bonne prise en compte des enjeux de la zone d'étude et des impacts écologiques liés au projet. De plus, cet inventaire a été réalisé sur l'ensemble du tracé, y compris sur les secteurs sans travaux prévus (réutilisation de voies existantes), pour prendre en compte les dérangements que peut engendrer le passage d'un circuit cyclable.

L'étude conclut à juste titre à l'absence de nécessité de demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées.

> Prise en compte des milieux naturels

Compte tenu de l'application d'une démarche d'évitement, de réduction et de compensation des

incidences du projet ainsi que des mesures de réduction et de compensations proposées, la prise en compte de la biodiversité dans ce projet est globalement satisfaisante.

Concernant l'évitement des incidences

Le maître d'ouvrage justifie la localisation du projet et démontre la recherche de solutions alternatives, notamment par l'utilisation de voiries existantes. Ainsi, le choix des tracés a permis à travers l'analyse comparative des différentes variantes de minimiser l'impact sur les milieux naturels traversés en privilégiant la réutilisation des réseaux de voirie et de chemins existants.

Cependant, aucun élément n'est fourni quant à l'éclairage de la piste cyclable potentiellement mis en place en phase d'exploitation. Or, l'éclairage devra être respectueux du cycle de vie nocturne.

L'autorité environnementale recommande de préciser si des dispositifs d'éclairage de la piste cyclable sont prévus et, le cas échéant, de proposer des mesures concernant le respect du cycle de vie nocturne.

Concernant la flore

Les inventaires révèlent peu d'intérêt floristique sur la majorité du tracé. Il faut noter néanmoins la présence de plusieurs espèces patrimoniales (non protégées) sur quelques tronçons (notamment tronçons 4, 5 et 6)². Des mesures sont proposées pour les préserver.

Sur le tronçon 4, sur la partie longeant la dune, les bas-côtés seront replantés en oyats, puis des ganivelles³, interdisant l'accès de la dune aux touristes, seront posées pour éviter le piétinement et la surfréquentation des pelouses dunaires.

Sur le tronçon 5, tronçon le moins anthropisé et le plus intéressant d'un point de vue floristique, les stations de Muscari à toupet, petit Rhinanthé et Rosier rugueux seront évitées grâce à un tracé approprié pour diminuer les impacts.

Sur le tronçon 6, l'élargissement de la piste existante ne sera réalisé que d'un seul côté. Certaines stations d'espèces patrimoniales seront ainsi préservées⁴.

Certaines de ces espèces (Bec de cigogne visqueux) se développent sur l'enrobé de la piste existante, l'impact est donc inévitable (tronçon 6 notamment). Néanmoins, compte tenu du lieu de son développement, l'étude conclut à un nouveau développement de l'espèce sur la future piste.

Les espèces invasives ont également été identifiées (tronçons n°1 et n°4). Des mesures sont prévues en phase chantier pour éviter leur propagation.

² : la Queue de lièvre, le Bec de cigogne visqueux, qui sont considérées comme exceptionnelles dans la région, le Plantain corne de cerf, la Laïche des sables, le petit Rhinanthé, le Muscari à toupet, et le Rosier rugueux, toutes assez rares à très rares dans la région.

³ Ganivelle: clôtures formées par l'assemblage de lattes de bois.

⁴ : un pied de Saule des dunes, une partie des stations de Queue de lièvre et Diplotaxis à feuilles étroites.

Compte tenu du fait qu'aucune espèce ne bénéficie d'un statut de protection et que des mesures d'évitement et de réduction appropriées sont proposées sur les espèces floristiques les plus patrimoniales, la prise en compte des enjeux floristiques dans ce projet est jugée satisfaisante.

Concernant l'avifaune

Plusieurs espèces d'oiseaux (passereaux notamment, tous protégés), dont certaines sont protégées au niveau national⁵, sont susceptibles de se reproduire sur l'aire d'étude rapprochée.

Pour limiter les impacts potentiels qu'engendrera le projet pendant les travaux sur les oiseaux nicheurs (dérangement et/ou destruction des nids) et en phase d'exploitation (perte d'habitat de reproduction potentiel, dérangement), le maître d'ouvrage prévoit de mettre en œuvre les mesures suivantes sur l'ensemble et/ou une partie du tracé :

- réalisation des travaux en dehors de la période de nidification de l'avifaune (chantier réalisé entre mi-juillet et mi-mars) ;
- mise en place de panneaux d'information afin d'avertir les cyclistes qu'ils pénètrent dans une zone importante pour les oiseaux (tronçons 3 et 5) ;
- mise en place de ganivelles pour éviter la pénétration du massif dunaire par les touristes et ainsi limiter le dérangement fort en période de nidification (tronçons 4 et 6) ;
- mise en place d'un panneau interdisant la pêche dans une mare sur le tronçon 5, suite à l'observation d'un bihoreau gris pêcheur à proximité immédiate, afin d'éviter les sorties de piste et ainsi diminuer le dérangement de cette espèce par les piétons ;
- mise en gestion différenciée d'une partie du tronçon 5 pour limiter les arrêts, plus fréquents sur des zones tondues ;
- plantation en bordure de la piste des haies en remplacement de celles qui seront enlevées sur le tronçon 7 afin de créer des écrans arbustifs pour limiter le risque de dérangement de l'avifaune nicheuse, notamment de la Pie grièche écorcheur.

En phase d'exploitation de la piste, un risque de dérangement et de perte d'habitat pour l'avifaune nicheuse subsiste, notamment sur les tronçons 3 et 5. Une mesure de suivi sera réalisée à proximité immédiate de la piste afin de préciser l'accoutumance des oiseaux nicheurs (suivi annuel). L'étude ne précise pas cependant la durée de ce suivi.

L'autorité environnementale recommande de préciser, pour les tronçons 3 et 5, la durée de suivi de l'avifaune prévue. Un suivi annuel sur 3 ans a minima est recommandé. Ensuite ce suivi pourrait être espacé, tous les 3 à 5 ans par exemple.

Concernant les amphibiens

Le secteur du hâble d'Ault (tronçon 3) est probablement le plus accueillant pour les amphibiens. Peu de travaux seront toutefois réalisés sur ce tronçon.

Sur les tronçons 5, 6 et 7, certains secteurs peuvent être utilisés comme zones de reproduction pour

⁵ : la Linotte mélodieuse (vulnérable en France), le Bruant jaune, le Bruant proyer, la Fauvette grisette (quasi menacés en France), le Tarier pâtre (quasi menacé en Picardie) ou encore la Gorge-bleue à miroir

les amphibiens. On retrouve des espèces assez rares et/ou menacées dans la région⁶. Les travaux de coupe à blanc impacteront des zones de reproduction et d'hivernage.

Des mesures de réduction pour atténuer les risques de destruction/dérangement sont ainsi prévues pour les tronçons 5, 6 et 7 à proximité des milieux favorables aux amphibiens en phase travaux, notamment la mise en œuvre des travaux avant la période de migration des amphibiens vers leur lieu d'hivernage (chantier réalisé entre mi-juillet et fin septembre).

Un calendrier des travaux adapté serait également à prévoir pour le tronçon 4 afin de réduire les impacts du fait de l'utilisation du milieu dunaire par le crapaud calamite principalement lors de l'hivernage.

En compensation de la destruction de fourrés et morceaux de haies potentiellement utilisés par les amphibiens, il est également prévu la restauration/création de 2 mares sur les tronçons 5 et 7 afin de créer des zones favorables aux amphibiens. Afin de s'assurer de l'efficacité des mesures proposées, un suivi annuel de ces mares nouvellement restaurées ou créées devrait également être prévu.

L'autorité environnementale recommande de compléter les mesures en faveur des amphibiens :

- *par un calendrier des travaux adapté pour le tronçon 4 du fait de l'utilisation du milieu dunaire par le crapaud calamite ;*
- *par un suivi annuel des mares nouvellement restaurées ou créées des tronçons 5 et 7 afin de s'assurer de l'efficacité des mesures proposées.*

Concernant les chiroptères

Le projet prévoit la plantation d'au moins 1 900 m de haies sur la totalité de la piste. Ce linéaire pourra ainsi augmenter le terrain de chasse de certaines espèces présentes comme le Murin à oreilles échanquées.

II.5.4 Évaluation des incidences Natura 2000

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Neuf sites Natura 2000 sont identifiés aux alentours du projet (figure 66 page 88 de l'étude d'impact). Le plan vélo baie de Somme traverse trois sites Natura 2000⁷ (tronçons 3, 5, 6, 7).

➤ Qualité de l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000

La figure 66 du dossier localise les neuf sites Natura 2000 présents aux alentours du projet (page 88). Compte-tenu des caractéristiques du projet et des impacts attendus, l'analyse porte essentiellement sur les 3 sites Natura 2000 directement concernés par le projet.

La liste des espèces ayant justifié le classement Natura 2000 est indiquée. Aucune espèce des sites

6 : le Crapaud calamite, la Rainette verte et le Pélodyte ponctué

7 : FR2200346 « estuaires et littoral picards (baies de Somme et d'Authie) », FR2200348 « vallée de l'Authie » et FR2210068 « estuaires picards - baies de Somme et d'Authie »

Natura 2000 concernés n'a été observée sur le tracé du plan vélo Baie de Somme, hormis 4 espèces d'oiseaux sur le tronçon 5.

Le risque d'incidence sur les espèces de la zone spéciale de conservation et de la zone de protection spéciale présentes (4 espèces d'oiseaux du tronçon 5) ou pouvant potentiellement être présentes le long du tracé⁸ a été analysé et fait l'objet de mesures pour les tronçons 3 à 7. Le risque d'incidence est jugé non significatif, ce qui est cohérent.

Les habitats naturels des zones Natura 2000 présents dans l'aire d'étude rapprochée ont été cartographiés et des zooms ont été faits sur les parties de tracé où la création d'emprise de voirie en zone Natura 2000 est prévue (tronçons 4, 5 et 6). Le risque d'incidence sur les habitats est jugé, là encore de façon cohérente, « non notable » pour ces tronçons.

Des mesures de réduction sont prévues pour réduire l'impact en phase chantier et en phase d'exploitation :

- délimitation de l'emprise du chantier limitant l'accès aux habitats sensibles d'intérêt communautaire (tronçons 3 à 6) ;
- travaux de mi-juillet à mi-mars (tronçons 4 à 7) pour préserver les oiseaux ;
- panneaux d'information des cyclistes les invitant à avoir un comportement respectueux vis-à-vis de l'avifaune (tronçons 3, 5 et 6) ;
- haies plantées le long de la piste aux abords des haies traversées afin de créer des écrans arbustifs (tronçon 7) ;
- pose de ganivelles le long de la piste pour les promeneurs et cyclistes (tronçon 6).

Avec ces mesures, l'étude conclut logiquement à l'absence d'incidence notable.

➤ Prise en compte des sites Natura 2000

Excepté au niveau des tronçons n°3, 4, 5 et 6, le tracé se situe majoritairement hors site Natura 2000.

Sur le tronçon 3, aucun habitat d'intérêt communautaire ne sera impacté, car les travaux sont restreints à la mise en place d'enrobé⁹ sur un chemin existant sur 120 m de long. Sur le tronçon 5, la piste et la mare n'interfèrent avec aucun habitat d'intérêt communautaire.

Sur le tronçon 4, les travaux réalisés en bordure de la route départementale 102 impacteront deux habitats d'intérêt communautaire¹⁰ sur une largeur de 6,20 m au-delà de la voirie existante. L'étude conclut à l'absence de risque notable d'incidence sur le site Natura 2000 concerné au motif que l'emprise du projet se limitera à l'emprise de l'accotement existant déjà entretenu. Toutefois, la

8: Murins à oreilles échanrées, Ecaille chinée, Vertigo des moulins, Triton crêté, 20 espèces d'oiseaux, 5 espèces de poissons.

9 Un enrobé est un mélange de gravier, de sable et de liants de type goudron ou bitume

10 : H053 « mosaïque de végétations arbustives dunaires, de prairies mésophiles mésotrophes et de pelouses sur sables » et 2160 « dunes à Hypophae rhamnoides »

largeur de l'accotement existant n'est pas précisé.

Sur le tronçon 6, la piste traverse sur 100 m deux habitats d'intérêt communautaire¹¹. Sur cette partie, le projet vise à remplacer la voie piétonne existante (de 1,8 m de large) par une voie verte plus large (de largeur maximale de 3 mètres) ; des mesures de réduction sont prévues (balisage de chantier, mise en place de ganivelles). L'étude conclut à l'absence d'incidence notable. Cependant, la surface des habitats d'intérêt communautaire impactée n'est pas précisée.

Afin de confirmer la conclusion d'absence d'incidences notables, l'autorité environnementale recommande de préciser :

- *la largeur de l'accotement existant de la route départementale 102 le long du tronçon 4 ;*
- *pour le tronçon 6, la surface des habitats d'intérêt communautaire impactée par rapport à la surface de l'habitat au sein du site Natura 2000.*

II.5.5 Eau et milieux aquatiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet prévoit l'imperméabilisation de 4,2 hectares d'espaces et franchit des cours d'eau et fossés (tronçons 2 et 7).

Par ailleurs, les tronçons 2, 3, 5 et 7 sont concernés par des zones à dominante humide répertoriées par les SDAGE des bassins Seine-Normandie et Artois-Picardie.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Une étude de définition du caractère humide s'appuyant sur des sondages pédologiques et une analyse floristique a été faite sur les tronçons 5 et 7 dans le bassin Artois-Picardie. Sur le tronçon 5, il a été utilisé le seul critère floristique pour exclure le passage le long de la carrière des zones humides potentielles (impossibilité d'effectuer des sondages du fait de la nature du sol).

Les fonctionnalités ont été analysées. Des compensations sont proposées.

La méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides de 2016 de l'office national de l'eau et des milieux aquatiques a été utilisée pour la qualification des zones humides impactées et des sites de compensation.

➤ Prise en compte de la ressource en eau

Le franchissement des cours d'eau et fossés se fera par des passerelles en bois, dont le dimensionnement n'est pas précisé.

¹¹ : Ry 22 « complexe de fourrés dunaires à faux-nerprun pionniers, de pelouses dunaires jaunes et de sables nus » et Ry 32 « complexe de pinèdes denses à clairières mésophiles à xérophiles, mésotrophes à rudéralisées »

Afin de s'assurer que les aménagements de franchissement des cours d'eau seront transparents vis-à-vis de ceux-ci, l'autorité environnementale recommande de prévoir leur assise en dehors du lit mineur et de la berge et de dimensionner le tirant d'air en fonction des écoulements de crues.

Concernant les milieux aquatiques, la destruction de zones humides a été limitée à 1,4 hectare sur les tronçons 5 et 7. Des compensations sont proposées à proximité des zones détruites, par la restauration de 2,7 hectares de zones humides, soit presque le double en superficie (+191%).

La disposition A-9.3 SDAGE 2016-2021 Artois-Picardie demande de prévoir la restauration de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel à hauteur de 150 % minimum de la surface perdue. Le projet, qui prévoit la restauration de 191 % de zones humides, va au-delà de l'objectif du SDAGE.

La vérification du principe d'efficacité, de proximité géographique d'équivalence et d'additionnalité écologique régissant la compensation écologique a été effectuée et ces principes sont bien appliqués par le projet.

II.5.6 Risques naturels

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Plusieurs plans de prévention des risques naturels sont recensés dans l'aire d'étude du projet :

- plan des Bas-Champs de la baie de Somme, prescrit en 2007 ;
- plan de la basse vallée de la Bresle, prescrit le 4 septembre 2006 ;
- plan des falaises picardes dont le zonage réglementaire d'interdiction des constructions nouvelles ne pénètre dans les terres que sur 50 mètres environ et ne concerne donc que les abords immédiats de la falaise ;
- plan du Marquenterre Baie de Somme, approuvé par arrêté préfectoral du 10 juin 2016.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des risques

Cette partie n'appelle pas de remarques particulière de l'autorité environnementale.