



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de
l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France

Le

10 SEP. 2017

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-1306-17

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de voies vertes le long de la Seine et de l'Yonne sur le territoire de la Communauté de communes du Pays de Montereau (Seine-et-Marne)

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet, présenté par la Communauté de communes du Pays de Montereau, de création de 36,3 km de voies pour la circulation des cycles et des piétons le long de la Seine et de l'Yonne, sur les communes de La Grande-Paroisse, Montereau-Fault-Yonne, Saint-Germain-Laval, Marolles-sur-Seine, Cannes-Écluse, Barbey et Misy-sur-Yonne (Seine-et-Marne). L'autorité environnementale a été saisie dans le cadre d'une procédure de déclaration au titre de la loi sur l'eau.

Les principaux enjeux environnementaux pour ce projet concernent l'eau, les zones humides, la biodiversité, le paysage et le patrimoine, le risque d'inondation, les risques technologiques et les déplacements. En particulier, le projet traverse des secteurs d'un grand intérêt écologique.

L'analyse de l'état initial de l'environnement est de très bonne qualité pour les enjeux liés à la biodiversité et au paysage, mais manque de précisions pour ce qui concerne les captages en eau potable, le risque d'inondation et les risques technologiques. L'analyse des impacts du projet, qui concerne surtout la phase de travaux, est restée souvent trop générale pour ce qui concerne la définition des mesures d'évitement et de réduction.

L'autorité environnementale souligne que la création des voies vertes aura un effet positif sur les déplacements et devrait favoriser les modes actifs (marche et vélo). Le projet permettra également de mettre en valeur les paysages fluviaux. L'autorité environnementale recommande toutefois de privilégier la discrétion dans le choix du revêtement et des équipements connexes.

Les principales recommandations de l'autorité environnementale concernant l'étude d'impact portent sur les points suivants :

- Détailler la présentation du projet (fréquentation, équipements, etc.) ;
- Préciser l'enjeu lié à la protection de la ressource en eau potable ;
- Approfondir l'analyse concernant les risques technologiques (présence de silos à proximité du tracé) ;
- Détailler les mesures prévues pendant le chantier pour préserver la qualité de l'eau, éviter les impacts sur la biodiversité et prendre en compte le risque d'inondation ;
- Étudier des modalités de suivi des effets et des mesures pendant le chantier, avec l'accompagnement d'un écologue si nécessaire ;
- Préciser la prise en compte des recommandations émises dans l'étude paysagère ;
- Indiquer comment le projet s'intègre au réseau cyclable existant ou programmé.

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

Le projet de création de voies vertes sur le territoire de la Communauté de communes du Pays de Montereau (Seine-et-Marne) est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 6° du tableau annexé à cet article).

1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée. À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Le présent avis de l'autorité environnementale porte sur l'étude d'impact du projet de création de voies vertes sur le territoire de la Communauté de communes du Pays de Montereau (étude réalisée par le groupement AEPE-Gingko / SODEREF Oise, version référencée « Voies vertes_Étude d'impact_mai 2017 »), présentée dans le cadre de la procédure de déclaration au titre de la loi sur l'eau¹.

1.3. Contexte et description du projet

Le projet, présenté par la Communauté de communes du Pays de Montereau (CCPM), consiste à aménager des voies pour la circulation des cycles et des piétons le long des rives de la Seine et de l'Yonne, dans le département de la Seine-et-Marne. Sept communes du territoire de la CCPM sont concernées : La Grande-Paroisse, Montereau-Fault-Yonne, Saint-Germain-Laval, Marolles-sur-Seine, Cannes-Écluse, Barbey et Misy-sur-Yonne.

D'une longueur totale d'environ 36,3 km, le tracé comporte trois sections :

- section La Grande-Paroisse – Montereau-Fault-Yonne, le long de la Seine après la confluence Seine / Yonne ;
- section Montereau-Fault-Yonne – Marolles-sur-Seine, le long de la Seine avant la confluence Seine / Yonne ;
- section Montereau-Fault-Yonne – Misy-sur-Yonne, le long de l'Yonne.

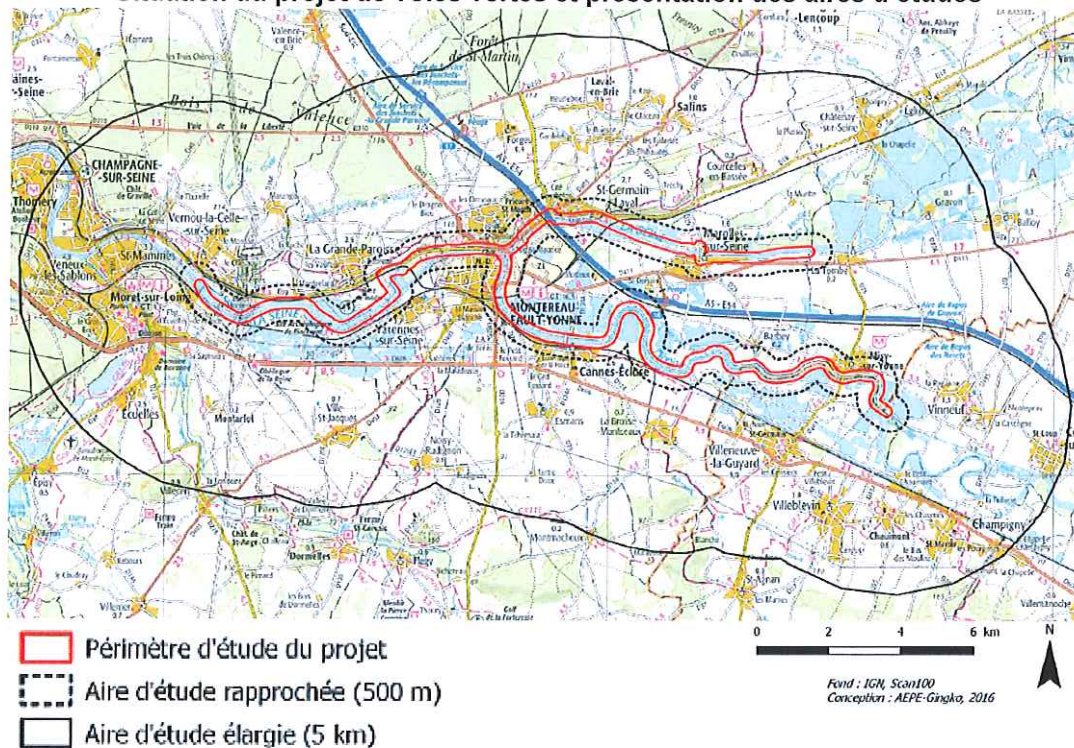
Le projet comprend des secteurs en partage de chaussée, ne faisant pas l'objet de travaux, et des secteurs aménagés en espaces dédiés pour les cycles et les piétons (cf. cartes des pages 239 à 241). Ces derniers empruntent des chemins existants, ainsi que des chemins de halage (chemins bordant la voie d'eau et utilisés pour la circulation des véhicules de

¹ Procédure « loi sur l'eau » : procédure prévue aux articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement.

services, de secours et les ayants-droits). D'après le dossier loi sur l'eau, environ 20 km de voies vertes seraient à aménager.

D'une manière générale, la largeur de la voie verte sera de trois mètres, avec des accotements végétalisés d'au moins un mètre de part et d'autre. En cas de contraintes particulières (passage des écluses, des ponts...), une largeur de seulement 2,50 mètres ou l'implantation de gardes-corps pourraient être envisagées. Le revêtement de la voie verte sera réalisé avec un enrobé à chaud.

Situation du projet de voies vertes et présentation des aires d'études



(Source : étude d'impact – page 8)

La description du projet reste assez succincte, notamment pour ce qui concerne la phase de travaux. Le calendrier prévisionnel des travaux, le déroulement du chantier (phasage éventuel, localisation des installations de chantier, horaires, etc.) ne sont pas précisés. Certaines informations, relatives par exemple à la longueur du projet ou au volume de matériaux décaissés, ne sont apportées que dans le dossier « loi sur l'eau ». La structure de la future voie cyclable et les travaux qui en découlent (déblais et matériaux nécessaires, modalités de construction) sont très peu détaillés. Les équipements (par exemple : signalisation, clôtures, barrières, garde-corps) et aires annexes (pique-nique, jeux) éventuellement prévus ne sont pas présentés, ce qui est regrettable. La fréquentation future de la voie verte n'a pas été estimée.

En revanche, les modalités d'entretien et d'exploitation de la future voie verte sont présentées, ce qui est apprécié.

Sur la forme, la description du projet aurait mérité d'apparaître dès le début de l'étude d'impact² pour une meilleure compréhension, comme c'est le cas dans le résumé non technique.

² Le chapitre « description du projet » est présenté aux pages 242 et 243 de l'étude d'impact.

2. L'analyse des enjeux environnementaux

Les principaux enjeux environnementaux pour ce projet sont : l'eau, les zones humides, la biodiversité, le paysage et le patrimoine, le risque d'inondation, les risques technologiques et les déplacements.

L'analyse de l'état initial de l'environnement met bien en avant les principaux enjeux environnementaux propres au site et au projet. Elle est de très bonne qualité pour les enjeux liés à la biodiversité et au paysage, mais manque de précisions pour ce qui concerne les captages en eau potable, le risque d'inondation et les risques technologiques. Sur la forme, des synthèses sont présentées pour chaque thématique, en fin de paragraphe puis de chapitre, ainsi qu'une synthèse générale et hiérarchisée des enjeux environnementaux du site, ce qui est apprécié.

Eau

Localisé en bordure de la Seine et de l'Yonne, dans la zone de confluence des deux fleuves, le secteur du projet présente un relief relativement plat. L'étude d'impact indique bien les différentes nappes d'eau souterraine présentes. La nappe d'eau la plus proche de la surface est la nappe alluviale, caractérisée par une connexion forte avec le cours d'eau.

Par ailleurs, l'étude d'impact mentionne la présence dans l'aire d'étude de trois périmètres de protection de captages en eau potable et précise que seul le périmètre de protection éloignée du captage de Barbey est touché par le tracé du projet. L'autorité environnementale relève que ces données sont inexactes. En effet, il existe à proximité du projet 38 captages d'adduction en eau potable (dont 32 actifs³) pour la région Île-de-France, ainsi que des ouvrages présents dans le département de l'Yonne voisin (région Bourgogne-Franche-Comté), alors que l'étude d'impact n'a pris en compte que cinq⁴ d'entre eux. Il convient également de signaler la présence de l'usine de traitement d'eau potable située à Montereau-Fault-Yonne et d'un forage privé qui alimente en eau potable le camping de La Brosse-Montceaux.

L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'enjeu lié à la protection de la ressource en eau destinée à la consommation humaine, en fournissant une liste exhaustive des captages présents sur l'aire d'étude (avec le code BSS qui permet de les identifier) et en précisant s'ils sont actifs ou non, leurs périmètres de protection et les arrêtés de déclaration d'utilité publique. Il conviendra ensuite de vérifier pour chaque ouvrage d'adduction si le projet intercepte l'un des périmètres de protection qui s'y rapportent et, le cas échéant, de prendre en compte les interdictions et prescriptions stipulées dans les arrêtés préfectoraux.

Zones humides

L'étude d'impact indique que d'après les données bibliographiques (enquête de données sur les zones humides pilotée par le Forum des Marais Atlantiques, carte « enveloppes d'alerte des zones humides »⁵), une grande partie du projet est située sur des zones susceptibles d'être humides. Les relevés de terrain effectués ont permis de localiser sept zones humides⁶ présentes sur le tracé ou à proximité. Trois de ces zones seront traversées par la future voie verte, ce qui représente une surface totale de zone humide potentiellement directement impactée par le tracé de 378 m².

³ Parmi les 32 captages actifs présents en Île-de-France figure notamment le champ captant des Vals de Seine, comprenant 21 ouvrages d'adduction d'eau potable situés sur la commune de La Grande-Paroisse.

⁴ Les trois périmètres de protection cités dans l'étude d'impact concernent cinq captages, dits Cannes-Écluse 1 et 2, La Brosse-Montceaux 1 et 2 et Barbey 1.

⁵ La carte « enveloppes d'alerte des zones humides » est disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE) d'Île-de-France.

⁶ Il s'agit des zones humides caractérisées selon les critères floristiques et pédologiques définis par la réglementation.

Biodiversité

L'analyse de l'état initial des milieux naturels a été réalisée de manière très satisfaisante. Elle met bien en avant l'intérêt écologique important du secteur du projet, situé en grande partie dans la Bassée, vaste plaine alluviale inondable de la Seine, et le long des corridors que constituent la Seine et l'Yonne.

Les zonages de protection réglementaire ou d'inventaire au titre des milieux naturels interceptés ou à proximité du projet attestent de cette richesse. Le secteur est ainsi en grande partie compris en zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF⁷) de type 2 et dans la zone de protection spéciale (ZPS) « la Bassée » du réseau Natura 2000⁸. Le périmètre d'étude intercepte également deux zones spéciales de conservation (ZSC, qui font également partie du réseau Natura 2000), trois périmètres d'arrêtés de protection de biotope⁹ et plusieurs ZNIEFF de type 1.

Des inventaires de terrain ont été effectués. Ils ont permis de localiser et de cartographier les habitats naturels, les espèces floristiques et les habitats d'espèces faunistiques (amphibiens, reptiles insectes, oiseaux, mammifères terrestres et chauves-souris) les plus intéressants. L'enjeu lié à la présence d'espèces végétales invasives, dont il convient a minima d'éviter l'expansion, est également mis en avant.

Les fonctionnalités écologiques sur le secteur du projet sont également étudiées, au travers de la présentation du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France.

Paysage et patrimoine

L'analyse paysagère réalisée est de très bonne qualité. Claire, bien illustrée, elle décrit d'abord le contexte du projet : les unités paysagères, leurs sensibilités et les enjeux par rapport au projet. L'aire d'étude rapprochée a ensuite été divisée en sept séquences paysagères, sur lesquelles une analyse plus fine des enjeux paysagers a été menée.

Le projet s'inscrit dans un paysage à forte valeur identitaire, celui des deux fleuves et de leurs vallées. Il s'agit d'un paysage de vallée large assez plat, relativement fermé du fait des boisements, encadré par des coteaux qui permettent quelques points de vue. La place de l'eau (fleuves, nombreux plans d'eau) et des motifs liés à l'eau (ponts, moulins, lavoirs, transport fluvial, écluses) est prépondérante. La présence d'infrastructures importantes (autoroute, lignes TGV) et d'installations industrielles (centrale électrique, zones d'activités, sablières) marque également le paysage. En termes d'éléments patrimoniaux, l'étude relève notamment la présence du site inscrit « Confluent Seine et Yonne », emblématique du centre urbain de Montereau-Fault-Yonne et à proximité immédiate de la future voie, et de sept monuments historiques présentant des interactions visuelles avec la voie verte (dont quatre à Montereau-Fault-Yonne).

Les principaux enjeux paysagers identifiés pour le projet sont les suivants :

- valoriser et préserver les points de vue et ouvertures visuelles remarquables identifiés sur les différentes séquences ;
- prendre en compte les points clés du parcours (écluses et passerelles) dans le traitement paysager du projet ;
- prendre en compte le caractère urbain ancien dans la traversée de Montereau-Fault-Yonne ;
- vérifier l'acceptabilité des aménagements proposés au regard des monuments historiques protégés ;
- conserver au maximum les formations végétales d'intérêt (alignements d'arbres, végétation de la ripisylve).

⁷ 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. On distingue 2 types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type 1, secteurs de grand intérêt biologique ou écologique, et les ZNIEFF de type 2, grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

⁸ Le réseau Natura 2000 est un réseau européen constitué de sites de grande valeur écologique. Il comprend les zones de protection spéciale (ZPS), désignées au titre de la directive « Oiseaux » et les zones spéciales de conservation (ZSC), désignées au titre de la directive « Habitats ».

⁹ Les arrêtés de protection de biotope sont des espaces protégés à caractère réglementaire, dont la vocation est la conservation de l'habitat d'espèces protégées.

Risque d'inondation

Si l'étude d'impact apporte globalement l'ensemble des informations attendues sur le risque d'inondation, celles-ci apparaissent de manière dispersée dans plusieurs chapitres¹⁰ et la présentation aurait mérité d'être plus rigoureuse.

Le chapitre « analyse du territoire » (pages 18 et 19) mentionne que les communes traversées par le projet sont concernées par le risque d'inondation de la Seine et de l'Yonne et que ce risque fait l'objet d'un plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la vallée de la Seine, représentant une contrainte dont devra tenir compte le projet.

L'autorité environnementale informe que le projet est situé en zone inondable, définie par le PPRI de la vallée de la Seine, le plan des surfaces submersibles (PSS) de l'Yonne et l'atlas des zones inondables¹¹.

Certaines prescriptions liées à la zone rouge du PPRI, présentée comme la zone la plus vulnérable et dans laquelle le projet est en partie situé, sont décrites dans le chapitre « effets du projet » (page 246). Les autres zonages éventuellement concernés ne sont pas indiqués. L'étude d'impact indique ainsi que les infrastructures de transport sont autorisées en zone rouge du PPRI, sous réserve de prévoir les mesures nécessaires le cas échéant pour conserver les conditions d'écoulement et les volumes de stockage des crues.

Risques technologiques

L'étude d'impact liste les établissements industriels présents dans ou à proximité de la zone d'étude, dont notamment cinq sites classés « Seveso seuil bas » et deux silos, susceptibles de présenter en cas d'accident des effets de nature thermique, toxique ou de surpression. Si l'étude précise que la présence de ces installations peut impacter le projet dans le choix du tracé ou son exploitation, l'analyse reste cependant inaboutie puisque ni la localisation de ces établissements, ni les préconisations liées à leur présence ne sont fournies.

L'autorité environnementale précise que les informations sur les risques technologiques présentés par ces installations et les préconisations en matière de maîtrise de l'urbanisation autour des établissements (notamment en termes de distances d'éloignement) sont formalisées dans un rapport de porter à connaissance. Elle relève que le tracé du projet apparaît notamment très proche des deux silos précités (silo UCASSEM à Cannes-Écluse et silo UNION IN VIVO à la Grande-Paroisse) et recommande d'approfondir l'analyse concernant les risques technologiques.

Par ailleurs, le dossier n'étudie pas la présence de canalisations de transport de fluides sous pression sur le périmètre. L'autorité environnementale relève notamment qu'une canalisation de transport de gaz sous pression, exploitée par GRTGaz, croise le tracé de la voie verte à Cannes-Écluse, et rappelle qu'afin de prévenir les risques d'endommagement des canalisations de transport, les travaux devront être conduits dans le respect de la procédure de DT/DICT¹² définie par le décret modifié n°2011-1241 du 5 octobre 2011.

Déplacements

L'étude d'impact présente le schéma départemental des itinéraires cyclables (SDIC), adopté par le département de la Seine-et-Marne en 2008, dont 3 tronçons concernent le

¹⁰ Les informations relatives au risque d'inondation apparaissent dans les chapitres relatifs à l'analyse du territoire / risques naturels, aux documents d'urbanisme, aux effets du projet sur les risques naturels et à l'analyse de la compatibilité du projet avec le plan de prévention du risque inondation.

¹¹ Le projet est situé en zone inondable :

- pour la section située à l'aval de la confluence : dans la zone inondable définie par le PPRI de la vallée de la Seine de Thomery à Montereau, approuvé le 31 décembre 2002 ;

- pour la section située le long de l'Yonne en amont de Montereau-Fault-Yonne : dans la zone inondable définie par le plan des surfaces submersibles (PSS) de l'Yonne approuvé par décret du 13 janvier 1964 et son arrêté préfectoral du 7 décembre 1994 portant d'intérêt général le plan ;

- pour la section située le long de la Seine en amont de Montereau-Fault-Yonne : dans la zone inondable identifiée par la connaissance de la crue de janvier 1910 figurant à l'atlas des zones inondables des plus hautes eaux connues, sans faire l'objet de dispositions réglementaires opposables.

¹² Les travaux prévus à proximité de canalisations et réseaux enterrés doivent être déclarés à leurs exploitants, avant leur exécution, au moyen de la déclaration de projet de travaux (DT) par le maître d'ouvrage, et la déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT) par l'exécutant des travaux.

périmètre du projet. 8 itinéraires de randonnée sont également en interconnexion avec le projet.

L'étude note que le réseau routier du secteur supporte un trafic assez important, avec un taux de poids lourds élevé. La route départementale D39, qui sera en partie empruntée par le projet, supporte un trafic de 3 480 véhicules par jour, dont 180 poids lourds.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

L'étude d'impact présente les variantes envisagées pour le tracé de la voie verte puis une analyse comparative de celles-ci, qui explique bien ce qui a conduit au choix finalement retenu. Les raisons des choix effectués reposent essentiellement sur l'intérêt paysager, la sécurité ou d'autres raisons techniques (par exemple : chemins utilisés pour d'autres usages, berges en mauvais état).

Les raisons du choix du revêtement (de type enrobé à chaud) ne sont pas explicitées, mais ce type de revêtement est présenté dans le chapitre relatif aux impacts paysagers comme ayant une longévité optimisée et des caractéristiques de roulement intéressantes pour les usagers.

Un chapitre traite de la compatibilité du projet avec les documents supra-communaux, comme le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine-Normandie, le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) ou le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), en rappelant les principales dispositions du projet en lien avec les objectifs de ces plans.

3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

Le dossier décrit les impacts du projet, en distinguant la phase de chantier et la phase d'exploitation (soit une fois le projet finalisé). Les mesures proposées le cas échéant pour éviter, réduire ou compenser ces impacts sont présentées en parallèle, ce qui facilite la compréhension.

Impacts liés aux travaux

L'étude d'impact présente les impacts liés aux travaux, puis les mesures pour les éviter ou les réduire. Ces mesures sont souvent décrites de manière assez générale (par exemple : « lutter contre la propagation des espèces invasives ») et mériteraient d'être détaillées pour être davantage opérationnelles (cf. remarques ci-dessous, dans les paragraphes par thématique).

L'étude d'impact indique (page 264) qu'aucun suivi des mesures n'est envisagé au regard de l'ampleur limitée des impacts du projet finalisé. L'autorité environnementale relève que la phase des travaux est la principale source d'impacts pour ce projet et mérite donc une attention particulière. Le maître d'ouvrage a cependant prévu d'initier un plan de management environnemental du chantier avant le début des travaux, ce qui devrait contribuer à une mise en œuvre effective des mesures préconisées. L'autorité environnementale recommande en outre que les modalités de suivi des effets et des mesures pendant le chantier soient étudiées. L'accompagnement par un écologue pour la définition des mesures, voire le suivi, serait également souhaitable.

Impacts sur l'eau et gestion des eaux pluviales

L'étude d'impact indique que le tracé du projet emprunte des cheminements existants et en partie revêtus, ce qui limite l'augmentation des surfaces imperméabilisées et donc du volume d'eaux de ruissellement. Les mesures de gestion des eaux pluviales sont décrites. Pour les tronçons en partage de chaussée, le système d'assainissement en place sera utilisé. Le long des nouvelles voies, des noues paysagères seront aménagées et le débit de

fuite du rejet vers le milieu naturel sera inférieur à 1 L/s/ha. L'autorité environnementale apprécie qu'un système dit « alternatif »¹³ ait été choisi.

Pour ce qui concerne l'aspect qualitatif, l'étude d'impact estime que le risque de pollution des eaux est faible pendant la phase de travaux et inexistant en phase d'exploitation, étant donné la nature du projet et les mesures qui seront prises pendant le chantier. Au regard de la présence de captages en eau potable et de la proximité des cours d'eau, qui rendent cet enjeu assez sensible, l'autorité environnementale recommande que les mesures permettant de préserver la qualité de l'eau pendant les travaux soient davantage détaillées.

Impacts sur les zones humides

L'étude d'impact précise que, pour réduire les effets du projet sur les zones humides, la traversée des zones humides identifiées s'effectuera grâce à la mise en place d'un platelage en bois (au lieu du revêtement en enrobé prévu sur le reste de la voie cyclable), afin de ne pas modifier le sol en place et de conserver le fonctionnement hydraulique de ces zones. Cette solution de platelage bois mériterait d'être justifiée en termes de faisabilité au regard des usages de fréquentation actuels et futurs de la voie (passages de véhicules notamment).

Impacts sur la biodiversité

Du fait de la nature du projet et du tracé qui empruntera principalement des voies et chemins existants, et pour partie déjà revêtus, les impacts du projet en phase d'exploitation (une fois réalisé) sont jugés non significatifs. L'étude d'impact identifie néanmoins un impact possible concernant l'altération d'habitats sensibles situés en marge du tracé et à l'effarouchement ou le dérangement de certaines espèces, liés à l'augmentation de la fréquentation, qui n'est par ailleurs pas estimée. L'autorité environnementale note qu'il conviendra notamment d'éviter l'implantation des éventuelles aires annexes (aires de jeux par exemple) à proximité des milieux les plus sensibles au dérangement.

Pendant la phase de chantier, l'étude d'impact prévoit la mise en place de mesures spécifiques afin d'éviter tout impact, comme l'adaptation des périodes du chantier, la protection de certains secteurs identifiés comme sensibles en termes d'intérêt écologique et la lutte contre la propagation des espèces invasives. L'autorité environnementale note que ces mesures sont pertinentes mais mériteraient toutefois d'être davantage détaillées (par exemple, carte situant tous les secteurs qu'il convient de protéger et/ou d'éviter pour les installations de chantier ou de stockage, calendrier précisant quels types de travaux sont interdits à quelle période de l'année, rappel des mesures permettant de lutter contre la propagation des espèces invasives).

L'étude d'évaluation des incidences sur Natura 2000 a également permis de conclure que le projet n'aura pas d'impact significatif sur le réseau Natura 2000.

Impacts paysagers

L'étude d'impact rappelle d'abord que le projet, qui emprunte des chemins existants ou en voie partagée, sans modification du relief, permettra de découvrir et de mettre en valeur les paysages fluviaux en déplacements doux, par des chemins parfois peu accessibles aujourd'hui. En ce sens, il aura un impact général positif du point de vue des futurs usagers du projet. Une carte (page 252) présente les chemins aujourd'hui peu praticables et qui seront mis en valeur avec le projet de voie verte, ce qui est apprécié.

Le principal impact repose sur la mise en place d'un revêtement stabilisé d'une largeur de trois mètres sur des sections où le cheminement est actuellement plus réduit et végétalisé. L'étude préconise de rechercher une teinte d'enrobé moins artificielle que celle de l'enrobé routier noir, par exemple un enrobé beige (réalisé avec un liant translucide). Des photomontages illustrant cet impact sont présentés (pages 254).

¹³ Un système alternatif cherche à éviter le rejet des eaux de ruissellement dans le réseau d'assainissement. Il vise à favoriser le stockage et la régulation des eaux le plus en amont possible, à privilégier l'infiltration des eaux non polluées à la parcelle ou leur réutilisation.

Exemple d'un chemin de halage réaménagé avec un revêtement en enrobé beige (Photo interprétation)



(Source : étude d'impact – page 254)

L'étude d'impact détaille ensuite, pour les sept séquences identifiées dans l'état initial, les impacts paysagers et émet des recommandations sur certaines sections, concernant le choix du revêtement ou des aménagements annexes (signalisation, poubelles...). Une attention particulière devra notamment être portée à la traversée du centre historique de Montereau-Fault-Yonne et du site inscrit du confluent. L'étude précise par ailleurs que la portion de voie romaine à Barbey sera conservée, et que le service de l'architecte des bâtiments de France sera consulté pour avis sur le projet.

L'autorité environnementale souligne la qualité de l'analyse réalisée et recommande d'indiquer si les préconisations émises seront suivies et de quelle manière. Elle recommande de privilégier la discrétion dans le choix du revêtement, de la signalétique et du mobilier urbain, et d'éviter la pose de garde-corps, dans les secteurs sensibles.

Impacts liés au risque d'inondation

L'étude d'impact indique que le tracé de la voie verte suivra le terrain naturel et ne générera donc aucun remblai dans la zone inondable. Elle conclut que le projet est conforme à la zone rouge du PPRI. L'autorité environnementale note que le projet une fois réalisé devrait donc, sur l'ensemble de son tracé, préserver le volume d'expansion des crues. La présence d'éventuels équipements annexes (clôtures...) susceptibles de modifier l'écoulement de la crue n'est pas précisée.

En outre, il aurait été souhaitable de préciser la gestion de la voie en cas d'inondation, notamment en termes de communication aux usagers, de présentation des tronçons de la voie les plus vulnérables (pour des inondations fréquentes), et éventuellement des itinéraires de déviation envisagés. De la même manière, pour ce qui concerne la phase de réalisation, l'autorité environnementale rappelle qu'une attention particulière devra être portée à la prise en compte du risque d'inondation pendant le chantier : saisonnalité du chantier, repli ou protection du chantier en cas de crue, etc.

Impacts liés aux risques technologiques

L'étude d'impact précise que le tracé de la voie verte emprunte des voies circulées ou des chemins ouverts au public, et conclut qu'aucune mesure particulière concernant la prise en compte des risques technologiques n'est nécessaire. L'autorité environnementale note qu'il conviendrait notamment de ne pas implanter à proximité des établissements industriels les éventuelles aires annexes à la voie verte (pique-nique, jeux d'enfants, etc.).

Impacts liés aux déplacements

La création des voies vertes aura un effet positif sur les déplacements. En renforçant le maillage de liaisons douces et en améliorant la sécurité et les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes, le projet pourrait favoriser le report modal de la voiture vers les modes actifs (marche et vélo) et contribuer à la diminution des nuisances sonores et atmosphériques liées au trafic routier.

L'étude d'impact indique que le projet est compatible avec le schéma départemental des itinéraires cyclables de la Seine-et-Marne, dont « les itinéraires n°31, 32 et 34 irriguent l'aire d'étude rapprochée », sans préciser de quelle manière. Il aurait été souhaitable d'indiquer comment le projet s'intègre au réseau cyclable existant ou programmé dans le secteur (de niveau intercommunal, régional, national ou européen) et permet d'assurer la continuité des itinéraires cyclables.

Plus localement, afin de favoriser le report modal et ne pas se limiter aux usages de loisirs, l'étude aurait également pu préciser comment s'effectueraient les liaisons depuis les voies vertes vers les principales gares du secteur et vers les principaux pôles générateurs de déplacements (centre-ville, équipements publics, ...).

Effets cumulés avec les projets connus

L'étude d'impact liste différents projets envisagés dans les alentours du projet et précise qu'aucun de ces projets ne répond à la définition de « projet connu » au sens réglementaire du terme¹⁴.

4. L'analyse du résumé non technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Le résumé non technique présenté pour le projet de voies vertes est de bonne qualité. Il reprend de manière cohérente les principales informations apportées dans l'étude d'impact.

5. Information, consultation et participation du public

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale



Michel CADOT

¹⁴ L'article R.122-5 du code de l'environnement indique que les projets connus sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

« - ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R.214-6 et d'une enquête publique ;
- ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement a été rendu public. »