



*Liberté • Égalité • Fraternité*  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFÈTE DE RÉGION PICARDIE  
PRÉFET DE RÉGION HAUTE-NORMANDIE

*Direction régionale de l'Environnement  
de l'Aménagement et du Logement  
de PICARDIE*

*Direction régionale de l'Environnement  
de l'Aménagement et du Logement  
de HAUTE-NORMANDIE*

**Autorité environnementale**  
Préfet de région

**Projet de prolongement sud de l'avenue verte,  
de Forges-les-Eaux à Neuf-Marché,  
présenté par le Département de Seine-Maritime**

**Avis de l'autorité administrative de l'État  
compétente en matière d'environnement  
sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact  
au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement  
(évaluation environnementale)**

N° : 2014-000482

## RESUME DE L'AVIS

Le Département de Seine-Maritime a élaboré un schéma directeur départemental définissant des itinéraires structurants d'intérêt européen ou national. L'avenue verte Londres-Paris en fait partie. Le Département souhaite réaliser la section située entre Forges-les-Eaux et Neuf-Marché.

Long de 33 km, le projet se compose d'une voie verte de 3 m de large réservée aux véhicules non-motorisés. Longeant la voie ferrée de Serqueux-Gisors ou la route départementale 915 (RD 915), l'avenue verte est en site propre sur plus des  $\frac{3}{4}$  de son linéaire. Elle traverse les communes de Forges-les-Eaux, le Fossé, la Bellière, Saumont-la-Poterie, Haussez, Doudeauville, Gancourt-Saint-Etienne, Molagnies, Cuy-Saint-Fiacre, Gournay-en-Bray, Ferrières-en-Bray, Ememont-la-Vilette et Neuf-Marché en Seine-Maritime, et de Saint-Quentin-des-Près dans l'Oise.

Le projet s'inscrit au sein du Pays de Bray, territoire à sensibilités environnementales importantes notamment hydrauliques, écologiques et paysagères. Le secteur de l'avenue verte est en effet caractérisé par un réseau hydrographique dense induit par la présence de l'Epte et de ses affluents, et de zones humides. Le projet est en outre parcouru par plusieurs zonages d'inventaires et espaces d'intérêt communautaire, qui démontrent la grande valeur patrimoniale du secteur. La qualité paysagère du site s'illustre par un maillage bocager encore en bon état, typique du pays brayon.

Par sa configuration et sa nature, le projet aura des impacts limités sur le territoire traversé. L'état initial de l'environnement présenté dans le dossier intègre de manière générale, l'ensemble des domaines pertinents et un niveau de détail suffisant pour chaque domaine, proportionné aux enjeux du projet. L'analyse des impacts du prolongement sud sur l'environnement et, de fait, la proposition des mesures d'évitement puis de réduction ont été réalisées par le pétitionnaire mais manquent de quelques précisions et devraient être complétées.

Le dossier met en évidence les efforts mis en œuvre par le pétitionnaire pour ajuster le tracé de la voie verte en fonction des importants enjeux identifiés.

Le dossier présenté reflète ainsi la volonté du pétitionnaire de limiter les effets du prolongement sud sur l'environnement sensible du territoire traversé par le projet. Le Département de Seine-Maritime a cherché à être le plus pertinent possible sur l'ensemble des thématiques traitées. Dans le respect du Code de l'environnement, l'analyse des effets cumulés et de la prise en compte du Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) devront être intégrées. Le développement des thématiques relatives aux zones humides, à l'eau et aux espaces agricoles, ainsi que la mise à disposition des éléments de réflexion ayant permis d'aboutir à l'identification des impacts résiduels du projet sur les milieux naturels, pourraient être encore davantage développées, pour mettre complètement en lumière le bilan environnemental positif du projet dans son ensemble.



Longeant la voie ferrée reliant Serqueux à Gisors ou la RD 915, le prolongement sud se compose de 33 km de voie verte. Cette voie sera donc « exclusivement réservée à la circulation des véhicules non-motorisés, des piétons et des cavaliers » (article R.110-2 du code de la route). La voie aura une largeur de 3 m et sera aménagée à 80 % en site propre. Un peu moins d'un kilomètre de linéaire s'insère sur le territoire picard.

La conception du prolongement sud s'accompagne d'aménagements paysagers, de la création d'aires de stationnement, de la mise en place de la signalétique nécessaire, de la réalisation de passerelles de franchissement de l'Epte, d'aménagements spécifiques de traversée de la RD 916, de la RD 915 et de la RN31, ainsi que d'ouvrages de rétablissement hydraulique. Étant dédié aux usages sportifs et de loisirs se pratiquant majoritairement en journée, aucun éclairage spécifique ne sera mis en place pour le projet.

## **1.2- Contexte juridique**

Ce projet fait l'objet d'une étude d'impact au titre de l'article R122-2 du code de l'environnement.

Conformément à l'article R122-7 de ce même code, ce projet doit faire l'objet d'un avis de l'autorité compétente en matière d'environnement dite « Autorité environnementale ». Selon l'article R122-6 du code de l'environnement, l'autorité administrative compétente pour ce type de projet est le préfet de la région sur laquelle le projet doit être réalisé. Lorsque le projet est situé sur plusieurs régions, l'autorité environnementale est le préfet de chaque région concernée. Le présent avis est par conséquent rendu conjointement par les préfets des régions de Haute-Normandie et de Picardie.

## **2- Enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité Environnementale**

L'entité géographique du Pays de Bray, au sein duquel est localisé le projet, constitue un territoire à forts enjeux environnementaux notamment sur les milieux naturels, les points de captages d'eau potable et leur périmètre de protection, sur le foncier agricole et la sécurité des utilisateurs de la voie verte.

Les caractéristiques géomorphologiques et hydromorphologiques confèrent au Pays de Bray d'importantes singularités hydrologiques, paysagères et écologiques liées :

- à la présence de zones humides, de l'Epte et de ses affluents ;
- au maillage bocager typique du pays brayon ;
- à la multiplicité des zonages d'inventaires et espaces communautaires ;
- à l'existence d'habitats remarquables et d'espèces protégées.

Des points de captages d'eau potable sont localisés au sud de la commune de Neuf-Marché, sur la zone du projet. Autour de ces points, des périmètres de protection sont définis pour assurer la préservation de la qualité des eaux souterraines au droit des sites concernés par ces périmètres, principalement vis-à-vis des pollutions ponctuelles et accidentelles.

Le secteur d'implantation du projet se compose de nombreuses parcelles agricoles. La préservation du foncier agricole constitue de ce fait un enjeu important pour le projet.

L'avenue verte est aménagée à 20 % en site partagé. Elle interagit en outre avec la voie ferrée Serqueux-Gisors et traverse ponctuellement des routes en particulier à fort trafic (RN 31 et RD 915). La sécurité des utilisateurs de l'avenue verte vis-à-vis de cette interaction et de ces traversées constitue un enjeu pour le projet.

### **3 - Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de sa qualité et du caractère approprié des informations qu'elle contient**

#### **3-1- Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, qualité du résumé non technique**

L'étude d'impact comprise dans le dossier d'enquête préalable à la DUP n'aborde pas l'ensemble des thématiques demandées par l'article R122-5 du code de l'environnement. Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus au sens du 4° du II de ce même article, ne figure pas dans le présent dossier. C'est également le cas pour les éléments permettant d'apprécier la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique (SRCE). Le dossier devra donc être complété sur ces points.

Le Département de Seine-Maritime a choisi de présenter l'analyse des impacts résiduels du projet sur les milieux naturels. Les éléments de réflexion ayant permis d'aboutir à l'identification de ces impacts résiduels auraient pu être intégrés afin de faciliter la compréhension du dossier.

L'analyse de certaines thématiques demandées par l'article R122-5 du code de l'environnement pourrait être également approfondie, notamment en ce qui concerne la consommation des espaces agricoles et naturels. En effet, selon l'article R-122-5 III de ce même code, les projets relevant d'une infrastructure de transport doivent traiter des thématiques suivantes :

- analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;
- analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;
- évaluation de la consommation énergétique résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;
- analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ;
- description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes utilisées pour les évaluer et en étudier les effets.

La voie verte a une vocation touristique et propose une offre de loisirs, mais elle n'est pas de nature à engendrer une extension significative de l'urbanisation, une consommation énergétique, à générer un trafic motorisé et par voie de conséquence, de pollution et de nuisance en phase d'exploitation. Certains de ces points ont été abordés brièvement sans être exploités distinctement au sein de l'étude d'impact. Les avantages induits pour la collectivité y ont été en outre appréciés.

Le résumé non technique est concis et compréhensible par des personnes non-spécialistes. Il contient les principaux points abordés par l'étude d'impact.

#### **3-2- Analyse de la qualité et de la pertinence des informations fournies par l'étude d'impact**

##### **a- Description du projet**

La présentation détaillée du projet permet une bonne appropriation du contexte et des caractéristiques du projet. Des croquis ainsi que des cartes illustrent la présentation.

La sécurisation de la traversée de la RD915 par les utilisateurs de l'avenue verte nécessiterait une réflexion plus approfondie. Les cyclistes de l'avenue verte sont en effet mélangés à la circulation générale sans aménagement particulier autre qu'un réglage du phasage des feux tricolores.

## **b- État initial de l'environnement**

De manière générale, l'analyse de l'état initial reprend l'ensemble des domaines de l'environnement pertinents et le niveau de détail fourni pour chaque domaine est proportionné aux enjeux du projet. L'identification et l'analyse des zones humides auraient pu toutefois être approfondies.

De nombreuses illustrations et cartes agrémentent cette partie ce qui facilite sa compréhension. Néanmoins, le tracé du projet aurait pu y être intégré afin de mettre en regard le projet vis-à-vis des milieux qu'il traverse, et particulièrement au sein de la carte de synthèse des contraintes.

### **Patrimoine culturel**

Les travaux en ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager) et en sites inscrits sont soumis à l'avis ou à l'accord préalable de l'architecte des bâtiments de France. Cette précision pourra être apportée.

### **Milieux naturels, faune et flore**

Les inventaires faune et flore ont été réalisés aux périodes appropriées pour les différents groupes taxonomiques et les méthodologies d'expertises ont été détaillées. L'absence des listes d'espèces inventoriées, associées à leur statut de protection et de patrimonialité, ne permet pas toutefois d'aborder la thématique complètement.

### **Zones humides**

Les zones humides n'ont pas été clairement identifiées au sein de la zone d'étude du projet. Le pétitionnaire s'est cependant attaché à délimiter certaines d'entre elles, telles que les bassins, les mares et les plans d'eau.

Les zones humides ont été principalement abordées sous leur aspect relatif à la biodiversité. Leurs fonctionnalités et leurs fonctionnements hydrauliques auraient pu être développés.

### **Compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes**

La compatibilité du projet avec les orientations du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands n'a pas été distinctement démontrée.

La cohérence du projet avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie de Haute-Normandie serait à apprécier.

### **Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme opposables**

La compatibilité du projet de prolongement sud avec les documents d'urbanisme opposables a été bien vérifiée.

### **Prise en compte du prolongement sud de l'avenue verte avec les projets connexes**

Les projets de modernisation de la voie ferrée entre Serqueux et Gisors, de déviation de la RN 31 à Gournay-en-Bray, ainsi que les autres projets d'aménagements cyclables ont été pris en compte. Le Département de Seine-Maritime s'est attaché à assurer la bonne cohérence de ces projets avec l'avenue verte. La poursuite des échanges avec les porteurs de certains de ces projets, comme celui de la modernisation de la voie ferrée en cours d'étude, est recommandée pour assurer à terme cette bonne adéquation.

## **c- Raisons du choix du scénario retenu**

Le Département de Seine-Maritime a choisi comme principe de base, de suivre la voie ferrée pour faire face aux variations topographiques du Pays de Bray que le prolongement traverse. Pour autant, le Département s'est intéressé à l'analyse de variantes locales. Une explication argumentée des raisons qui l'ont conduit à retenir un tracé définitif figure dans le dossier.

Les avantages et les inconvénients du tracé et des variantes locales non retenues ont été exposés sur plusieurs sections. Les aspects techniques, économiques et environnementaux ont été étudiés.

Néanmoins, le tracé proposé à la jonction des communes de Molagnies en Seine-Maritime et de Saint-Quentin-des-Près en Picardie traverse des espaces agricoles avant de longer la voie ferrée. Une justification de ce choix serait à apporter. Une concertation a été menée avec les exploitants concernés par le projet, en association avec la Chambre d'Agriculture de Seine-Maritime, dans l'optique de préserver au mieux les espaces agricoles. Toutefois, la collaboration avec la Chambre d'Agriculture de Picardie ne transparaît pas dans le dossier.

#### **d- Présentation des impacts sur l'environnement et des mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser les conséquences du projet sur l'environnement**

##### **Patrimoine culturel**

Le Département de Seine-Maritime a pris l'attache de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) lors de l'avant-projet le 7 mai 2014. Aucun commentaire particulier n'avait été émis. Si le projet présenté n'est pas conforme à l'avant-projet, le Département devra se rapprocher de l'ABF pour recueillir son avis.

##### **Activités agricoles**

Le projet impacte des espaces agricoles et la quantification des surfaces visées serait à apprécier. L'étude des variantes de tracé montre, en plus du volet relatif à la concertation avec les exploitants concernés par le projet, le souhait du pétitionnaire d'ajuster au mieux le tracé définitif de la voie verte en fonction des enjeux agricoles.

##### **Zones humides**

Ces milieux sont également concernés par l'implantation de la voie verte. L'évaluation des surfaces impactées devrait permettre de définir :

- si le projet doit être soumis à autorisation ou déclaration au titre de la loi sur l'eau ;
- les compensations éventuelles exigées par la disposition 78 du SDAGE en cas d'autorisation ou déclaration au titre de la loi sur l'eau.

L'analyse de la fonctionnalité des zones humides impactées pourrait être en outre développée.

##### **Hydrologie**

Le volet relatif à l'eau, étant présenté de manière sommaire et globale, aurait pu être plus développé. Les mesures proposées, telles que des précautions de chantier ou de gestion des abords de la voie verte, restent générales. Le dossier indique toutefois que le projet fera l'objet d'un dossier au titre de la loi sur l'eau au sein duquel l'ensemble des mesures en faveur des eaux superficielles et souterraines sera détaillé.

Concernant le remplacement et la création de passerelles de franchissement de l'Epte au niveau de Gournay-en-Bray, des compléments sur les aspects techniques pourraient être apportés afin de limiter les effets sur les milieux naturels connexes, d'assurer le libre écoulement des crues et de ne pas perturber la continuité écologique des cours d'eau. Cet aspect devra être développé dans le cadre du dossier au titre de la loi sur l'eau. Néanmoins, ces compléments peuvent déjà être apportés au présent dossier.

##### **Points de captage d'eau potable**

Le prolongement sud de l'avenue verte traverse les périmètres de protection des points de captage d'eau potable recensés au sud de Neuf-Marché. Une attention particulière devra donc être portée sur le respect des conditions des arrêtés préfectoraux des déclarations d'utilité publique des points de captage, tout particulièrement lors des travaux de réalisation du projet.

Évaluation des incidences Natura 2000

Une meilleure identification de l'étude dans le dossier permettrait d'accroître sa compréhension par le public.

4- Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet

Le projet de prolongement sud de l'avenue verte présenté par le Département de Seine-Maritime a pour objectif la découverte du patrimoine local par des modes de déplacement sportifs et de loisirs, respectueux de l'environnement, de dynamiser le tourisme et ainsi de développer l'attractivité des territoires traversés. De par sa nature, les nuisances sonores, les pollutions atmosphériques, lumineuses, du sol, de l'eau et des milieux naturels seront négligeables lors de son exploitation. L'avenue verte présente un bilan positif pour la santé publique sous réserve de la préservation des périmètres de protection de captage en phase chantier.

Le pétitionnaire s'est appliqué à identifier de manière pertinente les enjeux et montre, tout au long de l'étude d'impact, sa volonté de limiter les effets du tracé sur l'environnement sensible du territoire traversé par le projet. Cependant, la prise en compte des effets cumulés du projet avec les autres projets connus, ainsi que celle du SRCE devra être réalisée. En outre, l'analyse de certaines thématiques telles que les espaces agricoles, les zones humides et l'hydrologie, ainsi que les réponses à apporter pour bien les prendre en compte, gagneraient à être développées. Des compléments détaillés devront être apportés pour l'hydrologie et les zones humides, lors de l'instruction du dossier au titre de la loi sur l'eau.

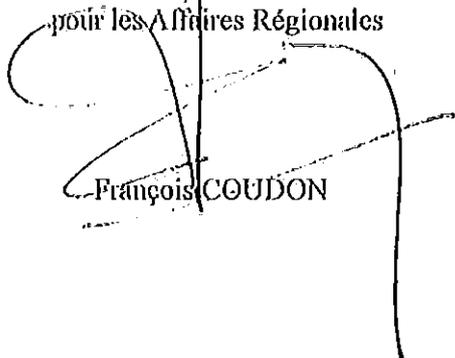
La forme du dossier permet globalement au public de bien s'approprier le document, notamment au travers d'un guide permettant au lecteur d'identifier rapidement les domaines qui l'intéressent. La compréhension de l'étude d'impact serait néanmoins facilitée par la mise à disposition des éléments de réflexion ayant abouti à l'identification des impacts résiduels du projet sur les milieux naturels.

Enfin, il est important de noter que le projet s'inscrit dans une démarche de développement durable en proposant un itinéraire de déplacements réservé aux véhicules non-motorisés pour des usages touristiques, de loisirs et également quotidiens (déplacements domicile-travail, scolaires, ...).

Son bilan environnemental global, de par la conception même du projet (mode doux, ...), est très positif.

Amiens, le 15 décembre 2014

Pour la Préfète et par délégation  
Le Secrétaire Général  
pour les Affaires Régionales



François COUDON

Rouen, le

18 DEC. 2014

Le préfet de région Haute-Normandie



Pierre-Henry MACCIONI