

PREFET DE LA REGION PICARDIE

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

**VÉLOROUTE VOIE VERTE DE LA VALLÉE DE LA SOMME
ENTRE SAINT-VALÉRY-SUR-SOMME ET PÉRONNE (80)**

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE SUR L'ETUDE D'IMPACT

Synthèse de l'avis

Le projet de Véloroute voie verte de la vallée de la Somme, sur le territoire de 76 communes du département, de Saint-Valéry-sur-Somme à Péronne, consiste à aménager sur les anciens chemins de halage, le long du fleuve Somme et de la Somme canalisée, une véloroute de 124 km environ, destinée aux modes de déplacements doux. La maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par le Conseil général de la Somme.

De l'ordre de 2,5 à 3 mètres de large et revêtu en matériau de type «roulable », cet itinéraire à plus de 85 % en site propre constituera l'épine dorsale du schéma directeur des itinéraires cyclables et servira également les intérêts économiques et touristiques du département dans le cadre du grand projet de valorisation de la vallée de la Somme. Cet axe structurant pour les territoires traversés sera un véritable équipement public destiné principalement aux activités de loisirs où les divers usagers devront apprendre à cohabiter en harmonie.

Il est situé dans un secteur présentant des enjeux hydrologiques et écologiques majeurs, en fond de vallée, en zone à dominante humide répertoriée par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Artois Picardie et en zone inondable. Il traverse le périmètre de plusieurs sites Natura 2000 et de zones naturelles d'intérêts écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF).

Les enjeux environnementaux principaux sont donc la protection de la ressource en eau et des milieux aquatiques, mais également la préservation de la biodiversité et du cadre de vie des habitants (bruit, pollution, paysage).

Concernant l'eau, le projet fera l'objet d'un arrêté d'autorisation cadre fixant les prescriptions générales et d'arrêtés complémentaires. Il est compatible avec les orientations du SDAGE et les impacts liés aux travaux seront faibles.

Concernant la biodiversité, les habitats écologiques remarquables seront préservés par le projet. Avec les mesures correctives, l'étude conclut à l'absence d'incidences significatives sur la biodiversité et sur le réseau Natura 2000.

S'agissant de la protection des espèces, les perturbations induites par le projet nécessitent de solliciter une dérogation au titre de l'article L411-2 du Code de l'environnement. Il est à noter que l'obtention de cette dérogation, bien qu'obligatoire pour réaliser les travaux, n'est pas un préalable indispensable à l'octroi de la déclaration d'utilité publique.

L'étude d'impact est conforme au Code de l'environnement. L'autorité environnementale recommande cependant de :

- préciser le lien entre le projet et les travaux engagés sur certains tronçons du chemin de halage (pose de revêtement entre Daours et Lamotte Brebière) ;
- corriger quelques données erronées de l'état initial relatives aux documents d'urbanisme ;
- apporter des précisions sur la compatibilité du projet avec les dispositions du plan de déplacements urbains (PDU) d'Amiens et la prise en compte du schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Grand Amiénois en cours d'élaboration.

Enfin, le projet aura des impacts positifs sur la santé et l'air, en favorisant les déplacements doux. Les déplacements motorisés seront interdits sur la véloroute. Des mesures sont prévues pour éviter, réduire ou compenser les interactions avec d'autres usages (pêche notamment).

Amiens, le 5 juin 2012

Pour le Préfet de Région
Le Secrétaire Général pour
les Affaires Régionales

Pierre GAUDIN

ANNEXE 1

Analyse technique détaillée du rapport d'évaluation

I - Analyse du contexte du projet

Le projet de Véloroute voie verte de la vallée de la Somme consiste à aménager une piste cyclable de 124 km environ, le long de la Somme et de la Somme canalisée, entre Saint-Valéry-sur-Somme et Péronne.

Situé sur le territoire de 76 communes du département de la Somme, il est intégré au schéma national des véloroutes et voies vertes : il en constitue un des maillons (le parcours n°15) reliant la Baie de Somme à Reims et l'axe Paris-Strasbourg le long de la Marne.

L'itinéraire reprend des chemins existants, dont le chemin de halage le long du fleuve Somme, en majeure partie, mais aussi des chemins sur terrain naturel enherbés (cf. étude d'impact page 13 et 64). L'infrastructure sera d'une largeur variant de 2,5 à 3 mètres sur l'ensemble du parcours, avec des tronçons plus étroits entre Eclusiers-Vaux et Feuillères, qui traversent ou passent à proximité de plusieurs sites Natura 2000.

Cet itinéraire à plus de 85 % en site propre constituera l'épine dorsale du schéma directeur des itinéraires cyclables et servira également les intérêts économiques et touristiques du département dans le cadre du grand projet de valorisation de la vallée de la Somme. Cet axe structurant pour les territoires traversés sera un véritable équipement public destiné principalement aux activités de loisirs, où les divers usagers devront apprendre à cohabiter en harmonie.

Les travaux consisteront à :

- mettre en place des revêtements sur les chemins;
- créer des aires de repos sur l'itinéraire;
- aménager des parkings, rampes de mise à l'eau, pontons de pêche pour les pêcheurs;
- renforcer les berges sur 19 km dont 10,8 km par pose de gabions et 1,4 km de palplanches (cf. dossier cadre de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, page 18).

La fréquentation de l'itinéraire est estimée entre 50 000 et 150 000 visiteurs par an selon les sections (cf. étude d'impact page 13).

II - Cadre juridique

Les dossiers de demandes d'autorisation ayant été déposés avant le 1^{er} juin 2012, le projet, d'un montant de 19 millions d'euros H.T. (cf. étude d'impact page 13), est soumis à étude d'impact au titre des articles L122-1 à L122-3 et suivants, R122-5, 1^o (Ouvrages et travaux sur le domaine public fluvial) et 2^o (Voies publiques et privées) et R122-8, I (ouvrages et travaux dont le coût total est supérieur à 1,9 millions d'euros) du Code de l'environnement.

L'étude d'impact est fournie en vue de la demande préalable de déclaration d'utilité publique (DUP) du projet et de la demande préalable d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (articles L214-1 à L214-6 du code de l'environnement).

L'objet du dossier cadre d'autorisation au titre de la loi sur l'eau est d'estimer les incidences globales du programme de travaux sur les ressources en eau, le milieu aquatique ainsi que sur les écoulements. Chaque opération fera ultérieurement l'objet d'un dossier technique spécifique qui précisera les travaux, les impacts et les mesures, afin d'obtenir un arrêté complémentaire d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Conformément à l'article R214-8 du Code de l'environnement, l'étude d'impact est jointe aux deux dossiers pour une enquête publique coordonnée des procédures de DUP et d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

En parallèle de l'instruction de ces deux procédures, conformément aux articles R122-1 et suivants du Code de l'environnement, cette étude d'impact (évaluation environnementale) doit faire l'objet d'un avis d'une autorité administrative compétente en matière d'environnement. Pour ce type de projet, il s'agit du Préfet de région.

Le présent avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale produite par le pétitionnaire, à savoir l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

L'avis de l'autorité environnementale est transmis au pétitionnaire et doit être joint aux dossiers d'enquête publique. Il ne préjuge en rien de l'avis qui sera rendu par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

III - Enjeux identifiés par l'autorité environnementale

La nature du projet (voie verte) et sa réalisation en majorité sur un ancien chemin de halage existant laissent supposer des effets relativement limités sur l'environnement en phase de fonctionnement de l'infrastructure. Toutefois, les divers travaux nécessaires à la réalisation du projet induisent des incidences prévisibles sur la ressource en eau, les milieux aquatiques, l'écologie, le paysage et, plus généralement, le cadre de vie des habitants ainsi qu'éventuellement sur la protection du patrimoine historique et archéologique.

Par ailleurs, le projet est situé dans un secteur présentant des enjeux hydrologiques et écologiques majeurs.

D'un point de vue hydrologique, il se situe dans le lit majeur (zone inondable) du fleuve Somme et traverse la zone à dominante humide répertoriée par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2010-2015 du bassin Artois-Picardie (districts Escaut, Somme et côtiers Manche mer du Nord et Meuse).

De même, il traverse plusieurs aires d'alimentation de captages prioritaires pour la protection de la ressource en eau potable répertoriées par le SDAGE entre Abbeville et Péronne (cf. carte 22 du SDAGE).

D'un point de vue écologique, le tracé traverse 5 sites et passe à proximité de 6 autres sites du réseau Natura 2000 (cf. étude d'impact page 27) :

- la zone spéciale de conservation (ZSC-directive habitats) « Marais et monts de Mareuil – Caubert (traversée) ;
- la ZSC « Basse vallée de la Somme de Pont-Remy à Breilly » (traversée) ;
- la ZSC « Marais de la moyenne Somme entre Amiens et Corbie » (traversée) ;
- la ZSC « Moyenne vallée de la Somme » (traversée) ;
- la zone de protection spéciale (ZPS – directive Oiseaux) « Etangs et marais du bassin de la Somme » (traversée) ;
- la ZSC « Estuaires et littoral Picards (baies de Somme et d'Authie) en limite ;
- la ZSC « réseau de coteaux calcaires du Ponthieu méridional » à 300 m ;
- la ZSC « Tourbières et marais de l'Avre à 2,5 km ;
- la ZSC « marais arrières-littoraux picards » à 4,3 km ;
- la ZPS « marais arrières-littoraux picards » à 4,4 km ;
- la ZPS « Estuaires picards : Baies de Somme et d'Authie » à 8,2 km.

Il traverse également le périmètre d'autres inventaires tels que des zones naturelles d'intérêts écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF), qui signalent la présence de plusieurs espèces protégées menacées.

La zone présente donc à la fois un intérêt hydrologique connu (zone d'expansion naturelle de crue et zone à dominante humide) et écologique (présence d'espèces protégées remarquables qui ont justifié la désignation des sites NATURA 2000).

Concernant le paysage, le tracé traverse plusieurs sites inscrits et le périmètre de protection de monuments historiques (cf. étude d'impact page 55).

De même, le secteur d'implantation présente un enjeu pour le cadre de vie des riverains et des usagers de la voie d'eau et un enjeu potentiel pour l'archéologie.

IV - Analyse du caractère complet de l'évaluation environnementale (étude d'impact)

Le dossier reçu le 16 avril 2012 pour avis de l'autorité environnementale comprend :

- le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de Véloroute Voie Verte de la Vallée de la Somme de Saint-Valéry-sur-Somme à Péronne ;
- le dossier cadre de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau ;
- le sous-dossier «parties communes au dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de Véloroute Voie Verte de la Vallée de la Somme de Saint-Valéry-sur-Somme à Péronne et de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau».

Sur la forme, l'étude d'impact déposée avant le 1^{er} juin 2012 (date d'entrée en vigueur du décret n°2011-2019 portant réforme des études d'impact) est conforme aux articles R122-1, R122-3, R414-19 et R414-23 du Code de l'environnement.

En effet, le Code de l'environnement (Art. R.122-3) précise le contenu de l'étude d'impact, qui doit être en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement.

Cette étude doit comprendre :

- une analyse de l'état initial (cf. étude d'impact, chapitre C pages 15 à 57) ;
- une analyse des effets directs et indirects (cf. étude d'impact, chapitre E pages 84 à 114) ;
- les raisons pour lesquelles le projet a été retenu (cf. étude d'impact, chapitre D pages 58 à 83) ;
- les mesures envisagées pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé (cf. étude d'impact, chapitre E pages 84 à 114), ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes (cf. étude d'impact, chapitre F pages 115 à 116) ;
- une analyse des méthodes utilisées (cf. étude d'impact, chapitre G pages 117 à 121) ;
- une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter (cf. étude d'impact, chapitre E, II pages 85 à 86) ;
- un résumé non technique (cf. étude d'impact, chapitre B pages 11 à 14).

Par ailleurs, le Code de l'environnement prévoit que les projets soumis à étude d'impact font l'objet d'une évaluation de leurs incidences éventuelles au regard des objectifs de conservation des sites Natura 2000, qu'ils sont susceptibles d'affecter de manière significative (cf. articles L414-4 et R414-19). L'article R414-23 du Code de l'environnement, modifié par le décret n°2010-365 du 9 avril 2010, précise le contenu de cette évaluation au titre de Natura 2000.

L'évaluation au titre de Natura 2000 est conforme à l'article R414-23 du code précité (cf. étude d'impact chapitre E, IV, b pages 89 à 98, annexe 11 et cartes en annexe 12).

De même, l'étude d'impact est conforme à l'article R.122-1 du Code de l'Environnement, qui demande de faire figurer « la dénomination précise et complète du ou des auteurs de l'étude d'impact » (cf. étude d'impact page 2).

V - Analyse de la qualité du contenu du rapport environnemental et du caractère approprié des informations qu'il contient

V-1 Analyse de l'état initial

L'étude d'impact étudie successivement les différents thèmes (milieu physique, naturel, humain, paysage et patrimoine) et en déduit les principales sensibilités environnementales. Ces enjeux sont cartographiés par thématique.

Concernant le milieu physique, l'étude a identifié les enjeux hydrologiques liés à :

- la présence des zones à dominante humide identifiées par le SDAGE et des captages d'alimentation en eau potable (cf. étude d'impact pages 18 et 19) ;
- la vocation piscicole du cours d'eau (cf. étude d'impact page 22) ;
- les risques naturels (cf. étude d'impact pages 23 et 25).

Le sous-dossier « Dossier de compatibilité avec le SDAGE du bassin Artois-Picardie » détaille la prise en compte des orientations de ce schéma.

Concernant les enjeux écologiques, l'étude est complète. Elle liste les différents espaces naturels répertoriés : sites Natura 2000, ZNIEFF, arrêté de protection de biotope (APB), zones RAMSAR, réserve naturelle, réseau des espaces naturels sensibles (cf. pages 27 à 32). Elle évoque également le projet de parc naturel régional de Picardie Maritime et l'opération grand site de la baie de Somme (page 29).

Des inventaires de terrain ont été réalisés par le bureau d'étude CERE aux périodes les plus favorables à l'observation de chaque espèce, d'avril 2010 à janvier 2011 (cf. sous-dossier « bio-évaluation Faune Flore milieux naturels », dossier minute, pages 7 et 8). Les habitats écologiques présents sur le site du projet sont listés (cf. étude page 33). La liste des espèces remarquables contactées et leur statut de protection sont indiqués (cf. étude d'impact pages 33 à 36).

Les résultats de ces inventaires sont présentés dans différentes annexes aux dossiers (cf. « bio-évaluation Faune Flore milieux naturels » dossier de synthèse, dossier minute, annexe 12 : documents cartographiques et les compléments d'étude en annexes 13 et 14).

Chaque espèce remarquable contactée est présentée en détail, localisée et son intérêt hiérarchisé (cf. sous-dossier « bio-évaluation Faune Flore milieux naturels », dossier minute pages 71 à 232 et pages 254 à 268).

Ainsi, parmi les nombreuses espèces inventoriées sur le périmètre d'étude, il est à noter la présence de :

- 2 espèces floristiques protégées au niveau national - la Grande Douve et la Nivéole d'été - et 4 au niveau régional - la Sesslerie bleuâtre, la Dactylorhize négliée, le trèfle d'eau et le Scirpe épingle ;

- 24 espèces d'oiseaux protégés et menacés (11 protégés au niveau européen et 13 au niveau national), dont 5 très fortement prioritaires : le Blongios nain, la Cigogne blanche, le Milan noir, le Milan royal et la Rousserolle turdoïde ;
- 9 espèces de mammifères protégés (le hérisson, l'écureuil roux et 7 espèces de chauves-souris), dont 2 espèces prioritaires de chauves-souris (la Noctule commune et l'Oreillard roux ou gris) ;
- 3 espèces d'amphibiens et 3 espèces de reptiles protégés ;
- 10 espèces d'insectes remarquables dont l'Ecaïlle chinée.

De même, l'étude a identifié huit espèces floristiques invasives (cf. sous-dossier «bio-évaluation Faune Flore milieux naturels», dossier minute pages 115 à 123).

Par ailleurs, les biocorridors sont identifiés (cf. sous-dossier «bio-évaluation Faune Flore milieux naturels», dossier minute page 252 et carte 7 en annexe 12).

Concernant le cadre de vie, les usages du site sont analysés (cf. étude d'impact pages 37 à 50).

Les enjeux paysagers, patrimoniaux, agricoles, acoustiques et de qualité de l'air sont également identifiés.

V-2 Justification du projet

A ce stade du projet, les dossiers remis présentent les principes d'aménagement retenus du programme de travaux en les détaillant sommairement (cf. étude d'impact pages 65 à 76).

Le projet consiste en l'aménagement d'une liaison douce, réservée aux circulations non motorisées, entre Péronne et Saint Valéry-sur-Somme (au niveau de l'embouchure du canal dans la baie de Somme). L'itinéraire est prévu en majeure partie sur le chemin de halage le long de la Somme (cf. étude d'impact page 60 à 74).

D'une largeur variant de 2,5 m à 3 m, cet itinéraire à plus de 85 % en site propre (exclusivement réservé aux piétons, cyclistes, aux rollers ou personnes à mobilité réduite sur certaines sections) sera revêtu en matériaux adaptés aux usages et milieux traversés (cf. annexe 2 « note de synthèse du projet de Véloroute voie verte de la vallée de la Somme » du dossier d'enquête publique préalable à la DUP et étude d'impact page 60 et 61) :

- enrobés à base de liant végétal sur les sections urbaines ;
- grave-émulsion à base de liant translucide ou enduit en sections périurbaines ;
- sable stabilisé renforcé avec éventuel film polymère en section rurale.

Une cinquantaine d'aires d'arrêt seront aménagées à intervalles réguliers avec des niveaux d'équipements variables selon les situations : aires de pique-nique, bancs, panneaux d'informations, attaches vélos et/ou parkings (cf. annexe 2 « note de synthèse du projet de Véloroute voie verte de la vallée de la Somme » et étude d'impact, page 61). La plupart de ces aires existent déjà. Seule une dizaine environ seront à créer (cf. annexe 2 « note de synthèse du projet de Véloroute voie verte de la vallée de la Somme » du dossier d'enquête publique préalable à la DUP) . Leur aménagement, qui sera réalisé en concertation avec les acteurs locaux, n'est pas détaillé.

Le projet nécessitera la reprise de 19,2 km de berges, dont 7 km en techniques végétales, 10,8 km en gabions ou enrochement et 1,4 km en palplanches (cf. étude d'impact page 75). Les 12,2 km en techniques non végétales nécessitent une autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Il nécessite également l'acquisition du chemin de halage lorsqu'il est établi sous forme de servitude, notamment sur la section Amiens-Abbeville. La surface d'acquisition, calculée entre le sommet de berge et l'extrémité du contre-fossé, est estimée à 44 ha (cf. annexe 2 « note de synthèse du projet de Véloroute voie verte de la vallée de la Somme » du dossier d'enquête publique préalable à la DUP).

Des variantes de tracé ont été étudiées sur certains secteurs, pour tenir compte des difficultés techniques d'aménagement du chemin, des usages actuels (pêche notamment), de l'opportunité de découverte d'un site proche ou de la présence de sensibilités environnementales fortes écologiques ou paysagères (cf. étude d'impact pages 77 à 83).

Par ailleurs, des aménagements complémentaires sont prévus en « mesures compensatoires » pour les pêcheurs. Ces aménagements sont à considérer comme partie intégrante du projet. Ils ont fait l'objet de compléments d'étude et nécessiteront pour certains des acquisitions foncières (cf. annexe 17).

V-3 Analyse des effets directs et indirects du projet et mesures correctives

Le maître d'ouvrage indique les effets temporaires liés à la phase de chantier et les effets permanents en phase d'exploitation de la véloroute. Il propose des mesures correctives pour limiter les effets du projet sur l'environnement.

Ces mesures sont chiffrées (cf. chapitre F page 116).

L'analyse est relativement complète, mais soulève quelques remarques :

- l'installation de pontons pour les pêcheurs ne peut être considérée comme une mesure compensatoire, mais plutôt comme un élément du programme de travaux ;
- l'aménagement des aires de stationnement devra favoriser la préservation des espaces verts et prévoir le stationnement des véhicules motorisés, y compris les deux roues.

Notion de programme

Le lien entre le projet et des travaux commencés sur certains tronçons (pose de revêtement sur le chemin de halage entre Daours et Lamotte – Brebière) serait à préciser.

Compatibilité avec les documents d'urbanisme

Le tableau concernant les documents d'urbanisme est à corriger (cf. étude d'impact page 38). Contrairement à ce qui est indiqué :

- les communes de Boismont, Flixecourt et Hangest-sur-Somme sont dotées d'un plan local d'urbanisme (PLU) ;
- les communes d'Eronnelle et Belloy-sur-Somme sont dotées d'une carte communale (CC) ;
- les communes de Cahon, Port-le-Grand, Curly, Bouchon, Bourdon, Yzeux, Vaire-sous-Corbie, Vaux-sur-Somme, Saily-Laurette, Chuignolles et Cappy ne sont pas dotées d'un document d'urbanisme.

L'étude d'impact devrait préciser que les communes du Pays du Grand Amiénois, impactées par le projet, sont concernées par l'élaboration du schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Grand Amiénois. Son approbation devrait intervenir en fin d'année 2012. L'étude d'impact doit démontrer de quelle manière le projet est pris en compte dans le SCOT (continuités écologiques, prise en compte de l'objectif de valorisation touristique...).

Le plan de déplacements urbains (PDU) de la communauté d'agglomération Amiens Métropole, actuellement en cours de révision, n'est pas mentionné dans l'étude d'impact.

L'autorité environnementale recommande d'apporter des précisions sur la compatibilité de ce projet avec les dispositions du PDU (état actuel des liens avec les différents réseaux de transports publics, état des lieux de l'accessibilité des espaces publics aux personnes à mobilité réduite...).

En terme de servitude d'utilité publique (cf. étude d'impact page 49), il est à préciser que la véloroute voie verte est concernée par le projet de plan de prévention des risques inondation (PPRI) de la vallée de la Somme et de ses affluents, dont la procédure d'approbation est en cours.

Gestion des eaux

Conformément aux dispositions des articles L214-1 et suivants du code de l'environnement, ce projet fera l'objet d'un arrêté d'autorisation cadre fixant les prescriptions générales et d'arrêtés complémentaires relatifs à chaque tronçon de travaux (ces derniers restant en lien avec le plan de gestion du fleuve Somme).

Le projet démontre sa compatibilité globale avec les orientations du SDAGE Artois-Picardie (cf. annexe 15). Les travaux consisteront à reprendre l'existant. Les impacts liés aux travaux seront faibles et respectueux de l'environnement.

Ainsi, concernant les milieux aquatiques, même si le projet traverse des zones à dominante humide répertoriées par le SDAGE 2010-2015, l'annexe 15 montre que le projet préserve les différentes fonctionnalités des zones humides : «gestion quantitative des eaux, protection de la qualité des eaux souterraines, préservation de la diversité biologique, support d'activités de pleine nature susceptible de favoriser le développement local : randonnée, découverte pédagogique, chasse, pêche...» (cf. orientation 25 du SDAGE 2010-2015 du bassin Artois-Picardie).

De même, concernant les protections de berge, le maître d'ouvrage limite les renforcements et s'engage à privilégier les techniques végétales (cf. annexe 15 page 8).

Pour le milieu naturel

L'étude évoque les différents types d'impacts prévisibles et les hiérarchise dans un tableau synthétique (cf. étude d'impact pages 91 et suivantes) en renvoyant vers les annexes pour les détails (cf. sous-dossier « bio-évaluation Faune Flore milieux naturels », dossier minute pages 300 et suivantes).

La possibilité de destruction d'espèces ou d'habitats d'espèces protégées est notamment évoquée ainsi que l'impact fort lié au dérangement d'espèces remarquables par l'activité humaine (cf. étude d'impact, tableau de synthèse pages 93 à 95).

Lors de l'élaboration du projet, les aménagements proposés en mesures compensatoires pour l'activité de la pêche (cf. étude d'impact page 107) doivent être considérés comme partie intégrante du projet.

Ces aménagements (aires d'arrêt, parkings, pontons, etc...) en dehors de l'aire étudiée initialement, ont motivé la production d'analyses complémentaires (cf. annexe 13). Toutefois, étant donné qu'il reste encore à définir certains aménagements à l'issue de concertations avec les différents usagers, la définition de l'impact réel et donc la proposition de mesures sont difficiles à ce stade (cf. sous-dossier «bio-évaluation Faune Flore milieux naturels», dossier minute pages 326 et suivantes).

Des mesures sont proposées pour éviter, réduire ou compenser les impacts sur le milieu naturel (cf. étude d'impact pages 98 à 103) dont :

- le balisage des stations d'espèces protégées végétales ;
- l'évitement des travaux en dehors du chemin de halage ;
- la définition de l'emplacement des aires d'arrêt le plus loin possible des stations d'espèces protégées ;
- les précautions de chantier :
 - prévoir des zones étanches, en dehors des stations d'espèces remarquables, pour le ravitaillement en carburant ou l'entretien des engins de chantier ;
 - réaliser les travaux en dehors des périodes de nidification (fin mars à début août) ;
 - conserver les habitats de reproduction des oiseaux.

Des mesures sont également prévues pour éviter le développement d'espèces végétales invasives (cf. étude d'impact page 98) :

- le contrôle de la qualité des terres de remblais ;
- la végétalisation rapide des zones laissées à nu ;
- la mise en place d'un programme de veille vis à vis de ces espèces ;
- la sensibilisation du personnel de travaux.

Pour Natura 2000 :

L'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 comprend (cf. étude d'impact, chapitre IV, b pages 89 et suivantes et annexe 11) :

- une présentation du projet et des cartes permettant de localiser l'espace sur lequel le projet peut avoir des effets (cf. annexe 11 pages 8 à 18) ;
- un exposé des raisons pour lesquelles le projet est susceptible d'avoir des incidences sur les sites Natura 2000 (cf. étude d'impact page 89) ;
- l'analyse des effets temporaires ou permanents, directs ou indirects sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du site (cf. annexe 11 pages 104 à 113) ;
- un exposé des mesures qui seront prises pour supprimer ou réduire ces effets dommageables (cf. annexe 11 pages 104 à 113).

Avec les mesures proposées, l'évaluation conclut à l'absence d'effet résiduel significatif dommageable sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000 présents alentours (cf. annexe 11 pages 104 à 113).

Ainsi, par exemple, pour le Blongios nain, si l'évaluation de l'impact lié au dérangement en période de nidification est fort, l'ampleur de l'impact par rapport à la population régionale est considérée comme faible (cf. sous-dossier « bio-évaluation faune flore milieux naturels » page 312). Cette conclusion mériterait d'être approfondie.

Pour rappel, conformément aux articles L411-1 et L411-2 du Code de l'environnement, la destruction d'espèces mais également la destruction, l'altération ou la dégradation du milieu particulier à certaines espèces protégées ainsi que la perturbation intentionnelle nécessite l'obtention d'une dérogation préalable.

Pour le patrimoine culturel :

L'étude évoque la présence de périmètres de protection de monuments historiques classés, de sept sites inscrits et d'un site classé (cf. étude d'impact page 55). A priori, le projet ne traverse pas le site classé. En revanche, il traverse des périmètres de protection de monuments historiques classés et des sites inscrits.

L'étude rappelle la nécessité de consulter l'architecte des bâtiments de France (ABF) avant la réalisation des travaux en site inscrit et dans les périmètres de protection des monuments historiques, ainsi que la réglementation en matière de vestiges archéologiques.

Pour le paysage :

Cette étude est riche en éléments de compréhension du projet et du contexte dans lequel il s'inscrit, qu'il s'agisse du réseau de véloroute et voies vertes que du milieu traversé. La description du projet est très technique et constitue un programme détaillé des travaux prévus. Ce programme témoigne d'une vision très fonctionnelle de cet aménagement.

Les questions du paysage et du patrimoine sont abordées dans l'analyse de l'état initial de l'environnement. L'analyse du paysage est satisfaisante.

L'autorité environnementale recommande, pour optimiser le traitement paysager lors de phase d'étude détaillée, de prendre en compte :

- les éléments contenus dans l'atlas des paysages de la Somme (cf. tome 2 - entités paysagères de la vallée de la Somme) ;
- l'aménagement des berges lagunées, préconisées en tant que mesure environnementale, dans la recherche de qualification paysagère de l'itinéraire ;
- la mise en situation de découverte de ces paysages, afin d'améliorer la perception des paysages traversés ;
- les points singuliers de l'itinéraire : belvédères, point d'accès à des sites dominants...

Une attention particulière devra être portée aux boucles de la Haute-Somme entre Corbie et Peronne.

Les liens qui existent entre la dimension paysagère de cet aménagement avec les retombées attendues que ce soit en terme de développement touristique que de cadre de vie pour les habitants de la vallée, sont à rappeler.

Pour le bruit

Des impacts potentiels limités en phase travaux sont attendus (cf. étude d'impact page 105). En phase d'exploitation, la voie verte étant réservée aux modes doux, il n'y a pas d'impact supplémentaire attendu pour les riverains.

Des mesures classiques de précaution de chantier sont proposées pour réduire les nuisances en phase travaux. De même, des équipements sont prévus pour limiter l'accès de la véloroute aux modes doux (cf. étude d'impact page 116). Ces mesures ne sont pas précisées.

V-4 Dispositif de suivi

Des dispositifs de suivi sont prévus dans le cadre du plan de gestion environnemental du chantier et le suivi écologique (cf. étude d'impact pages 103 et 116).

V-5 Coût collectif et avantages induits pour la collectivité

L'évaluation des coûts collectifs a fait l'objet d'un chapitre (cf. partie II, pages 85 à 86). Celui-ci constitue également une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité exigée par l'article R122-3, 6° du Code de l'environnement pour les infrastructures de transport.

V-6 Analyse du résumé non technique.

Le résumé non technique (cf. «étude d'impact, chapitre B, pages 11 et suivantes), de lecture facile, reprend en les synthétisant les différentes phases de l'étude (état initial, impacts et mesures proposées, coût des mesures, analyse des méthodes et rappel de la concertation menée).

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

Le projet présenté fait partie d'un itinéraire voué aux modes de déplacements non motorisés. Il contribue donc à la politique de développement de ceux-ci.

Pour répondre aux forts enjeux hydrologiques et écologiques, des études importantes ont été réalisées et des variantes ont été étudiées pour privilégier l'évitement des secteurs les plus sensibles. Lorsque cet évitement n'a pu être retenu, pour des motifs de sécurité routière des variantes étudiées, des mesures de réduction et de compensation ont été proposées.

La prise en compte des espèces invasives en phase travaux est également prévue.

Concernant l'hydrologie et le milieu aquatique, à ce stade du projet, certains éléments restent encore à définir en terme d'impact et de mesures correctives. Ils nécessiteront des arrêtés de prescriptions de mesures complémentaires au titre de la loi sur l'eau.

Toutefois, le dossier démontre la compatibilité du projet avec les orientations du SDAGE du bassin Artois-Picardie.

Avec les mesures proposées, l'évaluation au titre de Natura 2000 conclut à l'absence d'incidence significative sur les sites traversés ou proches du projet.

S'agissant de la protection des espèces, le dossier mentionne des perturbations induites par le projet, ce qui impose de solliciter une dérogation au titre de l'article L411-2 du Code de l'environnement. Il est à noter que l'obtention de cette dérogation à l'article L411-1 du code de l'environnement, bien qu'obligatoire pour réaliser les travaux, n'est pas un préalable indispensable à l'octroi de la déclaration d'utilité publique.

En conclusion, l'étude d'impact est conforme au Code de l'environnement. Toutefois, l'autorité environnementale recommande de :

- préciser le lien entre le projet et des travaux engagés sur certains tronçons du chemin de halage (pose de revêtement entre Daours et Lamotte Brebière) ;
- corriger quelques données erronées de l'état initial relatives aux documents d'urbanisme ;
- apporter des précisions sur la compatibilité du projet avec les dispositions du plan de déplacements urbains (PDU) d'Amiens et la prise en compte du schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Grand Amiénois en cours d'élaboration.