Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA REGION PICARDIE

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

PROJET D'AMÉNAGEMENT D'UNE VOIE VERTE SUR LE DÉLAISSÉ FERROVIAIRE ENTRE ORMOY-VILLERS ET MAREUIL-SUR-OURCQ (60) PRÉSENTÉ PAR LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU PAYS DE VALOIS

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

Synthèse de l'avis

Le projet déposé par la Communauté de communes du Pays de Valois, consiste à aménager une voie verte (route réservée aux véhicules non motorisés, aux piétons et aux cavaliers) d'une longueur de 21 km, dans l'emprise d'une ancienne voie ferroviaire désaffectée sur le territoire des communes de Antilly, Betz, Boissy-Fresnoy, Boullare, Etavigny, Lévignen, Mareuil-sur-Ourcq, Neufchelles, Ormoy-Villers et Thury-en-Valois dans le département de l'Oise.

Le projet prévoit l'implantation d'une bande cyclable de 3 mètres de large, séparée de la voie réservée aux cavaliers. Cet aménagement comprend le défrichement de près de 7,5 hectares, dont une partie en site Natura 2000, la réfection d'ouvrages d'art et des aménagements de carrefours.

Il est situé dans un secteur présentant des enjeux forts hydrologiques, écologiques et paysagers, en fond de vallée de la Grivette. Il traverse le périmètre du site Natura 2000 « forêts picardes : massif des trois forêts et bois du Roi » et de zones naturelles d'intérêts écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) signalant la présence de nombreuses espèces protégées. Il traverse aussi les périmètres de protection de captages d'alimentation en eau potable et le site inscrit du « parc du château de Betz ».

Concernant l'hydrologie, le projet fera l'objet d'un arrêté de prescriptions dans le cadre de la déclaration au titre de la loi sur l'eau.

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

Les perturbations induites par le projet et les défrichements nécessitent de solliciter une dérogation aux interdictions liés aux espèces protégées. De même, il doit être envisagé une demande d'autorisation de défrichement au titre du Code forestier.

Sur la forme, l'étude d'impact est conforme au Code de l'environnement. Toutefois, l'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact notamment sur son volet paysager par :

- un schéma détaillé des aménagements des ouvrages d'art ;
- des clarifications sur la nature et la couleur du revêtement choisi pour la voie ;
- des précisions sur l'aménagement prévu dans la traversée du site inscrit et ses abords en respectant les préconisations de l'architecte des bâtiments de France ;
- l'analyse détaillée de la compatibilité du projet avec les servitudes des espaces boisés classés (EBC) et des périmètres de protection des monuments historiques.

Enfin, le projet aura des impacts positifs sur la santé et l'air, en favorisant les déplacements doux.

Amiens, le 29 janvier 2013

Pour le Préfet et par délégation
Le Secrétaire Général
pour les Affaires Régionales

François COUDON

Avis détaillé

I - Contexte du projet

Le projet déposé par la Communauté de communes du Pays de Valois (CCPV), consiste à aménager une voie verte d'une longueur de 21 km, dans l'emprise d'une ancienne voie ferroviaire désaffectée entre Mareuil-sur-Ourcq et Ormoy-Villers (60).

Il traverse le territoire des communes de Antilly, Betz, Boissy-Fresnoy, Boullare, Etavigny, Lévignen, Mareuil-sur-Ourcq, Neufchelles, Ormoy-Villers et Thury-en-Valois dans le département de l'Oise.

Il s'inscrit dans les réseaux de modes de transport doux locaux et nationaux. Le projet de voie verte entre Mareuil-sur-Ourcq et Ormoy-Villers est inclus dans la liaison « Chantilly - Château-Thierry », qui figure dans le schéma régional des véloroutes voies vertes de Picardie. Ce schéma a pour objectif de réaliser un réseau structurant avec les itinéraires de pistes cyclables d'intérêt national et européen.

Cette mise en réseau pourrait se concrétiser dans le cadre du « Pays sud de l'Oise », en articulation avec le projet de véloroute « Trans'Oise » développé par le Conseil Général. Cet axe est-ouest permettra à terme de desservir des sites touristiques majeurs (Chantilly, Senlis), de relier deux axes du réseau national et le futur axe européen « eurovéloroute 3 » (axe Paris-Compiègne via Ermenonville et axe Paris-Compiègne via la vallée de l'Ourcq).

A l'échelle locale, le projet doit permettre :
- la création d'un itinéraire de promenade et de loisirs ;
- l'aménagement d'une liaison douce reliant les centres bourgs de plusieurs communes permettant une alternative à l'usage de la voiture, pour certains usagers des gares d'Ormoy-Villers et Mareuil-sur-Ourcq (cf. page 140) ;
- le développement touristique et économique du secteur par la mise en valeur des territoires.

Il comprend (cf. dossier pages 43 et page 20) :
- l'implantation d'une voie cyclable de 3 mètres de large à usage mixte (piétons, cycles, rollers ...) accessible aux personnes à mobilité réduite, séparée de la voie réservée aux cavaliers sur le terrain naturel ;
- l'aménagement de trois aires d'accueil à Ormoy-Villers, Betz et Mareuil-sur-Ourcq, avec une aire de pique – nique à Betz ;
- l'aménagement d'équipements spécifiques pour les cavaliers sur les ouvrages d'art, aux abords des passages à niveau et des aires d'accueil ;
- l'implantation d'une signalétique (pose de panneaux d'informations).

II - Cadre juridique

Le projet est soumis à étude d'impact conformément à l'annexe de l'article R122-2, (6°d : toutes routes d'une longueur supérieure à 3 kilomètres) du Code de l'environnement (CE). En effet, l'article R110-2 du Code de la route précise qu'une voie verte est une « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ».

Il est soumis à enquête publique conformément à l'article L123-2, I, 1° (livre 1, titre II, chapitre III) du CE. Conformément à l'article L126-1 du même code, s'agissant d'un projet public d'aménagement, il devra faire l'objet d'une déclaration de projet.

Par ailleurs, conformément aux dispositions des articles L214-1 et suivants du Code de l'environnement, le projet fera l'objet d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau (cf. annexe 2).

De même, il nécessitera diverses demandes d'autorisations spécifiques dont celles :
- au titre des articles L214-13 et suivants du nouveau Code forestier, pour les déboisements ;
- au titre des articles L411-1 et L411-2 du Code de l'environnement, pour la dérogation d'interdiction de dérangement et de destruction d'habitats d'espèces protégées ;
- au titre du Code du patrimoine, pour les travaux en site inscrit et dans les périmètres de protection des monuments historiques.

Selon l'article R122-7 du Code de l'environnement, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, donne son avis sur le dossier d'étude d'impact dans les deux mois suivant sa réception.

Selon l'article R122-6 du Code de l'environnement, l'autorité administrative compétente pour ce type de projet est le préfet de région.

Le présent avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale produite par le pétitionnaire et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. 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 l'emprise d'une ancienne voie ferrée existante laissent supposer des effets relativement limités sur l'environnement. Toutefois, la situation du projet et les travaux nécessaires à sa réalisation induisent des incidences prévisibles sur la ressource en eau, le paysage ainsi que sur la biodiversité. En effet, le secteur traversé présente des enjeux forts hydrologiques, écologiques et paysagers. Ainsi, le projet traverse plusieurs zonages d'inventaires environnementaux.

D'un point de vue hydrologique, il longe la rivière de La Grivette, affluent de l'Ourcq, traversant la zone à dominante humide associée, répertoriée par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2010-2015 du bassin Seine-Normandie. De même, il traverse les bassins d'alimentation de captages (BAC) prioritaires du SDAGE sur les communes de Antilly, Boullarre et Thury-en-Valois.

Du point de vue des risques, le tracé de l'ancienne voie ferrée est en dehors de zone inondable. Toutefois, il traverse (en passage à niveau) la route nationale RN2, axe de transports de matières dangereuses. Des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont identifiées à proximité du tracé.

D'un point de vue écologique, l'ancienne voie ferrée traverse (cf. dossier, cartes pages 76 à 81) :

- la zone de protection spéciale (ZPS – directive « oiseaux ») du réseau Natura 2000 « Forêts picardes : massif des trois forêts et bois du roi » ;
- la zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO) associée, du même nom « massif des trois forêts et bois du roi » ;
- deux zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) signalant la présence d'espèces protégées remarquables :
    - la ZNIEFF de type 1 « la Basse vallée de la Grivette » ;
    - la ZNIEFF de type 1 « Massif forestier du Roi » ;
- des bio-corridors.

Concernant le paysage, le tracé traverse le site inscrit du « parc du château de Betz » et le périmètre de protection de monuments historiques, les églises de Mareuil-sur-Ourcq et Ormoy-Villers (cf. étude d'impact, cartes pages 130 et 131).

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

IV - Analyse du caractère complet du rapport environnemental

Le dossier reçu le 13 décembre 2012 pour avis de l'autorité environnementale comprend le dossier d'enquête « Bouchardeau » version décembre 2012. Sur la forme, l'étude d'impact est conforme au contenu demandé par les articles R122-5 et R414-23 du code de l'environnement.

En effet, conformément à l'article R.122-5 du Code de l'Environnement, qui précise le contenu de l'étude d'impact, elle comprend :

- une description du projet (cf. chapitre 5) ;
- une analyse de l'état initial (cf. chapitre 4) ;
- une analyse des effets directs et indirects (cf. chapitre 6) ;
- une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus (cf. chapitre 6.4) ;
- une esquisse des principales solutions de substitution examinées et les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu (cf. chapitre 5,2) ;
- les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme opposables et son articulation avec d'autres plans et programmes concernés (cf. chapitres 4,4, 4,5 et 4,6, chapitre 6,2,1,5, page 187);
- les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé (cf. chapitre 6), ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes (cf. chapitre 6.3) et les modalités de suivi des mesures (page 193) ;
- une analyse des méthodes utilisées (cf. chapitre 9) ;

- les noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation (cf. chapitre 2) ;
- lorsque la réalisation des travaux est fractionnée, l'étude d'impact de chacune des phases doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme (cf. chapitre 3) ;
- **les éléments demandés spécifiquement pour les infrastructures de transport :**
  - une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuelle de l'urbanisation (pages 195, 197) ;
  - une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation de ces espaces (page 197) ;
  - une analyse des coûts collectifs des pollutions, des nuisances et des avantages induits pour la collectivité (cf. chapitre 8) ;
  - une évaluation de la consommation énergétique résultant de l'exploitation du projet (page 211) ;
  - une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes utilisées pour les évaluer et en étudier les effets (pages 199, 200, 206) ;
- un résumé non technique (cf. chapitre 1).

Par ailleurs, le Code de l'environnement prévoit, dans son article R 414-19, que les projets soumis à étude d'impact, même situés en dehors d'un site Natura 2000, font l'objet d'une évaluation de leurs incidences éventuelles au regard des objectifs de conservation des sites qu'ils sont susceptibles d'affecter de manière notable. L'évaluation produite (cf. chapitre 6,2,2,1 pages 188 à 194, carte page 78 et annexe 4) est conforme au contenu fixé par l'article R414-23 du Code de l'environnement.

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

V-1 Description du projet et notion de programme de travaux

Le dossier précise que le projet constitue une entité fonctionnelle propre. Il forme donc à lui seul un programme de travaux (cf. chapitre 3 page 49).

A ce stade de l'étude (avant-projet), le dossier remis présente les principes d'aménagement retenus en les détaillant sommairement (pages 157 à 177). La description des principales caractéristiques techniques de l'aménagement à réaliser est détaillée et illustrée. Cependant, certains aspects importants pour l'analyse des impacts comme la durée du chantier (chapitre 6,1,12 page 184) ou les besoins d'occupation temporaire de parcelles agricoles, pour le stockage de matériaux ou d'installation de chantier (chapitre 6,1,2, page 182), ne sont pas encore connus.

L'emprise de l'ancienne voie ferrée a une largeur variable, comprise entre 5 m et 26 m. Elle constitue la majeure partie de la voie verte, hormis une section de 900 m empruntant le chemin communal n°7 à Mareuil-sur-Ourcq et une section de 300 m empruntant le chemin de l'Ermitage à Ormoy -Villers. Ces deux sections longent la voie ferrée en activité (cf. page 157 et planche page 162).

Il est prévu (cf. pages 158 à 177) :

- de défricher cette emprise sur une largeur de 12 m (page 158), voire plus (pages 162 à 177) ;
- d'exécuter des terrassements sur une largeur de 4 m et 40 cm d'épaisseur pour réaliser les fondations de structure de la voie verte sur les sections où le ballast n'existe plus, soit sur environ 10,5 km (page 158) ;
- de réaliser la structure de la voie (fondation) en cailloux et grave non traitée (GNT) sur géotextile sur environ 10,5 km (sur les sections où le ballast n'existe plus) ;
- de structurer les sections en ballast, par un apport de matériaux fins sur une largeur de 4 m ;
- de retirer une partie des rails encore existants (sur environ 6 km) ;
- d'exécuter un revêtement en enrobé de type béton bitumineux « BBSG 0/10 » (noir) sur une largeur de 3 mètres avec accotements stabilisés sur l'ensemble du tracé, sauf dans la traversée du parc du château de Betz (350 m), qui sera en enrobé beige clair ;
- d'exécuter la réfection du pont route situé sur la commune de Mareuil-sur-Ourcq et de deux ponts rails situés à Betz (cf. page 159) ;
- de réaliser l'aménagement d'un chemin sur terrain naturel pour les cavaliers, parfois hors délaissé ferroviaire (page 162), par le défrichement d'une zone de passage, l'équipement des ponts (ouvrages d'art) de gardes-corps surélevés et le traitement des intersections routières (installation de bacs de sable de 30 m²) ;
- d'aménager les carrefours des chemins non prioritaires par l'installation de stop ou arrêt sur les chemins latéraux et de dispositif anti-intrusion (borne fixe en bois ou rail récupéré) sur la voie verte (cf. page 159) ;
- d'aménager les carrefours des routes prioritaires (RN2, voies départementales et communales) par l'implantation d'équipements spécifiques (rétrécissement, contrôle d'accès, ...) en concertation avec les maîtres d'ouvrages (cf. pages 153 à 156 et 159) ;

- d'implanter tous les 100 m, en guise de bornes métriques, les demies-traverses de chemin de fer récupérées sur le site (cf. page 160) ;
- d'installer des bancs et corbeilles aux entrées de la voie verte, ainsi que des bancs tous les 300 m entre Macquelines et Antilly (sur 6 km environ) en vue de l'obtention du label « tourisme et handicap » ;
- d'aménager trois aires d'accueils à Ormoy-villers , Betz et Mareuil-sur-Ourcq avec une aire de pique-nique à Betz (cf. pages 151 et 160, planche page 170).

Les informations présentées restent à préciser, notamment au niveau des carrefours, des ouvrages d'art (ponts) et de la signalisation, en concertation avec les différents maîtres d'ouvrages concernés, afin de concilier l'aménagement avec les règles de sécurité publique et les contraintes d'entretien, de maintenance ou d'accès des secours. Ainsi, par exemple, la structure de la voie verte devra pouvoir supporter le poids des véhicules de secours ou des forces de l'ordre. Elle ne devra pas être glissante (structures en bois sur certains ponts). La mise en place d'obstacles saillants (demi-traverses envisagées tous les 100 m en guise de borne) sera à proscrire ou à éloigner de la voie. Sur les secteurs isolés (en forêt) le fonctionnement des réseaux de téléphonie mobile devra être vérifié.

Par ailleurs, la planche relative à la section jouxtant la voie ferrée en activité fait apparaître la mise en place d'une clôture et d'un tracé de voie équestre en forêt hors emprise (page 162). Cette section mériterait d'être décrite et illustrée de manière plus détaillée.

V-2 Analyse de l'état initial

L'étude d'impact, réalisée par les bureaux d'études Segic Ingénierie et Biotope, étudie successivement les différents thèmes environnementaux prévus par la réglementation pour en déduire les principales sensibilités. De nombreuses cartes et photographies illustrent le dossier. De même, les conclusions de chaque chapitre figurent dans un encart à la fin de chaque chapitre, ce qui facilite la lecture rapide du document. Cependant, certaines cartes présentées pour l'écologie sont peu lisibles (pages 78 et suivantes).

Volet risques
Il n'existe pas de plan de prévention des risques (PPR) naturels sur le secteur d'étude. Cependant des risques naturels sont identifiés sur le territoire et repris dans le dossier (coulées de boues, remontée de nappe, retrait et gonflement des argiles, mouvements de terrains). A noter que le risque lié aux cavités souterraines est uniquement qualifié de moyen alors que l'aléa effondrement en masse et localisé peut être fort (cf. atlas des risques naturels majeurs disponible sur le site internet de la direction départementale des territoires de l'Oise).

Concernant les risques industriels, ils sont bien identifiés et pris en compte dans le dossier.

Volet eau
Les enjeux eau sont bien identifiés (pages 60 à 70). L'étude a pris en compte le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie. Les zones à dominante humide répertoriées par le SDAGE (cf. page 67), les périmètres de protection de captages d'alimentation en eau potable et leur bassin d'alimentation (cf. pages 62 à 65) sont localisés.

Nature et biodiversité
L'étude, réalisée par Biotope, identifie les zonages d'inventaires connus aux alentours en rappelant synthétiquement leur intérêt (page 78 à 80). Des inventaires ont été réalisés de mars à septembre 2011, à des périodes propices à la détection de la majorité des espèces (annexe 3, pages 92 et 93).

Les habitats écologiques présents sur le site du projet sont listés et cartographiés (pages 85 à 86). La liste des espèces remarquables contactées et leur statut de protection sont indiqués (pages 87, 90, 91, 93, 95 et 96).

Les résultats de ces inventaires sont détaillés dans l'annexe 3. Bien que réalisés sur un cycle biologique incomplet, ils ont permis de confirmer la présence de plusieurs espèces protégées et/ou rares et menacées en Picardie ou de leurs habitats, susceptibles d'être impactées par le projet telles que (annexe 3 pages 28 et suivantes) :
- deux espèces protégées végétales (la Bruyère cendrée et la Violette des chiens) et une espèce rare (la Véronique en épi) ;
- cinq espèces d'amphibiens protégés dont la Grenouille agile ;
- six espèces de reptiles ;
- cinquante-quatre espèces d'oiseaux protégés nicheurs, dont le Pouillot de Bonelli (très fortement prioritaire) ;
- douze espèces de chauves-souris.

Paysage
L'étude traite sommairement du patrimoine historique (chapitre 4,9 page 132) et du paysage (pages 141 à 143).

Agriculture
La surface agricole utile (SAU) du territoire des communes traversées représente plus de 5 000 hectares en 2010, en

baisse de 8 % par rapport à 2000. L'élevage est peu présent sur ce territoire, uniquement sur le territoire d'Antilly. L'activité agricole dominante est la production de grandes cultures.

Parmi les trois séquences caractéristiques du site du projet, la séquence agraire comprend une topographie d'espaces ouverts et de terres agricoles entre Macquelines et Antilly.

Un silo de stockage des céréales est situé aux abords immédiats de la voie ferrée. Une servitude d'interdiction d'aménagement à moins de 25 m du silo existe. Elle est prise en compte par le projet.

V–3 Analyse des effets directs et indirects du projet et mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible compenser les conséquences du projet

Le maître d'ouvrage indique les effets temporaires liés à la phase de chantier et les effets permanents en phase d'exploitation de la voie verte. Il propose des mesures correctives pour limiter les effets du projet sur l'environnement. Ces mesures sont chiffrées (cf. pages 179, 180, chapitre 6,3 page 202). Un suivi est proposé pour le volet écologique.

L'analyse est donc relativement complète, mais soulève quelques remarques compte tenu du manque de précisions liés au stade d'avancement du projet (avant-projet).

Santé humaine
Les enjeux sanitaires (protection de la ressource en eau, assainissement, émissions atmosphériques, nuisances sonores) sont pris en compte de façon satisfaisante.

Dans la suite du projet, toutes mesures devront être prises pour assurer la protection des captages d'eau potable situés à proximité de la voie verte lors des travaux d'aménagement et en phase d'entretien de la voie verte.

Gestion des eaux
A ce stade de l'étude, seule une analyse générale a été réalisée et des principes de mesures sont proposées telles que des précautions de chantier classiques (cf. pages 182, 183). Des études complémentaires (sondages géotechniques) sont en cours pour la définition des travaux à réaliser et la préparation de l'étude d'incidence au titre de la loi sur l'eau (cf. pages 185 à 187).

Le projet relève de la déclaration Loi sur l'eau au titre de la rubrique 2,1,5,0 de l'article R214-1 du Code de l'environnement « rejets d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol ». Compte tenu que les écoulements du bassin naturel sont déjà interceptés par le délaissé ferroviaire et les ouvrages existants, il ne sera pris en compte que la nouvelle surface imperméabilisée sur le remblai existant, soit environ 6,3 hectares.

La voie verte étant prévue sur le remblai de l'ancienne voie ferrée, aucun impact n'est attendu sur les zones humides environnantes (page 186).

Avec les principes de mesures prévues pour la protection de la ressource en eau, le dossier démontre sommairement sa compatibilité avec les principales orientations fondamentales du SDAGE 2010-2015 du bassin Seine-Normandie (page 187).

Nature et biodiversité
Des perturbations importantes sont attendues en phase chantier et en phase de fonctionnement sur le milieu naturel (habitats, faune et flore). Treize mesures sont prévues, détaillées et chiffrées, pour éviter et réduire les effets du projet tant en phase chantier qu'en phase de fonctionnement (pages 178 à 193) :

- ajustement des dates d'intervention pour éviter la destruction d'espèces ;
- accompagnement d'un écologue en phase de conception (traitement des accotements, ...) et en phase travaux ;
- contrôle des gites potentiels de chauves-souris lors des réaménagements des ouvrages d'art ;
- balisage et pose de barrières pour interdire l'accès en phase chantier aux stations d'espèces protégées et habitats remarquables (les landes au lieu-dit Les Bochets) ;
- choix des installations de chantier et des accès en dehors des zones à enjeu ;
- déplacement de ballast en période de mobilité des lézards des murailles (fin d'été et automne) ;
- limiter et contrôler les apports de matériaux et les espèces invasives (absence de contamination, matériaux de pH acide pour la partie ouest et de pH neutre à basique pour le reste) ;
- préservation d'arbres âgés et des corridors arbustifs et arborés ;
- coupe sélective des arbres (maintien d'un couvert arboré) sur les boisements sensibles ;
- déplacement du tracé pour éviter les stations d'espèces végétales protégées sur un secteur de lande à bruyères à proximité immédiate de la voie au lieu-dit Les Bochets ;
- maintien de ballast en place pour les lézards des murailles ;

- plantations et ensemencement d'espèces indigènes (contrôle des espèces invasives) ;
- gestion écologique des dépendances vertes (fauche tardive entre le 15 septembre et le 15 octobre et en juin si besoin pour des raisons de sécurité, élagage limité à 5 m maximum, pas d'utilisation de produits phytosanitaires, convention de gestion avec le conservatoire des espaces naturels de Picardie pour l'entretien des secteurs sensibles).

Avec l'application de ces mesures, l'impact résiduel est estimé faible sur le milieu naturel (page 194). Un suivi écologique est prévu sur 5 ans et chiffré (mesure 14 page 193) pour juger de l'efficience des mesures.

La destruction possible d'individus ou d'habitats d'espèces protégées, nécessitant une demande de dérogation au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement, est mentionnée.

Forêt

Le projet est découpé en plusieurs secteurs dont certains nécessiteront des autorisations de défricher. Ainsi, l'évaluation au titre de Natura 2000 évoque la nécessité de défrichement sur près de 7,5 hectares dont une partie en site Natura 2000 (annexe 4 page 7).

Le défrichement de zones boisées impliquera la nécessité d'une procédure de demande d'autorisation de défrichement au titre des articles L214-13 et suivants du nouveau Code forestier. A ce stade du projet, la surface effectivement concernée reste à définir avec les services de la direction départementale des territoires (DDT) de l'Oise.

Le dossier évoque un défrichement avec coupes sélectives d'arbres. Or, certains secteurs sont en espaces boisés classés (EBC) dans les documents d'urbanisme. Pour rappel, le défrichement y est interdit au titre de l'article L130-1 du Code de l'urbanisme.

L'évaluation des incidences au titre de Natura 2000

Le projet traverse le site Natura 2000 (ZPS – directive « oiseaux ») « forêts picardes : massif des trois forêts et bois du Roi » sur 4.4 km (annexe 4 page 9). L'annexe 4 analyse les incidences du projet sur ce site. Elle rappelle que la voie ferrée désaffectée depuis une trentaine d'année, est en cours de végétalisation et déjà envahie sur plusieurs secteurs par une végétation arbustive et arborée (annexe 4 page 7). Un défrichement et un désherbage en profondeur y sont donc prévus sur l'ensemble de la plate-forme de l'emprise de la voie et sur 4 m supplémentaires de part et d'autres de cette dernière.

L'analyse des données bibliographiques sur ce site Natura 2000 montre que sa désignation a été justifiée notamment en raison d'une importante population d'Engoulevent d'Europe, espèce protégée au niveau européen et national, fortement prioritaire, inféodée aux landes sèches et peuplements forestiers clairs sur affleurement sableux (annexe 4 page 11). En outre, le site comprend plusieurs espèces d'oiseaux forestières (rapaces tels que la Bondrée apivore, Pic noir et Pic mar) et le Martin pêcheur.

Parmi ces espèces, seules celles du Pic noir et du Pic mar ont été observées. Concernant l'Engoulevent d'Europe, l'espèce n'a pas été observée mais des habitats favorables (landes) ont été identifiés sur et à proximité de l'aire d'étude (50 m autour de la voie) au nord du lieu-dit « les Bochets ». De même, pour la Bondrée apivore, non observée sur le site mais dont des habitats favorables ont été recensés au nord du lieu-dit « les Bochets » et au niveau de la « petite Sole ».

Pour les autres espèces, ni les individus ni les habitats favorables n'ont été observés dans l'aire susceptible d'être impactée par le projet.

Des mesures sont prévues pour réduire les impacts sur ces espèces :

- ajustement des dates d'intervention : déboisement et défrichement à commencer dans une période comprise entre septembre et février ;
- balisage et pose de barrières pour interdire l'accès en phase chantier aux stations d'espèces protégées et habitats remarquables (les landes au lieu-dit Les Bochets) ;
- préservation d'arbres âgés (diamètre supérieur à 18 cm) ;
- plantations d'espèces indigènes (contrôle des espèces invasives).

Avec l'application de ces mesures, l'incidence retenue est non significative pour les espèces d'oiseaux ayant justifié la désignation du site Natura 2000 « forêts picardes : massif des trois forêts et bois du Roi » et le réseau Natura 2000 (cf. dossier page 189 et annexe 4 page 23).

L'étude d'impact analyse également de manière plus sommaire les incidences sur les sites Natura 2000 les plus proches :

- la zone spéciale de conservation (ZSC-directive « habitats ») « coteaux de la vallée de l'Automne » à environ 6 km, justifiée en partie par la présence de 4 espèces de chauves-souris contactées sur l'aire d'étude (le

Vespertilion ou Murin à oreilles échancrées, le Murin de Bechstein, le Petit Rhinolophe et le Grand Murin) ;
- la ZSC « massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville » à environ 9 km, justifiée également en partie par la présence du Petit Rhinolophe et de deux habitats présents dans l'aire d'étude au niveau du lieu-dit Les Bochets : lande sèche européenne (code 4030) et formations herbeuses à Nardus, riches en espèces sur substrat siliceux (code 6230).

Etant donné les mesures d'évitement et de réduction d'impact prises pour le milieu naturel, l'incidence retenue pour ces deux sites est également non significatives (pages 189 et 190).

Agriculture
Le projet de voie verte empruntant une ancienne voie de chemin de fer déjà existante, n'entraine pas de consommation de sols à vocation agricole ou d'effets de coupure entrainant la destruction du parcellaire ou des exploitations. Toutes les traversées agricoles et forestières seront maintenues. Les aménagements prévoient une sur-épaisseur pour permettre à des engins agricoles de plusieurs tonnes de traverser ponctuellement la voie verte.

Paysage et patrimoine
A ce stade de l'étude, l'analyse des effets sur le patrimoine historique, architectural et paysager est évoquée de manière très sommaire (chapitres 6.2.8.1, 6.2.8.3 et 6.2.8.10 pages 198 et 201). Seule une vue future de la traversée du site inscrit figure dans l'analyse des impact (page 198).

Concernant la réhabilitation des ouvrages d'art (ponts) existants, le dossier ne comprend pas de recensement complet et détaillé de ces ouvrages, qui permettrait d'apprécier l'impact paysager des travaux. Les photos (format « timbres poste ») de ces ouvrages figurent dans le dossier mais sont peu lisibles (page 159). Quelques croquis illustrent le schéma de principe du traitement spécifique des gardes-corps.

Or, il est prévu la destruction et le remplacement systématique des gardes-corps de chaque ouvrage ou la création de nouveaux dispositifs de sécurité lorsqu'ils étaient inexistants. La non-conservation des gardes-corps existants, qui présentent un intérêt esthétique et sont caractéristiques de ce type d'ouvrage ferroviaire, porte atteinte à l'intégrité patrimoniale et historique des lieux. La restauration des gardes-corps anciens est demandée par le service territorial d'architecture et de paysage (STAP) de l'Oise. Ils pourront être doublés de grilles discrètes rehaussées à 1 mètre afin de permettre la circulation du public en toute sécurité.

Par ailleurs, la mise en place de palissades hautes (2,50 m) pour la sécurité des cavaliers entraine une insertion paysagère difficile. Ces éléments verticaux créent une coupure paysagère importante même si le « barreaudage » bois et acier vertical est présenté comme permettant une transparence sur le paysage environnant (page 159). La perception d'ensemble sera toute différente.
Compte-tenu du fait que le projet prévoit de modifier l'aspect de plusieurs ouvrages d'art, l'analyse mériterait d'être complétée par un recensement complet et détaillé de ces ouvrages, avec photographies de l'état actuel, synthèse de diagnostic et photomontages de l'aménagement futur.

Concernant le revêtement choisi pour la voie verte, il est indiqué que l'enrobé noir a été choisi (page 22). Cependant, il est fait mention également d'enrobé beige (page 24). Par la suite, il est évoqué une bande en enrobés clairs (page 158), en précisant qu'un enrobé de couleur beige clair sera utilisé uniquement pour la traversée du Parc du château à Betz « pour se rapprocher le plus possible des coloris d'un revêtement en stabilisé demandé par le STAP ».

La mise en place d'un revêtement de couleur claire sur l'ensemble du parcours est recommandée par le STAP.

Concernant la traversée du « parc du château de Betz », inscrit au titre des sites, il est prévu de créer une clôture constituée de poteaux métalliques et d'un grillage en treillis soudé vert (page 198). Conformément à la demande du STAP de l'Oise, ce grillage devra être discret et situé en partie haute des talus. Ces clôtures devront en outre être doublées avec plantation de haies vives ou plantes grimpantes. Des portillons seront installés dans les clôtures pour l'accès du service de sécurité du propriétaire.
Le STAP recommande de traiter le sol de cette portion en matériaux stabilisés naturels compactés. Les sols stabilisés naturels ne sont a priori pas incompatibles avec l'attribution des labels « véloroute-voies vertes » ou « tourisme et handicap » comme le montrent les exemples utilisant ce type de matériaux (véloroute « Loire à vélos »).

Les dispositifs de mobilier ainsi que la signalétique devront être précisés et faire l'objet de demandes d'autorisation de travaux spécifiques auprès de l'architecte des bâtiments de France, y compris pour les abattages et plantations prévus.

Concernant les périmètres de protection des monuments historiques, le tracé de la voie verte passe à proximité d'un périmètre de monument historique aux abords de l'église de Boullare et traverse deux autres périmètres, celui de l'église d'Ormoy-Villers et celui de l'église de Mareuil-sur-Ourcq. Les aires d'accueil sont prévues dans ces périmètres. La définition de ces aires d'accueil devra donc prendre en compte ces servitudes de monuments historiques.

Ainsi, au niveau de la gare de Mareuil-sur-Ourcq par exemple, la nature du revêtement choisi pour l'aire des vans devra être précisée. La création des haies arbustives et la présence des taillis existants devraient permettre d'éviter la mise en œuvre d'une clôture telle qu'elle est prévue.

Concernant la signalétique et le mobilier, le dossier est peu explicite sur le mobilier envisagé, sur la signalétique et sur les marquages au sol prévus (franchissement des routes). Plusieurs schémas sont proposés, par exemple pour la traversée de la RD 922, en sortie du parc de Betz, l'un avec damier vert, l'autre avec pointillés noirs (cf. extrait de l'avant-projet en annexe, planches relatives à la traversée de la RD 922). Ces schémas sont peu compréhensibles et ne permettent pas de mesurer l'impact réel du projet sur le paysage. A priori, les damiers en limite du site inscrit (proche du parc) ne pourront être acceptés par l'architecte des bâtiments de France.

V-4 Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus

Les effets cumulés du projet avec les autres projets connus sont traités (page 203) et n'appellent aucune observation. Le maître d'ouvrage a consulté les services de l'Etat pour connaître les projets susceptibles d'avoir des impacts cumulés avec le projet. Pour rappel, les projets connus au sens de l'article R122-5 du code de l'environnement sont les projets susceptibles d'avoir un effet cumulé, qui ont fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale ou d'une enquête publique au titre de la loi sur l'eau. Aucun projet ne répond à ces critères. Ainsi, le projet de doublement de la RN2 évoqué dans le dossier n'a pas encore fait l'objet ni d'un avis de l'autorité environnementale ni d'une enquête publique au titre de la loi sur l'eau. Il lui reviendra de prendre en compte le projet de voie verte dans l'analyse du cumul de ses impacts.

V-5 Esquisse des principales solutions examinées et justifications du projet retenu

Le choix d'utilisation de l'ancienne emprise ferroviaire justifie l'absence de variantes étudiées pour le tracé de cette voie verte.

La variante « 0 » (aucun aménagement), non retenue, est cependant présentée (chapitre 5,2,1 page 146). L'étude rappelle l'utilisation actuelle de l'emprise par des circulations de piétons, cycles ou véhicules, qui peuvent s'avérer dangereuses sur certains secteurs du fait de l'état de certains ouvrages (absence de gardes-corps) ou de conflit d'usages. L'absence de contrôle d'accès aux véhicules motorisés (quads, motos, 4X4) sur cette ancienne voie ferrée peut entrainer dans certains secteurs sensibles, des nuisances pour la faune et la flore ou des pollutions de la ressource en eau (fuite d'huile ou d'hydrocarbures).

Enfin, l'étude rappelle l'historique et les motivations de la conception du projet (chapitre 5,2,2 page pages 147 à 150). Les principales solutions étudiées pour prendre en compte les enjeux environnementaux sont évoquées comme :

- le déplacement du tracé au niveau du Bois du Roi, au lieu-dit Les Bochets (page 152) pour des motifs écologiques ;
- les trois variantes d'aménagement de la traversée de la RN2 (pages 152 et 153) pour des motifs de sécurité publique.

V-6 Compatibilité du projet avec les documents de planification

Le territoire concerné par la voie verte est inclus dans le périmètre du schéma de cohérence territoriale (ScoT) du Pays de Valois approuvé le 29 septembre 2011. L'aménagement est inscrit dans le document. Il est cartographié comme un axe touristique à privilégier et est structurant pour le territoire. En effet, le secteur d'étude est avant tout tourné vers l'économie agricole. Le projet représente une véritable opportunité pour développer une économie tournée vers le tourisme.

Concernant les documents de planification communaux, les neuf communes impactées sont dotées d'un document de planification communal (cf. chapitre 6,2,3 page 195). Le dossier comporte quelques erreurs concernant les dates d'approbation des documents d'urbanisme de certaines communes.

Ainsi, les documents opposables sont :

- Antilly : PLU approuvé le 8 décembre 2011 ;
- Betz : POS approuvé le 1er mars 2001 ;
- Boullarre : PLU approuvé le 31 mars 2011 ;
- Etavigny : PLU approuvé le 16 juin 2009 ;
- Lévignen : POS approuvé le 8 décembre 1998 ;
- Thury-en-Valois : PLU approuvé le 21 janvier 1999 ;

Les éléments présentés dans le dossier ne montrent pas d'incompatibilité avec les documents d'urbanisme opposables hormis pour les défrichements prévus dans des espaces boisés classés (EBC).

Le dossier démontre également sommairement la compatibilité du projet avec le SDAGE du bassin Seine-Normandie (page 187).

V-7 Analyse des méthodes

L'analyse des méthodes (chapitre 9 page 216) concerne essentiellement le volet écologique. Le volet sur la santé (air, bruit) a été traité à partir de données bibliographiques. La méthodologie utilisée n'appelle pas de remarques.

V-8 Volet spécifique aux infrastructures de transport

L'analyse des conséquences du projet sur l'urbanisation, les enjeux liés à la consommation d'espace et les hypothèses de trafic ont abordés succinctement, de manière dispersée dans le dossier. Le dossier précise qu'il n'est pas attendu de modification significative du trafic lié à l'aménagement (pages 199, 200, 206) ni de consommation d'espaces agricoles (page 197). Il rappelle que le ScoT (schéma de cohérence territoriale) du Pays de Valois prévoit que le projet de voie verte participera à renforcer l'attractivité économique du territoire à travers le développement du tourisme, voire de l'écotourisme à travers la diversification des activités agricoles (pages 195, 197). Il n'a donc pas vocation à induire de l'urbanisation nouvelle.

L'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, l'évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet exigée par l'article R122-5 III° du Code de l'environnement pour les infrastructures de transport sont présentées (chapitre 8 pages 210 et 211). Elles n'appellent pas d'observations.

V-9 Analyse du résumé non technique.

Le résumé non technique (chapitre 1 pages 42 à 48) est de lecture facile. Il reprend bien chaque thématique de l'étude d'impact de manière très synthétique avec quelques illustrations (cartes, schémas et photos).

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 écologiques, des études spécifiques ont été réalisées. Le projet privilégie dans sa conception le principe d'évitement des secteurs les plus sensibles et de réduction d'impact. La prise en compte des espèces invasives en phase travaux est également prévue.

Avec les mesures proposées, l'évaluation au titre de Natura 2000 conclut à l'absence d'incidence significative sur le site traversé ainsi que sur les sites les plus proches du projet.

S'agissant de la protection des espèces, le dossier mentionne des perturbations induites par le projet ainsi que des défrichements, 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 des autres autorisations.

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 Seine-Normandie.

Concernant le patrimoine architectural et le paysage, l'analyse est sommaire et générale.

De même, la définition du projet est à détailler pour assurer la prise en compte du paysage et des servitudes d'utilité publique liées aux périmètres de protections des monuments historiques, des espaces boisés classés ainsi que du site inscrit du parc du château de Betz.

En conclusion, l'étude d'impact est conforme au Code de l'environnement.

Toutefois, l'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact notamment sur son volet paysager par :

- un schéma détaillé des aménagements des ouvrages d'art ;
- des clarifications sur la nature et la couleur du revêtement choisi pour la voie ;

- des précisions sur l'aménagement prévu dans la traversée du site inscrit et ses abords en respectant les préconisations de l'architecte des bâtiments de France ;
- la démonstration de la compatibilité du projet avec les servitudes des espaces boisés classés (EBC) et des périmètres de protection des monuments historiques.