Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE LA REGION PICARDIE

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

PROJET RELATIF AUX AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DE L'AXE VERT DE LA THIÉRACHE (AISNE)
MAÎTRISE D'OUVRAGE DU CONSEIL GÉNÉRAL DE L'AISNE

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

Synthèse de l'avis

Le projet concerne la création des aménagements cyclables de l'Axe Vert de la Thiérache. Situé au nord-est du département de l'Aisne entre Buire (Hirson) et Guise, le projet a été présenté par le Conseil Général de l'Aisne. Il consiste à créer une piste cyclable longue de 36 km sur l'emprise de l'Axe Vert de la Thiérache. Il réutilise une ancienne voie ferrée désaffectée sur laquelle circulent déjà des piétons cavaliers et des cyclistes (vélos tous terrains). Il traverse le territoire des communes de Guise, Flavigny-le-Grand-et-Beaurain, Wiege-Faty, Romery, Proisy, Marly-Gomont, Saint-Algis, Autreppes, Sorbais, Etreaupont, Luzoir, Effry, Wimy, Ohis, Neuve-Maison, Buire.

Le projet s'inscrit dans un territoire à haute sensibilité environnementale, avec des enjeux forts hydrologiques et écologiques. Il est en effet situé majoritairement dans la vallée de l'Oise, en zone inondable, en zone à dominante humide et en zone de mobilité du cours d'eau.

Le tracé traverse deux zones naturelles d'intérêts écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) de la vallée de l'Oise. Le site Natura 2000 le plus proche est à 900 m (massif forestier de Regnaval). Ces inventaires révèlent la présence potentielle de nombreuses espèces menacées patrimoniales et/ou protégées au niveau européen et national.

La nature du projet reprenant le tracé d'une ancienne voie ferrée et les mesures de réduction proposées en phase de chantier limitent les effets sur le milieu traversé. Cependant la description du projet présente des incertitudes en terme de remblaiement et d'imperméabilisation dans le lit majeur de l'Oise. De même l'absence d'inventaires faune flore ne permet pas de valider l'absence d'effets significatifs sur la biodiversité.

L'autorité environnementale recommande de :

- compléter et clarifier la description du projet afin de lever les doutes sur les effets potentiels et d'identifier les autres autorisations qui s'avéreraient nécessaires ;
- compléter l'état initial sur les aspects hydrologiques et écologiques ;
- compléter en conséquence l'analyse des effets et les propositions éventuelles de mesures en prenant en compte les prescriptions en faveur de la santé humaine (protection de captages d'eau) ;
- démontrer la compatibilité du projet avec les orientations du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), notamment en terme de préservation des zones humides et des zones d'expansion de crues.

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

Amiens, le 7 février 2013

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

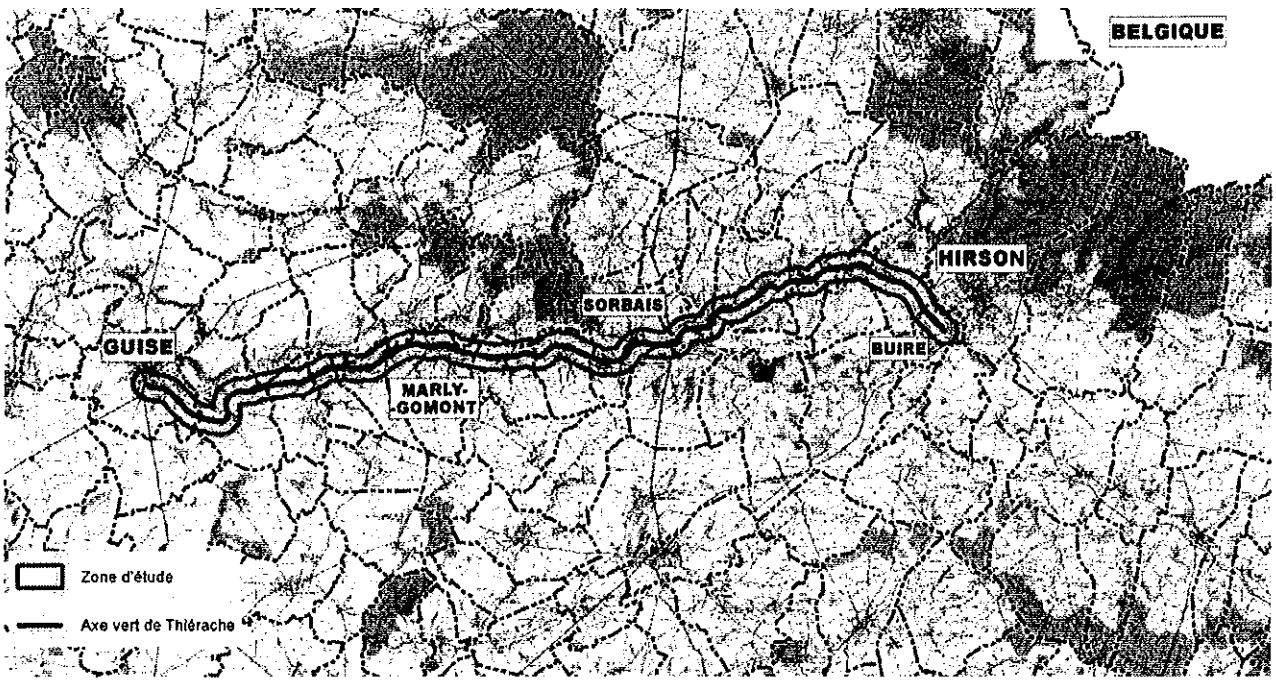
François COUDON

Avis détaillé

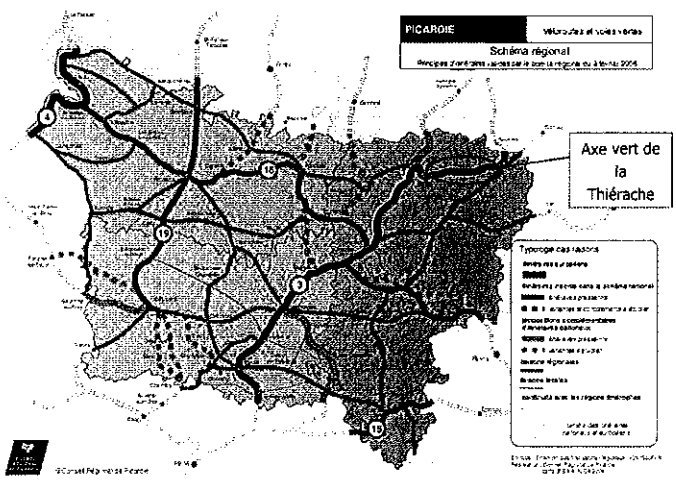
I - Contexte du projet

Le projet concerne la création des aménagements cyclables de l'Axe Vert de la Thiérache. Situé au nord-est du département de l'Aisne entre Buire (Hirson) et Guise, le projet a été présenté par le Conseil Général de l'Aisne. Il consiste à créer une piste cyclable longue de 36 km sur l'emprise de l'Axe Vert de la Thiérache. Il réutilise une ancienne voie ferrée désaffectée sur laquelle circulent déjà des piétons cavaliers et des cyclistes (vélos tous terrains).

Il traverse le territoire des communes de Guise, Flavigny-le-Grand-et-Beaurain, Wiege-Faty, Romery, Proisy, Marly-Gomont, Saint-Algis, Autreppes, Sorbais, Etreaupont, Luzoir, Effry, Wimy, Ohis, Neuve-Maison, Buire.



L'opération a pour finalité le développement touristique de la Thiérache, ainsi que la mise en œuvre, dans le département de l'Aisne, d'une section du schéma national des véloroutes et voies vertes. L'Axe Vert de la Thiérache constitue en effet une section de l'Eurovéloroute 3 dite « route des pèlerins » menant à Saint-Jacques de Compostelle en Espagne via le réseau belge tout proche et le raccordement au reste du réseau français (Nord et Picardie).



Il comprend principalement l'implantation d'une piste cyclable bidirectionnelle de 3 mètres de large avec de part et d'autre des accotements stabilisés de 0,5 et 1 m de large. Bien que non définis à ce stade de l'avancement des études, des aménagements paysagers et des équipements de service sont prévus.

Le projet réutilise le tracé de l'ancienne voie ferrée ainsi que les ponts sur la rivière Oise. Les voies interceptées seront toutes rétablies à niveau. Il ne nécessite pas d'acquisition foncière.

II - Cadre juridique

Selon l'article R 110-2 du Code de la Route, une voie verte est une « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ».

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).

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

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 (piste cyclable) et sa réalisation en majorité sur l'emprise d'une ancienne voie ferrée existante laissent supposer des effets relativement limités sur l'environnement.

Toutefois, il s'inscrit dans un territoire à haute sensibilité environnementale avec des enjeux forts hydrologiques et écologiques.

Le projet est en effet situé majoritairement dans la vallée de l'Oise, en zone inondable et en zone à dominante humide identifiée par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie. Il franchit la rivière Oise à plusieurs reprises. Le tracé est donc situé en grande partie dans le lit majeur de l'Oise et par endroits, en zone de mobilité du cours d'eau.

Ce milieu fluvial est également riche pour la biodiversité. La vallée de l'Oise est en effet incluse à cet endroit dans deux ZNIEFF qui sont superposées :

- la ZNIEFF de type 1 de la Haute vallée de l'Oise et confluence du Ton ;
- la ZNIEFF de type 2 de la vallée de l'Oise de Hirson à Thourotte.

De plus trois massifs boisés majeurs sont également présents à proximité de l'itinéraire. Ils bénéficient de mesures de conservation des habitats et espèces au titre des sites Natura 2000 désignés par la directive européenne « habitats » :

- la zone spéciale de conservation (ZSC - directive « habitats ») du massif forestier de Regnaval à 900 m au nord ;
- la ZSC du massif forestier d'Hirson à 2,5 km au nord-est ;
- la zone de protection spéciale (ZPS - directive « oiseaux ») des forêts de Thiérache d'Hirson et St-Michel à 2,5 km au nord-est.

Ces milieux diversifiés sont reliés entre-eux par plusieurs biocorridors qui ont été identifiés dans le cadre de l'étude « réseau de sites – réseau d'acteurs » réalisée en 2007 par le Conservatoire des Sites Naturels de Picardie :

- un bio-corridor alluvial composée par la vallée de l'Oise, prenant donc en enfilade la quasi totalité du tracé ;
- des bio-corridors transversaux joignant le précédant :
    - au nord du tracé, trois corridors intra ou interforestiers liés à la forêt de Regnaval ;
    - à l'est du tracé, un corridor intra ou interforestier et 2 corridors alluviaux liés aux forêts de Thiérache ;

- au sud est, un corridor alluvial lié à la vallée du Ton ;
- à l'ouest, un corridor alluvial lié à la vallée du Noirrieu et du canal de l'Oise à la Sambre.

IV - Analyse du caractère complet du rapport environnemental

Le dossier reçu le 21 décembre 2012 pour avis de l'autorité environnementale comprend le dossier d'enquête intitulé « aménagements cyclables de l'Axe Vert de la Thiérache - dossier d'enquête publique », sans mention de date ou de version du dossier. Il a été réalisé par le bureau d'études INGEROP.

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.

Elle comprend en effet :

- une description du projet (pièce E partie II page 6) ;
- une analyse de l'état initial (pièce E partie III) ;
- une analyse des effets directs et indirects (pièce E partie IV) ;
- une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus (pièce E partie IV page 14) ;
- une esquisse des principales solutions de substitution examinées et les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu (pièce E partie V) ;
- 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 (pièce E partie VI) ;
- les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes (pièce E partie VII) ;
- une analyse des méthodes utilisées (pièce E partie VIII pages 1 à 3) ;
- les difficultés éventuelles pour réaliser cette étude (pièce E partie VIII page 4) ;
- 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 (pièce E partie IX) ;
- 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 (pièce E partie X) ;
- pour les infrastructures de transport :
  - une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuelle de l'urbanisation (pièce E partie IV page 14) ;
  - une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation de ces espaces (pièce E partie IV page 3) ;
  - une analyse des coûts collectifs des pollutions, des nuisances et des avantages induits pour la collectivité (pièce E partie I page 18) ;
  - une évaluation de la consommation énergétique résultant de l'exploitation du projet (pièce E partie II page 9) ;
  - une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes utilisées pour les évaluer et en étudier les effets (pièce E partie I page 4) ;
- un résumé non technique (pièce E partie I).

Par ailleurs, contrairement à l'affirmation figurant en pièce A page 7, 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 dans le cadre du dossier est conforme au contenu fixé par l'article R414-23 du Code de l'environnement (pièce E partie III pages 48 à 52 ainsi que pièce E partie VII page 4).

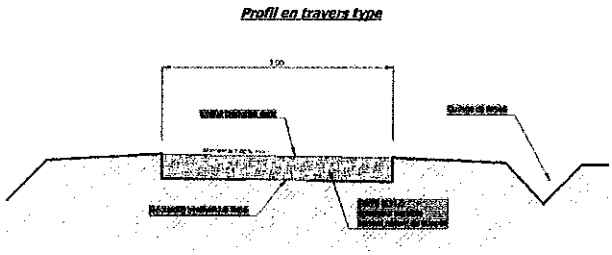
V - Analyse de la qualité du contenu du rapport environnemental et du caractère approprié des informations qu'il contient

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 (pièce E partie X page 1).

Il décrit sommairement les caractéristiques techniques du projet (pièce E partie II pages 6 à 8). Reprenant le tracé de l'ancienne voie ferrée, excepté au niveau de la commune de Sorbais (cf variantes ci-après), il est prévu :

- la mise en place d'une bande de roulement (chaussée drainante) de 3 m avec accotements stabilisés dissymétriques de 0,5 et 1 m de part et d'autre permettant les déplacements piétonniers ;



- l'aménagement des intersections avec les voies existantes en carrefours sécurisés (signalisations horizontales et verticales, îlots) ;
- la mise en sécurité du passage sous le viaduc d'Ohis (système non défini contre la chute de pierres) ainsi que des zones à risque de chute des usagers (barrières) ;
- la réfection d'ouvrages d'art (nettoyage, rejointoiement, reprise des maçonneries, étanchéité, remplacement de dalles béton...) franchissant des cours d'eau, ainsi que le curage de fossés d'assainissement pluvial ;
- la création de quelques aménagements paysagers ponctuels et la mise en place de mobilier (non définis dans le dossier).

Il est cependant nécessaire de se reporter à d'autres parties du dossier pour appréhender la globalité des aménagements projetés. Celles-ci évoquent :

- le remblaiement de zones pour mettre la piste hors d'eau (pièce E partie IV page 6) ;
- la création de fossés, de futurs aménagements paysagers et équipements de services toutefois non localisés (pièce E partie IV page 8) ;
- le défrichement nécessaire à la libération des emprises pendant les travaux (pièce E partie VII page 9).

Il n'est pas exclu que le projet soit soumis à déclaration ou d'autorisation au titre de la loi sur l'eau : article R214-1 du Code de l'environnement, en particulier les rubriques 3.2.2.0 (installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau) et 3.3.1.0 (asséchement, mise en eau, remblais de zones humides ou de marais). En effet, le courrier en date du 4 décembre 2012 de la direction départementale des territoires de l'Aisne (DDT), indiquant que le projet ne nécessite ni déclaration ni autorisation préalable au titre de la police de l'eau, est basé sur l'hypothèse d'absence de rehaussement du sol et/ou de modification de l'assainissement existant.

De même, le défrichement de zones boisées peut être soumis à autorisation au titre des articles L214-13 et suivants du nouveau code forestier.

Par ailleurs, certains aspects importants pour l'analyse des impacts ne sont pas indiqués dans le dossier. Il s'agit principalement de la définition du projet en altimétrie. Au regard du reportage photographique (pièce E partie III page 53), le profil en travers type n'est manifestement pas suffisant pour définir les différentes typologies de l'infrastructure. La production d'un profil en long sur lequel figurent les altitudes du site et celui du projet est donc nécessaire à la compréhension du projet particulièrement lorsque le tracé nécessitera des remblais. Ce point est important pour les sections situées dans le lit majeur de l'Oise afin de pouvoir apprécier les effets potentiels vis-à-vis de la fonctionnalité de la rivière et de ses milieux associés (zones humides).

Enfin le dossier soumis à l'enquête publique présente des incohérences au niveau de l'assainissement du projet.

On peut en effet lire au travers du dossier des descriptions divergentes du dispositif actuel et projeté :

- pièce E partie I page 3 : « *Le projet ne prévoit pas la mise en place d'un nouveau système de récupération des eaux pluviales interceptées par l'itinéraire cyclable. Les eaux pluviales seront infiltrées de façon diffuse grâce à la mise en place d'une chaussée drainante. L'assainissement de l'ancienne plate-forme ferroviaire (fossés) aujourd'hui en place est conservé par le projet.* » ;
- pièce E partie III page 80 : « *L'Axe vert de la Thiérache ne dispose d'aucun système d'assainissement spécifique pour la gestion des eaux pluviales. Ces dernières s'infiltrant dans les terrains naturels.* » ;

- pièce E partie VII page 6 : « *Le projet prévoit l'entretien de fossés existants, afin de renforcer le système de fossés déjà présents à certains endroits, de part et d'autre de l'emprise de l'ancienne voie ferrée. Les eaux pluviales interceptées par la bande cyclable seront infiltrées de façon diffuse dans le milieu naturel. Une chaussée drainante sera mise en place sur la bande cyclable afin de ne pas modifier le système d'assainissement aujourd'hui en place.* » ;
- pièce E partie IV page 8 : « *Seuls les défrichements ponctuels lors de l'entretien ou de la création de fossés pourront impacter l'occupation des sols.* ».

En outre deux éléments accroissent la confusion :
- le dossier indique l'utilisation d'une chaussée drainante. Or, le profil en travers type du projet correspond à une chaussée peu perméable à l'eau (enduit bi-couche) avec une pente orientée vers le fossé existant ;
- Les études géotechniques (pièce E partie III pages 18 et 19) concluent qu'au moins dans certains secteurs, il serait préférable d'éviter la présence d'eau au niveau de la plate-forme. Ce point est contradictoire avec le fonctionnement d'une chaussée drainante.

Outre la pérennité de l'infrastructure (tenue au gel et inondation), c'est ici la qualité d'usage de l'Axe Vert de la Thiérache qui est en jeu (praticabilité en période pluvieuse avec risque -sécurité- de pratique piétonne sur la véloroute).

L'autorité environnementale recommande de compléter et clarifier la description du projet afin de lever les doutes sur les effets potentiels et les autres autorisations qui s'avéreraient nécessaires.

V-2 Analyse de l'état initial

L'étude d'impact examine successivement les différents thèmes environnementaux prévus par la réglementation. De nombreuses cartes et photographies illustrent le dossier. Une synthèse est présentée (pièce E partie III page 93).

Risques
Concernant le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) « Oise Amont » entre Bernot et Logny-les-Aubenton, celui-ci est approuvé depuis le 9 juillet 2010. Les prescriptions doivent être respectées. La carte de zonage ainsi que le règlement sont disponibles sur le site internet de la préfecture de l'Aisne.

Concernant les risques industriels, le dossier départemental des risques majeurs a été modifié le 6 décembre 2012 par arrêté préfectoral. Les communes de la zone d'étude ne sont toutefois pas concernés par le risque industriel.

Gestion des eaux
Les données relatives à l'eau sont bien identifiés exceptées celles concernant la zone de mobilité du cours de l'Oise.

Concernant les zones à dominante humide évoquées dans le dossier, la situation du projet dans le lit majeur de l'Oise associé à des problématiques de remontées de nappe tend à démontrer la présence de zones humides sur certaines parties du tracé.

Biodiversité
L'étude écologique, réalisé par INGEROP, est uniquement bibliographique. Aucun inventaire de terrain n'a été réalisé dans le cadre de l'étude. La qualification du milieu concerné est ainsi énoncée (pièce E partie III page 53 et complétée en partie IV page 8) : « *les pratiques actuelles sur l'Axe vert de la Thiérache ne permettent pas le développement de milieux naturels remarquables. Aucune sensibilité particulière n'a été recensée sur l'Axe vert de la Thiérache.* »

Concernant le site de l'ancienne voie ferroviaire proprement dit, l'autorité environnementale est réservée quant à cette affirmation. Sans relevés de terrain, il ne peut en effet être démontré l'absence de valeur patrimoniale, notamment en ce qui concerne ses franges avec le milieu environnant dans certains secteurs constitués de milieux humides (fossé existant), de milieux secs (accotements xérophile) ou encore de réseaux de haies.

En outre les relations fonctionnelles entre le site du projet et le territoire n'ont pas été mises en évidence (cf. les nombreux corridors biologiques recensés au paragraphe III du présent avis).

L'autorité environnementale recommande de compléter l'état initial par :

- ***l'identification des zones de mobilités du cours de l'Oise ;***
  Pour information la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) de Picardie mène actuellement une étude sur ce sujet qui devrait être finalisée dans le courant de l'année 2013 ;
- ***l'analyse des données écologiques (faune, flore et habitats naturels ainsi que continuités et équilibres biologiques) disponibles auprès des acteurs locaux de l'environnement, en particulier le conservatoire botanique national de Bailleul (CBNB) et l'association Picardie nature ;***
- ***la cartographie des types d'habitats naturels afin de faire ressortir ceux présentant un intérêt patrimonial ;***
- ***l'identification sur cette base, des secteurs sur lesquels des investigations de terrains sont nécessaires au regard du projet, des modalités de réalisation des travaux, des modalités d'exploitation et des usages tant courant qu'exceptionnels ;***
- ***des relevés de terrain dans le respect des protocoles scientifiques (cf fiche disponible sur le site internet de la DREAL Picardie), afin de compléter la cartographie des types d'habitats par la position des espèces ainsi que celles des déplacements préférentiels des espèces animales.***

Il est rappelé qu'un bon état initial constitue le socle de la démarche éviter, réduire, compenser (ERC) exigée dans le cadre de l'étude d'impact par l'article R122-5 II-7 du code de l'environnement.

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

L'étude d'impact indique de façon générale les effets temporaires attendus lors de la phase de chantier et les effets permanents en phase d'exploitation du projet. Onze mesures dites « compensatoires et d'insertion » destinées à limiter les effets du projet sur l'environnement sont mentionnées. Ces mesures ne sont pas chiffrées et ne font pas l'objet d'un protocole de suivi. Il s'agit en effet essentiellement de principes de mesures de réduction telles que (pièce E partie VII page 9) :

- pour les effets temporaires (en phase travaux) :
  - limiter au strict nécessaire le défrichement des emprises ;
  - n'implanter aucune installation de chantier en bordure immédiate des cours d'eau ou fossés, les travaux se feront de plus en chantier itinérant ;
  - assurer la protection des installations de stockage et, en période sèche, arroser les pistes du chantier pour limiter les émissions de poussières ;
  - réaliser les travaux en dehors des périodes de reproduction des espèces animales ;
  - évacuer les déchets végétaux dans des centres adaptés ;
- pour les mesures relatives aux effets permanents :
  - gestion différenciée lors de l'entretien des abords de la bande cyclable non revêtus.

Les effets positifs sont évoqués (pièce E partie IV page 3).

Le document traite de façon satisfaisante des effets prévisibles du projet sur l'environnement mais soulève quelques observations compte-tenu de la sensibilité du secteur et du manque de précisions sur les travaux nécessaires particulièrement en terme de remblai et d'imperméabilisation.

Santé humaine
Le projet se situe à la fois dans le périmètre de protection rapproché de St-Algis et dans une bande de 200 m en amont et aval de la prise d'eau d'Englancourt.

L'autorité environnementale recommande la prise en compte des prescriptions suivantes :

- ***lors des travaux, il devra être mis en œuvre toutes les dispositions permettant d'éviter une pollution de la ressource en eau superficielle et souterraine ;***
- ***en cas d'incident ou d'accident, il faudra prévenir immédiatement l'agence régionale de santé (ARS) Picardie ainsi que le syndicat des eaux du nord de l'Aisne ;***
- ***l'entretien de la voie cyclable et de ses abords devra proscrire l'utilisation de produits chimiques susceptibles d'altérer la qualité de l'eau ;***
- ***les prescriptions de l'arrêté de déclaration d'utilité publique (DUP) du captage de St-Algis devront être respectées ;***
- ***en ce qui concerne la prise d'eau d'Englancourt, les recommandations de l'hydrogéologue agréé devront être respectées (avis de janvier 2011 de Marcel Caudron hydrogéologue agréé pour le département de l'Aisne pour le compte du syndicat des eaux des communes du nord de l'Aisne).***

Risques
La nature des sols et la nécessité de compactage lors de la mise en place des remblais et de la structure de chaussée peut conduire à l'apparition de désordres dans les constructions riveraines. Cet effet n'a pas été identifié par l'étude d'impact.

L'autorité environnementale recommande de vérifier la portée de ce risque.

Gestion des eaux
L'étude d'impact indique (pièce E partie IV page 5) avoir mené une concertation avec le syndicat intercommunal pour l'aménagement du bassin de l'Oise amont (lettre non annexée au dossier).

L'autorité environnementale recommande l'arrêt des modalités de réalisation des travaux de réfection des ponts en concertation avec le service en charge de la police de l'eau.

Biodiversité
Le dossier n'identifie pas d'effet significatif sur la biodiversité (pièce E partie III page 53 et complétée en partie IV page 8). Mais l'absence d'inventaire de terrain et la situation dans des zones connues pour la présence d'espèces protégées et/ou patrimoniales doivent inciter à une approche circonstanciée quant aux effets potentiels. Pour mémoire, la destruction possible d'individus ou d'habitats d'espèces protégées nécessite une demande de dérogation au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement.

Il est en outre indiqué que les travaux auront lieu hors période reproduction de l'avifaune, en précisant qu'il n'auront donc pas lieu de septembre à avril. Il s'agit sans doute d'une erreur de rédaction (pièce E partie VIII page 4).

Natura 2000
Concernant la proximité des sites Natura 2000, l'étude d'impact ne se prononce pas en définitive sur la potentialité d'une incidence du projet sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation des sites. Les données du formulaire standard de données (FSD) des sites Natura 2000 concernés indiquent la présence d'espèces, non forestières, ayant un rayon de déplacement qui englobe une partie du projet (cigognes blanches et noires avec un indice de conservation très fortement prioritaires par exemple).

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse au vu des résultats des compléments du volet écologique de l'état initial.

Paysage et patrimoine
A ce stade de l'étude, les aménagements paysagers et les équipements de services ne sont pas définis. L'étude d'impact indique qu'ils le seront en collaboration avec le Conseil en aménagement d'urbanisme et d'environnement (CAUE) de l'Aisne.

L'autorité environnementale recommande dans la définition du projet :
- ***d'associer une compétence en écologie pour l'élaboration des aménagements restant à définir ;***
- ***d'apporter une attention particulière au choix des espèces végétales (arbres, arbustes, ...) afin d'éviter les espèces produisant un pollen allergisant et les espèces invasives.***

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. Aucun projet connu au sens de l'article R122-5 du Code de l'environnement, susceptible d'impacts cumulés, n'est recensé par le maître d'ouvrage.

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

L'étude d'impact présente deux options de tracé pour la création de la véloroute n°3 entre Guise et la Belgique (pièce E partie V page 3) :
- une variante de tracé en passant le long du canal de la Sambre à l'Oise (non retenue) ;
- une variante de tracé utilisant l'Axe Vert de la Thiérache (retenue pour des motifs de stratégie touristique).

Trois variantes sont présentées au niveau du tracé retenu :

- variante « zéro » consistant à renoncer au projet ;
- une variante de tracé ponctuel au niveau de la commune de Sorbais ;
- une variante technique au niveau des aménagements nécessaire au franchissement de la RN2 à Etréaupont.

Pour mémoire concernant la variante de franchissement de la RN2, il sera nécessaire de recueillir l'avis de la direction interdépartementale des routes (DIR) du Nord, gestionnaire de la RN2, pendant les phases d'étude de l'aménagement. En effet cette traversée est un point très sensible du fait de l'importance du trafic.

V-6 Compatibilité du projet avec les documents de planification

Le territoire concerné par le projet n'est pas inclus dans le périmètre d'un schéma de cohérence territoriale (SCOT). Le dossier indique l'absence d'incompatibilité avec les documents d'urbanisme.

L'étude d'impact indique également la compatibilité du projet avec le SDAGE du bassin Seine-Normandie. Or, l'évocation de remblais et d'imperméabilisation dans des zones à dominante humide en ZNIEFF, dans des zones inondables et de mobilité du cours d'eau, nécessite une analyse plus détaillée.

Pour mémoire la préservation des zones humides est d'intérêt général (cf article L211-1-1 du Code de l'environnement). A ce titre, le SDAGE 2010 – 2015 du bassin Seine – Normandie a fixé pour objectif la préservation des zones humides et a notamment plusieurs orientations et dispositions pour stopper la disparition ou la dégradation des zones humides (cf. orientations 15 et 19, dispositions 83 et 84). En particulier, la disposition n°83 demande aux documents d'urbanisme de préserver les zones humides et les zones d'expansion de crue, qui présentent un intérêt en termes de biodiversité et de fonctionnalité. Cette disposition précise que « *c'est le cas des ZNIEFF humides et des zones d'expansion de crues* ».

De même le SDAGE 2010 – 2015 du bassin Seine – Normandie a fixé pour objectif la préservation et la reconquête des zones naturelles d'expansion de crues (cf. orientation 31)

L'autorité environnementale recommande d'apporter les éléments démontrant la compatibilité du projet avec les orientations du SDAGE.

V-7 Analyse des méthodes et auteur de l'étude d'impact

L'analyse des méthodes est sommaire. De plus, seul le nom et l'adresse du bureau d'étude sont mentionnés (pièce E partie IX page 1). Or, l'article R122-5 II-10 du Code de l'environnement indique la nécessité d'une identification précise des auteurs de l'étude d'impact. Ce chapitre est à compléter par les noms et qualifications des personnes ayant participé à la rédaction de l'étude d'impact.

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 sont abordés très succinctement. Pour autant, bien qu'entrant dans le cadre des infrastructures routières, le projet -une véloroute- n'est pas de nature à modifier les aspects de développement et de recomposition du territoire, les aspects énergétiques ou encore de nuisances.

V-9 Analyse du résumé non technique.

Le résumé non technique comporte 29 pages et aurait mérité d'être plus synthétique. Il reprend la trame de l'étude d'impact. Sa lecture ne comporte pas de difficulté.

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 déjà en fonction. Reprenant le tracé d'une ancienne voie ferrée, la création d'une véloroute sur cet itinéraire et les mesures de réduction proposées en phase de chantier limitent, de fait, les effets sur le milieu traversé.

Cependant il est situé dans la vallée de l'Oise qui présente de forts enjeux hydrologiques et écologiques.

L'aspect eau a été pris en compte sur la base d'une description du projet qui présente des incertitudes en terme de remblaiement dans le lit majeur de l'Oise et en terme d'imperméabilisation. Ces deux points peuvent avoir des impacts non négligeables sur :

- la préservation des zones humides et de l'espace de mobilité du cours d'eau ;
- le maintien de la zone d'expansion des crues ;
- l'aggravation du risque d'inondation.

L'aspect biodiversité n'a pas fait l'objet de relevés de terrain. Il est donc difficile de valider l'absence d'effets significatifs sur les espèces, leurs habitats et les relations fonctionnelles associées.

De même, certaines composantes du projet, qui ne sont pas encore définies, comme par exemple les aménagements paysagers, les équipements de service ou encore les aménagements de sécurité, peuvent aussi avoir des effets sur l'environnement.

Ces aspects sont susceptibles d'entraîner la nécessité de demandes d'autorisations supplémentaires non évoquées dans le dossier, en particulier au titre de la loi sur l'eau et de la dérogation d'interdiction de dérangement et de destruction d'individus ou d'habitats d'espèces protégées.

L'autorité environnementale recommande donc de :

- compléter et clarifier la description du projet afin de lever les doutes sur les effets potentiels et d'identifier les autres autorisations qui s'avéreraient nécessaires ;
- compléter l'état initial sur les aspects hydrologiques et écologiques ;
- compléter en conséquence l'analyse des effets et les propositions éventuelles de mesures en prenant en compte les prescriptions en faveur de la santé humaine ;
- démontrer la compatibilité du projet avec les orientations du SDAGE, notamment en terme de préservation des zones humides et des zones d'expansion de crues.