



PREFET DE LA REGION PICARDIE
PREFET DE LA REGION HAUTE-NORMANDIE

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

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

PROJET RELATIF A LA VOIE DOUCE BEAUVAIS (OISE) – FERRIÈRES-EN-BRAY (SEINE-MARITIME)
MAÎTRISE D'OUVRAGE DU CONSEIL GÉNÉRAL DE L'OISE
AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE SUR L'ETUDE D'IMPACT

Synthèse de l'avis

Le projet concerne la création d'une voie verte entre Beauvais dans l'Oise (60) et Ferrières-en-Bray en Seine-Maritime (76). La maîtrise d'ouvrage est assurée par le Conseil Général de l'Oise. Il consiste à créer un itinéraire pour les déplacements dits doux tels que ceux des piétons, rollers et cyclistes. Long de vingt-six kilomètres, il traverse le territoire des communes de Beauvais, Goincourt, Rainvillers, Saint-Paul, Ons-en-Bray, La Chapelle-aux-Pots, Blacourt, Cuigny-en-Bray, Saint-Germer-de-Fly dans l'Oise et Ferrières-en-Bray en Seine Maritime ; le tronçon seinomarin représente un peu plus de 3 kilomètres du linéaire total.

Le projet s'inscrit dans un territoire (le pays de Bray) à haute sensibilité environnementale, avec des enjeux hydrologiques et écologiques forts (plan de prévention des risques d'inondation -PPRI- de l'Avelon, zones à dominante humide, inventaires de nombreuses espèces menacées patrimoniales et/ou protégées au niveau européen et national, sites Natura 2000).

Le projet utilise la trame d'une ancienne voie ferrée, ce qui à la fois sécurisera les usagers (déplacement en site propre) et limitera les effets sur les milieux traversés. Cependant, l'analyse de l'état initial des milieux naturels est incomplète. Les autres thématiques environnementales sont en revanche traitées de façon proportionnée dans le cadre de l'étude d'impact. Le projet aura notamment des impacts positifs sur la santé, en favorisant les déplacements doux. De plus, le caractère imprécis de l'étude d'impact sur le milieu naturel ne saurait occulter le travail itératif de mise au point du projet par le maître d'ouvrage dans l'objectif de minimiser son empreinte environnementale. Ce travail qualitatif n'a toutefois pas été valorisé dans l'étude d'impact ; des mesures intégrées à la conception du projet n'ayant été identifiées en tant que telles.

En conclusion, l'autorité environnementale recommande :

- d'indiquer la procédure à laquelle est attachée l'étude d'impact ;
- de compléter la description du projet en ajoutant le profil en long du projet ainsi que les éléments permettant de localiser et quantifier les travaux de remblais ;
- de compléter l'état initial, dans le respect des protocoles scientifiques, sur les zones humides et les composantes biodiversité (faune/flore/habitats/continuités écologiques) ainsi que d'établir une cartographie des secteurs les plus sensibles dans l'objectif de hiérarchiser les enjeux ;
- en conséquence, de compléter l'analyse des effets ainsi que les mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser sur la thématique milieu naturel.

Amiens, le 18 septembre 2013

Rouen, le **27 SEP. 2013**

Le préfet de la région Picardie
Pour le Préfet et par délégation
Le Secrétaire Général
pour les Affaires Régionales

Le préfet de la région Haute-Normandie

Pour le Préfet
et par délégation,
La Secrétaire Générale
pour les Affaires Régionales

Francois COUDON

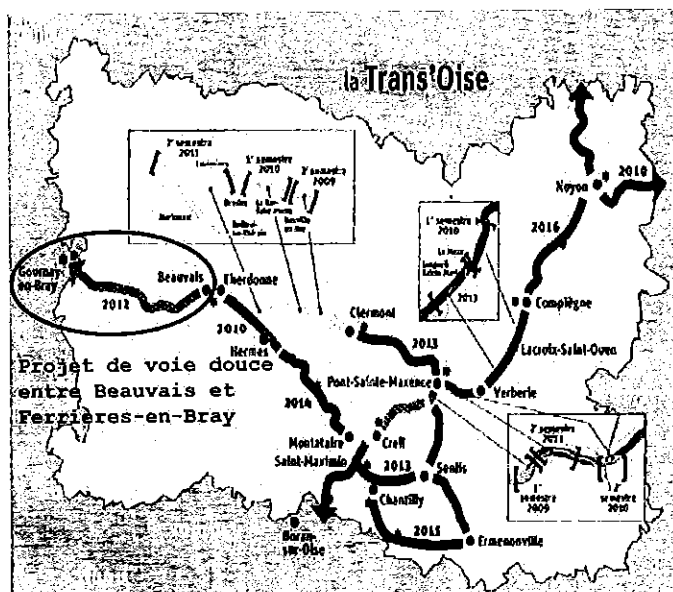
Sylvie HOUSPIC

Avis détaillé

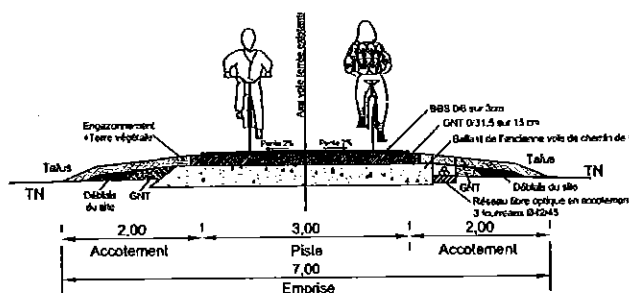
I - CONTEXTE DU PROJET

Le projet concerne la création d'une voie verte entre Beauvais dans l'Oise (60) et Ferrières-en-Bray en Seine-Maritime (76). La maîtrise d'ouvrage est assurée par le Conseil Général de l'Oise. Il consiste à créer un itinéraire pour les déplacements dits doux tels que ceux des piétons, rollers et cyclistes. Long de vingt-six kilomètres, il traverse le territoire des communes de Beauvais, Goincourt, Rainvillers, Saint-Paul, Ons-en-Bray, La Chapelle-aux-Pots, Blacourt, Cuigny-en-Bray, Saint-Germer-de-Fly dans l'Oise et Ferrières-en-Bray en Seine Maritime ; le tronçon seinomarin représentant un peu plus de 3 kilomètres du linéaire total.

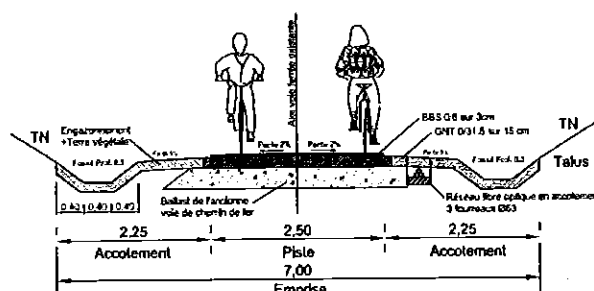
Il s'agit du tronçon ouest du projet départemental intitulé « la Trans'Oise » qui s'inscrit dans le schéma régional des véloroutes et voies vertes de Picardie, schéma participant aux liaisons européennes Londres-Paris et Paris-Moscou.



Le projet utilise une voie ferrée désaffectée sur l'ensemble de l'itinéraire et acquise par le Conseil Général de l'Oise en avril 2010 : l'ancienne voie ferroviaire n°333000 reliant Beauvais à Gournay-en-Bray. Le projet consiste donc en l'aménagement in situ d'une voie douce sur 25,8 km. L'emprise foncière est large en moyenne d'une quinzaine de mètres. La voie de circulation sera large quant à elle de 2,5 à 3 m selon la nature du milieu traversé : urbain ou rural.



Profil en travers type en milieu urbain (espace dédié de 3,0 m)



Profil en travers type en milieu rural (espace dédié de 2,5 m)

Les ouvrages d'art de plus de 1 m de haut qui seront réutilisés, seront également sécurisés au moyen de garde-corps. Des aménagements annexes, tels que des parkings et des aires de repos, sont également prévus. La gestion des eaux pluviales s'appuie sur le réseau existant : sur les secteurs en remblais (cf. profil en travers de gauche ci-dessus), les eaux emprunteront les fossés existants et sur les secteurs en déblais (cf. profil en travers de droite ci-dessus), des noues seront créées afin d'acheminer les eaux de ruissellement vers les fossés existants. La continuité de ce réseau est assurée au niveau des traversées de chemins agricoles.

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 donc soumis également de facto à enquête publique conformément à l'article L123-2, I, 1° (livre 1, titre II, chapitre III) du CE. L'étude d'impact ne mentionne pas la procédure d'autorisation à laquelle elle est attachée. Conformément à l'article L126-1 du même code, s'agissant d'un projet public d'aménagement, il fera l'objet a minima d'une déclaration de projet.

Selon l'article R122-7 du CE, 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 CE, l'autorité administrative compétente pour ce type de projet est le préfet de région sur le territoire de laquelle le projet doit être réalisé. Lorsque le projet est situé sur plusieurs régions, l'autorité environnementale est le préfet de chaque région concernée. Le présent avis est par conséquent rendu conjointement par les préfets de région Haute-Normandie et Picardie.

Il 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.

L'autorité environnementale recommande d'indiquer la procédure à laquelle est attachée l'étude d'impact pour une meilleure information du public.

III - ENJEUX IDENTIFIÉS PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

La nature du projet (voie verte) et sa localisation sur l'emprise d'une infrastructure de transport existante laissent supposer des effets relativement limités sur l'environnement. Toutefois, le projet est situé dans l'entité géologique du « plissement anticlinal du Pays de Bray ». Il s'agit de la seule structure tectonique plissée de l'ensemble du Bassin Parisien, ce qui lui confère un caractère remarquable. Le bocage s'y est développé grâce à un sol argileux peu favorable à l'infiltration des eaux de pluies, ce qui lui donne de fortes particularités hydromorphologiques, paysagères et écologiques. Malgré la présence proche de la route nationale n°31 (au sud de l'emprise), le projet s'inscrit dans une zone à haute sensibilité environnementale :

- tant hydrologique, avec d'une part, des zones à dominante humide liées aux vallées de l'Epte (à l'ouest) et de l'Avelon (au centre et à l'est) et leurs affluents, ainsi qu'avec d'autre part, des zones inondables (plan de prévention des risques d'inondation de l'Avelon -PPRI-) ;
- qu'écologique, en termes de conservation des espèces et habitats patrimoniaux et/ou protégés puisque qu'alternent, au grè de l'itinéraire, un réseau dense de prairies humides et de boisements.

Le projet est d'ailleurs entièrement inclus en zone d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 2 : Il s'agit, côté Picardie de la ZNIEFF du « pays de Bray » et côté Haute-Normandie de la ZNIEFF du « pays de Bray humide ». Ces ZNIEFF incluent :

- plusieurs ZNIEFF de type I, en particulier :
 - en Seine-Maritime, « les Communes » et « la vallée de l'Epte en aval de Gournay-en-Bray » ;
 - en Picardie :
 - à l'ouest, « prairies, landes et bois humides du Bas-Bray de Saint-Germer-de-Fly à La Chapelle-aux-Pots »,
 - au centre, « massif forestier du Haut-Bray de l'Oise et bois du Crène » ;
 - à l'est, « prairies alluviales de l'Avelon à Aux-Marais » ;
- un site protégé par un arrêté de protection du biotope (APB) qui se situe du « bois des Tailles » à Blacourt à 0,5 km au nord du projet ;
- plusieurs espaces naturels sensibles (ENS) relevant du schéma départemental des ENS de l'Oise (2007), notamment :
 - « prairies alluviales de l'Avelon » ;
 - « massif forestier du Haut Bray et bois de crène » ;
 - « prairies landes et bois humides du bas Bray » ;

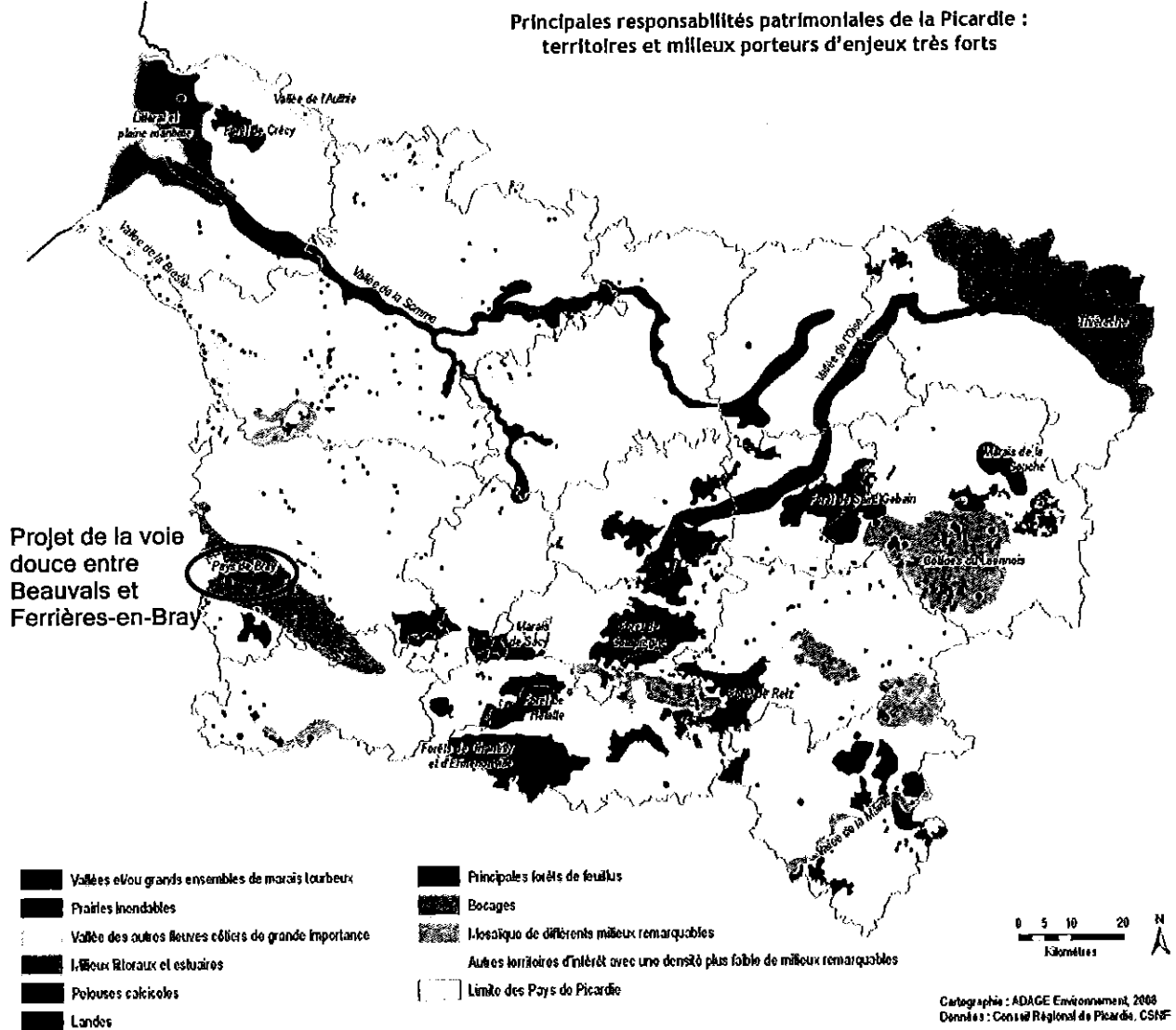
Le projet traverse également deux sites Natura 2000 :

- à l'ouest, la zone spéciale de conservation (ZSC - directive Habitats) « Pays de Bray humide » ;
- au centre-ouest, la ZSC « landes et forêts humides du Bas-Bray de l'Oise ».

Mais d'autres sites sont très proches :

- en limite, la ZSC « massif forestier du Haut Bray de l'Oise » ;
- à 0,15 km, la ZSC « réseau du coteau crayeux du bassin de l'Oise aval (Beauvaisis) » ;
- à 2,5 km, la ZSC « cavité de larris Millet à Saint-Martin-le-Noeud » ;
- à 3,5 km, la ZSC « cuesta du Bray ».

Cette richesse écologique conduit à répertorier ce secteur comme porteur « d'enjeux très forts » au niveau de la région Picardie, comme en témoigne la carte ci-dessous extraite du « profil environnemental de Picardie » (DREAL Picardie – 2012) ; l'enjeu s'étendant bien entendu au delà de la limite administrative en région Haute-Normandie.



IV - ANALYSE DU CARACTÈRE COMPLET DU RAPPORT ENVIRONNEMENTAL

Le dossier reçu le 29 juillet 2013, pour avis de l'autorité environnementale comprend l'étude d'impact intitulée « études réglementaires voie douce Beauvais/Ferrières-en-Bray – étude d'impact » datée de juillet 2013 en première page et mai 2013 en bas de chacune des autres pages. Il s'agit de la version n°7 (cf historique du document en page 2). Elle a été réalisée par le bureau d'études SOREPA de Beauvais.

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 (pages 170 à 184) ;
- une analyse de l'état initial (pages 28 à 167) ;
- une analyse des effets directs et indirects (pages 185 à 234) ;
- une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus (pages 244 et 245) ;

- une esquisse des principales solutions de substitution examinées et les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu (page 173) ;
- 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 (pages 238 à 243) ;
- les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé (pages 185 à 237) ;
- une analyse des méthodes utilisées (pages 250 à 252 ainsi que page 89 et suivantes pour les relevés de terrain faune et flore) ;
- les noms et qualités des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation (pages 256 et 257) ;
- pour les infrastructures de transport :
 - une analyse des coûts collectifs des pollutions, des nuisances et des avantages induits pour la collectivité (page 246 à 249) ;
- un résumé non technique (pages 15 à 26).

Bien que relevant d'une infrastructure de transport, le projet ne génère pas de trafic motorisé, aussi les thématiques suivantes (l'article R122-5 III du CE) ne sont pas traitées à bon escient :

- une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuelle de l'urbanisation ;
- une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation de ces espaces ;
- une évaluation de la consommation énergétique résultant de l'exploitation du projet ;
- une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes utilisées pour les évaluer et en étudier les effets ;

En outre l'étude d'impact ne mentionne ni difficulté pour réaliser l'étude, ni réalisation fractionnée des travaux (respectivement 9° et 12° de l'article R122-5 II du CE).

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 dans le cadre du dossier est conforme au contenu fixé par l'article R414-23 du code de l'environnement (pages 217 et 222).

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 projet constitue une entité fonctionnelle propre. Il forme donc à lui seul un programme de travaux.

Le projet est décrit aux pages 174 à 184. Il est représenté graphiquement au travers de son tracé (page 172) et de profils en travers (page 176). Le dossier comprend en outre des agrandissements ponctuels du tracé lorsqu'il s'agit d'explicitier des points particuliers du projet. Cette description permet d'appréhender de façon satisfaisante le parti d'aménagement général mais pas toutes les composantes du projet. Trois informations seraient en effet nécessaires à la compréhension de l'évaluation des effets du projet :

- d'une part, un profil en long permettrait de connaître l'altitude du projet par rapport au terrain naturel, mais surtout d'identifier les éventuelles sections situées sous la côte de référence des plus hautes eaux du PPRi de l'Avelon (évaluation de l'aggravation du risque d'inondation) ;
- d'autre part, des profils en travers de l'emprise existante indiquant la largeur du ballast (ne serait-ce qu'en moyenne) permettraient d'en apprécier, notamment au regard des zones humides et du risque d'inondation, l'ampleur de l'élargissement de la plate-forme existante ;
- enfin, une localisation du ou des endroits où le ballast n'est plus présent (secteur de La Chapelle aux Pots), ce qui permettrait de situer, au regard de l'état initial, les emplacements où les travaux seraient les plus conséquents.

En ce qui concerne les modalités de réalisation, elles sont principalement traitées au travers des effets temporaires aux pages 185 à 237 .

L'autorité environnementale recommande de compléter la description du projet en ajoutant le profil en long du projet et les éléments permettant de localiser et quantifier les travaux de remblais.

V-2 Analyse de l'état initial

L'étude d'impact examine successivement les différents thèmes environnementaux prévus par la réglementation (pages 28 à 169). De nombreuses cartes et photographies illustrent cette partie ce qui facilite la compréhension. Sur certaines thématiques, le périmètre d'étude n'est pas étendu à la seule commune seinomarine du projet. Par exemple, concernant les milieux naturels, la carte synthétisant les zonages relatifs aux enjeux naturels n'intègre pas les ZNIEFF haut-normandes.

La voie douce étant une infrastructure de transport, l'état initial aborde également la thématique déplacement. Bien qu'un des objectifs affichés du projet soit de « *relier plusieurs communes entre elles dans le but d'offrir une alternative à l'usage de la voiture en termes de déplacements (...) afin notamment d'entraîner des effets positifs sur la santé des citoyens* », l'état initial des déplacements domicile-travail est trop concis pour être exploité dans le sens de l'objectif précité. Il aurait, ainsi, été intéressant d'avoir plus de détail sur la répartition des flux entre les différentes communes traversées ; le dossier ne mentionnant que la part d'actifs travaillant dans ou en dehors des communes. Il aurait notamment été utile d'étudier l'attractivité de Beauvais sur ces communes.

L'état initial est consacré, pour la moitié de son développement, aux enjeux principaux du projet : la thématique « eaux », étendue au risque d'inondation, ainsi que la thématique nature. Les zones humides relèvent de l'une et de l'autre compte tenu de leurs fonctions à la fois :

- de régulation du régime des eaux : rôle d'éponge permettant le contrôle des crues, la recharge des nappes ou le soutien des étiages ainsi que la dissipation de l'énergie des écoulements et des forces érosives ;
- d'épuration des eaux par la rétention de matières en suspension, la rétention et l'élimination des nutriments (azote et phosphore) ainsi que des métaux et contaminants organiques ;
- de protection de la biodiversité par la multiplicité des habitats écologiques fournis aux différentes espèces.

L'effort ainsi porté indique que le maître d'ouvrage a bien identifié leur importance. Cependant dans la pratique, les informations issues des relevés de terrain n'ont pas permis de déterminer sans conteste les caractéristiques du milieu naturel.

Eaux/risque d'inondation

Le projet est principalement concerné par le PPRI de l'Avelon qui définit des règles de constructibilité en fonction de cinq périmètres :

- en zone naturelle : risque moyen, risque faible ;
- en zone urbaine : risque fort, risque moyen ; risque faible.

Le tracé est concerné par l'ensemble de ces zones à l'exception du risque le plus fort.

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine-Normandie a répertorié des zones à dominante humide. Une majeure partie du projet étant concernée par ces zones, le maître d'ouvrage a entrepris de vérifier ces données bibliographiques par une étude spécifique de terrain. Seuls les résultats de l'étude sont indiqués dans l'étude d'impact. La localisation des zones humides est donnée sous forme de 7 secteurs représentés sur photographies aériennes. Afin de faciliter la compréhension du dossier par le public, il aurait été souhaitable de les localiser également sur une carte à l'échelle du tracé. Cette étude conclut à la présence de zones humides :

- jouxtant l'emprise foncière du projet ;
- le long de l'ancienne voie ferrée (6 secteurs) ;
- sur l'emprise du projet (1 secteur de 500 m² au niveau de La Chapelle-aux-Pots où le ballast n'est plus présent).

Néanmoins il n'est fait mention que du seul critère « flore indicatrice » pour déterminer ces zones humides (page 45) ; ce qui limite de facto sa portée. Le protocole scientifique ad hoc intègre en effet deux autres critères qui sont la pédologie (étude des sols) et les habitats d'espèces. L'étude d'impact n'était pas accompagnée de l'étude portant sur la détermination des zones humides, aussi ne peut-il être assuré que ces autres critères aient bien été pris en compte et que, de fait, l'inventaire soit exhaustif.

L'étude d'identification des zones humides ne peut être considérée comme complète à la lecture du dossier.

Nature

Cette thématique a été abordée tant avec des données bibliographiques qu'avec des relevés de terrains. Les relevés de terrain, d'une durée de 14 jours par 2 écologues, ont été effectués sur un cycle biologique sur les années 2012 et 2013.

L'analyse bibliographique a permis de cerner le fonctionnement écologique du site sous la forme d'une carte de synthèse qui figure page 87. Cependant page 80, il est affirmé que les zones humides répertoriées (cf ci-avant) n'offrent « *pas de fonctionnalité, ni de rôle écologique majeur* » ; affirmation faisant l'objet d'une mise en évidence (encadré sur fond rouge) mais non argumentée. Cette affirmation nécessite d'être explicitée et justifiée au vu des rôles importants attribués aux zones humides (cf. ci-avant).

Il peut être en outre regretté que l'analyse bibliographique ne se conclut pas par une définition des enjeux en présence et du programme d'investigation qui en découle. Si cette réflexion sur l'adéquation des moyens à mettre en œuvre avait eu lieu, cela aurait sans doute conduit à éviter le préambule qui préside à la restitution des relevés de terrain (page 88), à savoir : « *il est impératif de garder à l'esprit qu'un inventaire exhaustif, même pour les groupes les plus connus et peu difficile à identifier comme les oiseaux, les reptiles ou la flore supérieure par exemple, reste illusoire sur une superficie importante et un créneau de prospection restreint (quelques jours par mois sur un cycle biologique annuel). Tout au plus, peut-on approcher une réalité en constante évolution. Les résultats de cette expertise sont donc à considérer comme un échantillonnage partiel des espèces et des habitats présents sur le site. Ils correspondent à la synthèse de tous les éléments disponibles au moment de la rédaction du présent rapport (données bibliographiques, consultation de personnes ou organismes de référence, données issues des prospections de terrain...).* La découverte ultérieure d'éventuelles espèces rares ou protégées, non signalées dans notre étude n'est donc pas à exclure, au regard des éléments énoncés précédemment ».

D'une façon générale, il est convenu par les naturalistes de la possibilité d'une marge d'erreur lors des prospections de terrain. Le programme des investigations menées appelle les commentaires suivants :

- Le projet étant majoritairement situé en vallée humide, avec présence de zones humides, certains groupes d'espèces animales auraient dû être également recherchés comme les mollusques et les crustacés. De plus, la rédaction de l'étude d'impact pour le groupe des batraciens ne permet pas d'identifier la nature exacte des investigations réalisées. Il semble en effet que ce soit le projet d'intervention du bureau d'étude qui ait été recopié : « *il est proposé de suivre les populations d'amphibiens* », « *l'étude des amphibiens s'effectue au printemps* » (page 89).
- Des relevés de terrain auraient dû être effectués au printemps pour le groupe flore et avifaune (oiseaux).
- S'agissant des chiroptères :
 - La méthode de prospection avec un détecteur n'intégrant pas l'expansion de temps (Patterson D200) ne permet pas de déterminer toutes les espèces. Ce point est crucial s'agissant d'évaluer les incidences du projet sur les sites Natura 2000, telle que par exemple, la ZSC « *cavité de larris Millet à Saint-Martin-le-Noeud* » qui accueille une importante colonie de chauves-souris à proximité du projet.
 - Il est également observé que les stations d'écoute sont majoritairement situées à des emplacements facilement accessibles (agglomérations ou carrefours routiers) mais peu au cœur des milieux propices à leur présence, ce qui limite de fait les contacts avec certaines espèces ; notamment forestières (cf cartes pages 94 à 96).
 - Enfin, des relevés de terrain auraient dû être effectués à l'automne ce qui correspond à la période de swarming (période de rassemblement des chauves-souris en vue de la reproduction juste avant leur hibernation).
- La carte des habitats (pages 105 à 107) comporte 6 entités : « *zone urbanisée* », « *zone humide* », « *secteur agricole sec* », « *secteur agricole humide* », « *milieu forestier sec* » et « *milieu forestier humide* ». Chacune de ces 6 entités est décrite aux pages 98 à 103 en indiquant : les milieux concernés, les espèces présentes et la sensibilité écologique du secteur. Mais dans la mesure où ces entités sont présentes à différents endroits du tracé, il résulte au final que ces informations ne sont pas exploitables car elles ne peuvent pas faire l'objet d'une localisation précise ; or c'est justement l'un des intérêts de réaliser des relevés de terrain. Une précision accrue aurait donc dû être recherchée a fortiori dans les sites Natura 2000 traversés par le projet.
En outre cette présentation apporte de la confusion. D'une part, est associé à la définition de l'entité « *secteur agricole humide* », un milieu où la voie ferrée n'a plus « *ni ballast ni rail* ». Etant représentée 4 fois sur l'itinéraire, cela voudrait donc signifier qu'il y a 4 secteurs où la structure de la voie ferroviaire n'existe plus. Or l'étude d'impact indique page 21 qu'un seul secteur présente cette caractéristique (zone humide de 500 m² au niveau de La Chapelle-aux-Pots). D'autre part, l'entité « *zone humide* » des cartes page 105 à 107 correspond à des milieux en eau et ne correspond donc pas à la définition de l'arrêté ministériel du 24 juin 2008 modifié (critères de définition et de délimitation des zones humides) tel qu'évoqué précédemment au paragraphe « *eaux/risque d'inondation* » du présent chapitre.
- Enfin les résultats des relevés de terrain ne sont donnés aux pages 108 à 112 que sous forme de tableaux. N'étant pas cartographiés, cela ne permet pas de définir les endroits du tracé les plus vulnérables (hiérarchisation des enjeux).

L'état initial relatif à la biodiversité n'est donc pas complet.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'état initial, dans le respect des protocoles scientifiques, sur les zones humides et les composantes biodiversité (faune/flore/habitats/continuités écologiques) ainsi que d'établir une cartographie des secteurs les plus sensibles dans l'objectif de hiérarchiser les enjeux.

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 expose les effets prévisibles du projet sur l'environnement en reprenant les grandes thématiques de l'état initial. Un tableau récapitulatif (pages 234 à 237) permet d'avoir une bonne vision synthétique du programme de mesures. Mais l'examen des enjeux majeurs du dossier ne peut être fait de façon totalement satisfaisante car il repose sur un état initial incomplet. Nonobstant ce point, l'analyse est néanmoins bien conduite dans son ensemble. Sa restitution pourrait être améliorée tant pour la compréhension du public que pour mettre en évidence les évolutions du projet en faveur de l'environnement qu'a prises le maître d'ouvrage (cf. ci-après).

Santé humaine

Le dossier indique que le projet n'intercepte pas de périmètre de captage d'eau potable et qu'il ne générera pas de bruit (interdiction aux véhicules à moteur sauf ceux liés à l'exploitation). Il a en outre des effets positifs sur la sécurité et la santé des usagers de la voie verte (bénéfice de la pratique sportive hors circulation routière).

Risque d'inondation

Cette thématique est traitée page 191. En début de chapitre, il est rappelé que le PPRi de l'Avelon définit des « zones naturelles où les aménagements de réseaux, voire de bâtiments liés aux jeux, ou sport sont autorisés sous conditions » ; ce qui ne correspond d'ailleurs pas à la totalité des zones concernées par le projet. Il s'agirait donc, avant tout, d'établir la compatibilité du projet avec ce plan pour toutes les zones impliquées.

Quant aux incidences, le projet n'examine qu'un aspect du risque d'inondation. L'étude d'impact affirme en effet que, dans la mesure où le projet ne modifie pas le principe d'assainissement en place, il n'y a pas lieu de considérer qu'il génère plus d'incidence qu'actuellement. Nonobstant l'imperméabilisation de la voie de roulement (7,7 ha), ce point est effectivement légitimé par un sol argileux peu perméable, qu'il aurait néanmoins convenu de caractériser par quelques essais de perméabilité. En revanche ce raisonnement suppose que les caractéristiques géométriques de l'infrastructure soient exactement les mêmes entre l'existant et le projet. Or, ce n'est pas le cas et le dossier n'indique pas l'ampleur de la modification. En effet, malgré l'affirmation page 186 (effet sur la topographie) qui précise que « la voie douce ne s'accompagnera que de très faibles mouvements de terrain », pour autant, il y a :

- une imprécision de la surface concernée par la reconstruction complète de la chaussée (ordre de 330 à 500 m² ce nombre variant dans le dossier) ;
- et une absence d'indication quant à :
 - une éventuelle extension (bande roulante de 3 m) ou diminution (bande roulante de 2,5 m) du cavalier ferroviaire (ballast) sur lequel il est toutefois précisé que sera réalisé un rechargement de matériaux d'une épaisseur de 15 à 20 cm ;
 - l'augmentation de la plate-forme par l'intermédiaire des épaulements latéraux du ballast.

Au final, avant de pouvoir conclure à l'absence d'incidence, il conviendrait donc de vérifier que le projet ne soustrait aucune surface à la zone d'expansion des crues ou ne détruit aucune zone humide (cf ci-après).

Zones humides

Le projet situé principalement dans la vallée de l'Avelon impactera des zones humides, mais cet impact est jugé négligeable (surface modeste et absence de fonctionnalité écologique de la zone impactée). Cette appréciation est cependant à tempérer au regard des points suivants :

- l'étude spécifique réalisée dans le cadre de l'état initial ne les a pas nécessairement toutes identifiées (cf. V-2 paragraphe « eaux » du présent avis) ;
- au niveau de celles identifiées, la surface de 330 m² à La Chapelle-aux-Pots (page 187) n'est pas la seule qui doit être prise en compte, compte tenu de l'élargissement de la plate-forme du projet et la présence de 6 secteurs où des zones humides sont situées en pied de ballast ;
- les relevés de terrain faune-flore n'ont pas permis de définir la fonction écologique associée aux zones humides (cf. V-3 paragraphe « nature » du présent avis) ;
- l'une des orientations du SDAGE Seine-Normandie est de préserver ces milieux (orientation 19 dont la compatibilité avec le projet n'est d'ailleurs pas évoquée au chapitre ad hoc des pages 240 et 241).

Compte tenu de ces éléments, il ne peut être conclu à l'absence d'incidence du projet quant à la destruction de zones humides tant au niveau du risque d'inondation que de la perte de biodiversité.

S'agissant de la seule zone humide prise en compte dans l'étude d'impact (La Chapelle-aux-Pots page 188), le dossier indique que : « *la zone humide (...) correspond avant tout à une dépression perpendiculaire à la voie entraînant une stagnation d'eau, sur un secteur sans ballast. L'aménagement de fossés reliés au système hydraulique existant, devrait permettre la recréation d'un complexe de zones humides en interconnexion sur l'ensemble du tracé. Ce complexe humide, présent tout au long de la voie nouvellement aménagée, aura une meilleure fonctionnalité hydraulique et une valeur écologique plus intéressante que celle supprimée* ».

Cette affirmation est à démontrer d'un point de vue scientifique. Ensuite, même une amélioration globale du milieu ne peut compenser une perte de zones humides. Il conviendrait donc de mettre en œuvre également la démarche «éviter – réduire - compenser». Enfin, l'étude n'indique pas les raisons qui ont conduit à la disparition du ballast. S'il devait s'agir d'une action dont l'homme n'est pas à l'origine, l'autorité environnementale conseille d'affiner l'étude hydraulique du secteur tant pour la préservation de la fonctionnalité du site que pour la réduction des risques liés à la conception des ouvrages.

Biodiversité - Natura 2000

Le dossier n'identifie pas d'effet significatif sur la biodiversité (pages 192 à 223 y compris l'étude d'incidence Natura 2000). Il indique en préambule : « *L'expertise écologique menée sur un cycle biologique complet a permis d'observer l'ensemble des communautés végétales se développant sur la zone d'étude. Elle n'a pas permis de mettre en évidence d'espèces végétales protégées et/ou d'habitats d'intérêt patrimonial. Comme précisé précédemment, un entretien du cavalier ferroviaire a été effectué par le Conseil général afin de limiter l'enrichissement du site expliquant la "pauvreté" des milieux et des espèces observées. Le projet ne prévoit pas de s'implanter sur des milieux aux potentialités écologiques importantes. Il sera mis en place sur des milieux fortement anthropisés (zones de ballast)* ». Compte tenu des insuffisances des inventaires de terrain sur cette thématique (cf. chapitre V-2 du présent avis), cet argumentaire n'est pas probant.

Il sera de toute façon nécessaire d'adapter les modalités de gestion de l'emprise foncière du projet, de sorte à permettre un fonctionnement des écosystèmes tels que le laissent supposer les nombreux recensements bibliographiques ayant été effectués sur ce territoire. En l'état actuel du dossier, il ne peut être conclu à l'absence d'incidence du projet sur ce point, tant à l'échelle du tracé que vis-à-vis des sites Natura 2000 en particulier pour les chiroptères et les batraciens.

Parmi les mesures prévues à ce stade, il faut souligner la bonne prise en compte de la présence ponctuelle de reptiles protégés. La création d'enrochements et de merlons empierrés est une réponse adaptée. Pour autant il conviendrait de cartographier leur emplacement.

L'autorité environnementale signale également que l'étude d'impact intègre des fiches spécifiques pour traiter de points particuliers du projet. Si les fiches de type A (aménagements connexes) figurent bien dans le dossier aux pages 205 à 214, ce n'est pas le cas de celles de type B à F, en particulier les fiches B (ouvrages d'art), C (points d'arrêt et de pique-nique) et surtout F (particularités). Ces dernières exposent en effet la « *recréation de milieux favorables* », les « *aménagements paysagers et favorables aux reptiles (F2 et F5)* » et la « *remise en état de zones humides (F6)* ». S'il s'agit d'un oubli, et si de telles mesures sont bien prévues, il convient de mettre l'étude d'impact en cohérence (excepté pour les reptiles cf. ci-avant) .

Effets temporaires (pendant les travaux)

Les effets liés aux travaux font l'objet d'un chapitre spécifique à la page 233, cependant la plupart des mesures ont déjà été traitées au travers des pages 186 à 232. Si globalement les mesures retenues lors de la phase travaux pour limiter les effets dommageables sur l'environnement et la santé sont satisfaisantes, certaines de ces mesures ne sont pas assez détaillées. Par exemple, il est renvoyé en pages 194 et 198 à un document ultérieur à définir par le maître d'ouvrage et un écologue. Or, toutes les mesures auraient dû être présentées, a minima dans leurs grandes lignes, dans l'étude d'impact. Ceci étant, l'autorité environnementale encourage, notamment pour les projets d'infrastructure de transport en milieu sensible sur le plan environnemental, au suivi de la phase de réalisation par un écologue afin de :

- sensibiliser en amont les entreprises aux enjeux en présence (rédaction d'un cahier des charges environnementale) ;
- veiller pendant le chantier au respect des mesures et faciliter leur bonne mise en œuvre ;
- tirer après la mise en service de l'infrastructure le bilan environnemental de l'opération (suivi des mesures).

Il s'agirait d'une mesure dite d'accompagnement à part entière.

Méthodologie

Cet exemple de mesure « implicite » au projet n'est pas la seule que comprend le dossier. En effet, les effets du projet sont décrits de façon thématique (milieu physique, milieu naturel, ...) et analytique avec une structuration et trois parties :

- les effets attendus potentiellement d'un projet d'infrastructure dans l'absolu, c'est à dire non adapté aux caractéristiques du présent projet ni à la sensibilité du milieu dans laquelle il s'inscrit ;
- les effets du projet de la voie douce entre Beauvais et Ferrières-en-Bray, où il est parfois distingué :
 - les effets en phase travaux (temporaires) ;
 - les effets en phase exploitation ;
- les mesures associées de réduction, d'accompagnement et de compensation du projet de voie douce entre Beauvais et Ferrières-en-Bray.

La seconde partie, qui doit ne traiter que des effets de la voie verte, contient souvent des mesures soit d'évitement soit de réduction qui ne sont pas identifiées en tant que telles. Elles ne sont d'ailleurs pas reprises dans la troisième partie propre aux mesures.

Cela trouble l'application de la « démarche ERC » (éviter réduire compenser) ; modalités prévues à l'article R122-5 II-7 du CE. La démarche ERC est la suivante. En fonction des composantes du projet, il s'agit d'abord de montrer l'articulation état initial/effets. Nonobstant les insuffisantes relevées lors de l'état initial sur la thématique milieu naturel (pas les autres), l'étude d'impact traite bien cette première phase. Ensuite, sur cette base, la démarche ERC est appliquée à chaque effet :

- en premier lieu, il est envisagé les mesures d'évitement ;
- sur cette base, il est évalué s'il subsiste un effet résiduel ;
- si tel est le cas, il est envisagé les mesures de réduction ;
- sur cette base, il est évalué s'il subsiste un effet résiduel ;
- si tel est le cas enfin, il est envisagé les mesures de compensation ;
- sur cette base, s'il subsiste encore un effet qui ne peut être supprimé l'étude d'impact doit le signaler.

L'étude d'impact aborde bien également cette seconde phase, tant en ce qui concerne le processus itératif que la présentation non dissociée des effets et de leurs mesures (certaines études d'impact traitant dans un chapitre l'ensemble des effets puis dans un autre l'ensemble des mesures). En revanche, elle ne restitue l'analyse qu'à partir du niveau réduction. Ce parti de présentation conduit à minimiser le travail du maître d'ouvrage dans ses efforts d'amélioration du projet. Il a sans doute été considéré que ces dispositions, prises pendant la conception du projet, en faisaient partie intégrante, et n'entraient donc pas dans le processus d'évaluation environnementale. C'est en effet ce qui ressort à la fois, du tableau de synthèse des mesures des pages 234 à 237 et du résumé non technique où chaque thématique se conclut par la phrase : « aucune mesure compensatoire n'est à prévoir ». Cela explique très certainement également les raisons qui ont conduit le maître d'ouvrage à ne pas identifier le coût des mesures ainsi que les modalités de leur suivi ; pensant que seules les mesures compensatoires auraient méritées d'être prises en compte. Mais l'évaluation environnementale relève d'un processus itératif qui se mène parallèlement à la définition du projet. Dans ce cadre, l'ensemble des dispositions prises nécessitent d'être répertoriées en tant que telles, chiffrées et associées à un programme de suivi.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des effets ainsi que les mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser sur la thématique milieu naturel.

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 n'est recensé par le maître d'ouvrage (projets soumis à étude d'impact et ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale). Le dossier ne précise pas en revanche la recherche d'éventuels projets soumis à autorisation au titre des articles R214-1 et suivants du code de l'environnement (installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration au titre de la loi sur l'eau) et ayant fait l'objet d'une enquête publique.

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

Le projet résulte d'une opportunité foncière sur l'ensemble de l'itinéraire aussi l'étude d'impact ne présente pas d'option de tracé à l'échelle de l'itinéraire. Le projet ne comporte pas non plus de variante technique. S'agissant d'un projet peu complexe en requalification d'une ancienne d'infrastructure de transport, il y a peu matière à alternative technique hormis dans les éléments d'aspect. Par exemple au regard des enjeux paysagers il aurait été opportun de justifier le choix d'une couche de roulement en enrobé. Le revêtement de la voie circulée aurait pu privilégier l'utilisation de matériaux d'aspect plus naturel.

V-6 Compatibilité du projet avec les documents de planification

Le territoire concerné par le projet est inclus dans le périmètre de deux schémas de cohérence territoriale (SCOT). Il s'agit du SCOT de l'agglomération du Beauvaisis approuvé le 22 juin 2012 et du SCOT du Pays de Bray approuvé le 13 novembre 2012. Le dossier indique la compatibilité du projet avec ces documents d'urbanisme stratégiques ainsi que ceux à l'échelon communal (plans locaux d'urbanisme).

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

L'analyse des méthodes est traitée aux pages 252 à 256 ainsi qu'aux pages 89 et suivantes pour les relevés de terrain faune et flore.

Les noms des personnes ayant participé à la rédaction de l'étude d'impact sont également mentionnés, mais pas leur qualification détaillée, l'équipe étant constituée d'un environnementaliste, de deux écologues, d'un urbaniste et d'un hydraulicien.

V-8 Volet spécifique aux infrastructures de transport

Bien qu'entrant dans le cadre des infrastructures routières, le projet -une voie verte- n'est pas de nature à modifier les aspects de développement et de recomposition du territoire, les aspects énergétiques ou encore les nuisances associées aux déplacements motorisés. Ces points sont donc abordés très succinctement. En revanche aux pages 247 à 249, l'étude d'impact traite des coûts collectifs induits par le projet. Il est conclu à un gain pour la société ; les frais de fonctionnement de l'équipement étant supportés par le Conseil Général de l'Oise.

V-9 Analyse du résumé non technique.

Le résumé non technique est inclus au dossier (pas de cahier détachable). Il est situé en début de dossier après l'introduction du maître d'ouvrage ce qui facilite sa compréhension. Il comporte 10 pages dont un tableau de synthèse aux pages 26 et 27. Il reprend la trame de l'étude d'impact. La rédaction est concise et ne comporte pas de difficulté de lecture.

VI - ANALYSE DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE PROJET

Le projet de voie douce entre Beauvais et Ferrières-en-Bray s'insère dans un réseau cyclable plus large promu par l'État afin de développer l'offre touristique en France en liaison avec les Etats voisins. Ainsi, il s'inscrit parfaitement dans le schéma cyclable validé par la Mission Interministérielle Véloroutes et Voies Vertes. Pour le Conseil Général de l'Oise, maître d'ouvrage et futur exploitant, le projet a pour vocation d'encourager l'utilisation des modes de déplacement alternatif au « tout automobile » et de dynamiser le secteur touristique. Il a pour cela acquis récemment une ancienne voie ferrée afin de la réutiliser en permettant des déplacements sécurisés en site propre et en modérant l'impact de la nouvelle infrastructure sur l'environnement.

Sur le premier point, l'étude d'impact met bien en avant les effets positifs du projet notamment sur la santé des futurs usagers. Cependant, outre l'aspect touristique, la justification de l'intérêt de la voie verte concernant le report modal dans les communes traversées aurait mérité d'être approfondie, notamment sur les questions de déplacements domicile-travail.

Sur le second point, les enjeux environnementaux ne sont pas nuls dans la mesure où l'ancienne emprise ferroviaire se situe au cœur du Pays de Bray ; entité à forte sensibilité environnementale tant du point de vue hydraulique qu'écologique. Le maître d'ouvrage a bien identifié ces enjeux spécifiques. Mais si l'étude d'impact, de façon globale, est claire et facilement compréhensible par le public, les relevés de terrains menés sur la partie milieu naturel (zone humide et biodiversité) ne permettent pas d'établir un état initial complet.

De plus, la définition du projet restituée dans l'étude d'impact ne donne aucune information sur l'ampleur de l'élargissement de la plate-forme existante et l'altimétrie du projet par rapport au niveau d'inondation des terres.

Dès lors, l'absence d'effet significatif du projet sur cette composante environnementale ne peut être affirmée a priori, d'autant que certaines affirmations ne sont pas démontrées scientifiquement (par exemple l'absence de fonction écologique des zones humides). L'adéquation du programme des mesures retenues aux effets du projet ne peut donc être évaluée. S'agissant des enjeux majeurs du projet, ce point serait à vérifier sur la base d'un état initial plus complet et précis.

Cette situation découlant d'un aléa technique en amont de l'étude d'impact ne concerne toutefois que la thématique milieu naturel (étendue au risque d'aggravation d'inondation) et ne saurait occulter le travail itératif de mise au point du projet par le maître d'ouvrage dans l'objectif de minimiser son empreinte environnementale. Ce travail qualitatif n'a toutefois pas été valorisé dans l'étude d'impact ; des mesures intégrées à la conception du projet n'ayant été identifiées en tant que telles.

En conclusion, l'autorité environnementale recommande :

- d'indiquer la procédure à laquelle est attachée l'étude d'impact ;
- de compléter la description du projet en ajoutant le profil en long du projet ainsi que les éléments permettant de localiser et quantifier les travaux de remblai ;
- de compléter l'état initial, dans le respect des protocoles scientifiques, sur les zones humides et les composantes biodiversité (faune/flore/habitats/continuités écologiques) ainsi que d'établir une cartographie des secteurs les plus sensibles dans l'objectif de hiérarchiser les enjeux ;
- en conséquence, de compléter l'analyse des effets ainsi que les mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser sur la thématique milieu naturel.