

PREFET DE LA REGION PICARDIE

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

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE
PROJET DE MISE À 2X2 VOIES DE LA RD 200
ENTRE LA RD 1016 À NOGENT-SUR-OISE ET LA RD 1017 À LES AGEUX (60)
DÉPOSÉ PAR LE CONSEIL GÉNÉRAL DE L'OISE

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

Synthèse

Le projet, déposé par le Conseil Général de l'Oise, concerne l'élargissement à 2X2 voies de la RD 200 entre le carrefour de la RD1016 à Nogent-sur-Oise et le carrefour de la RD 1017 à les Ageux, dans le département de l'Oise. Ce projet concerne les communes de Monchy-Saint-Eloi, Nogent-sur-Oise, Villers-Saint-Paul, Rieux, Brenouille, Monceaux, Les Ageux et Pont-Sainte-Maxence.

Il constitue la fin de l'aménagement de la RD 200 entre Compiègne et Creil, qui s'inscrit dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique (DUP) délivrée en 1973, dont les travaux ont été réalisés par tranche, jusqu'à la RD 1017.

Le site étant relativement contraint (urbanisme), aucune variante relative au tracé ou au doublement n'est envisagée. Seules des variantes d'aménagement sont proposées dans le dossier pour le traitement de certains carrefours.

Le projet s'inscrit au cœur d'un secteur très sensible sur le plan environnemental, avec des risques technologiques et inondations, et des enjeux hydrologiques, écologiques et paysagers. Le projet traverse en effet des zones inondables, des zones humides et passe en limite du site Natura 2000 « Marais de Sacy » et du parc naturel régional (PNR) Oise Pays de France.

Conformément au code de l'environnement, l'étude d'impact est complète. Des études ont été réalisées sur chaque thématique (étude de trafic, acoustique, inventaires écologiques, ...). Des mesures sont proposées pour réduire et compenser les impacts du projet. L'analyse est claire et synthétique, mais soulève quelques recommandations compte-tenu de forts enjeux environnementaux.

Le projet nécessite le remblai de 3,3 hectares en zone inondable, l'imperméabilisation de 14,8 hectares de zones humides et la destruction de 7 hectares de zones boisées, qui constituent des habitats d'espèces protégées. Il coupe plusieurs bio-corridors connus dont la connexion entre les sites Natura 2000 « Marais de Sacy » et « Forêts picardes : Massif des 3 forêts et bois du Roi ».

En mesures correctives, le projet prévoit la construction de passages faune et la création d'une zone d'expansion de crues, de zones humides et de boisements sur une même parcelle agricole limitrophe au site Natura 2000 « Marais de Sacy », mesures de compensation. Des protections phoniques sont prévues sur 3 bâtiments pour respecter la réglementation en matière de bruit. Un suivi sur 5 ans est proposé essentiellement pour l'aspect écologique.

L'autorité environnementale recommande de :

- compléter et préciser l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 ;
- prendre en compte le risque de mouvements de terrain ;

- préciser le fonctionnement hydraulique du secteur ;
- préciser les fonctionnalités des zones humides détruites ;
- préciser l'articulation et la compatibilité entre les différentes compensations proposées (zone inondable, zone humide, forêt) ;
- joindre l'étude faune-flore au dossier d'enquête ;
- préciser la méthodologie utilisée (protocole, dates et conditions de ces relevés, matériel utilisé) pour l'étude faune – flore ;
- détailler et préciser les continuités écologiques prises en compte ;
- compléter l'analyse de l'impact des travaux dans le paysage (perception de la plate-forme, des échangeurs, des passages supérieurs) depuis les espaces proches ou plus lointains ;
- proposer un suivi du trafic pour vérifier les hypothèses d'impact en matière de bruit, d'air, de risques technologiques et de pollutions de l'eau ;
- élargir le suivi à l'ensemble des thématiques.

Amiens, le 2 septembre 2013

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

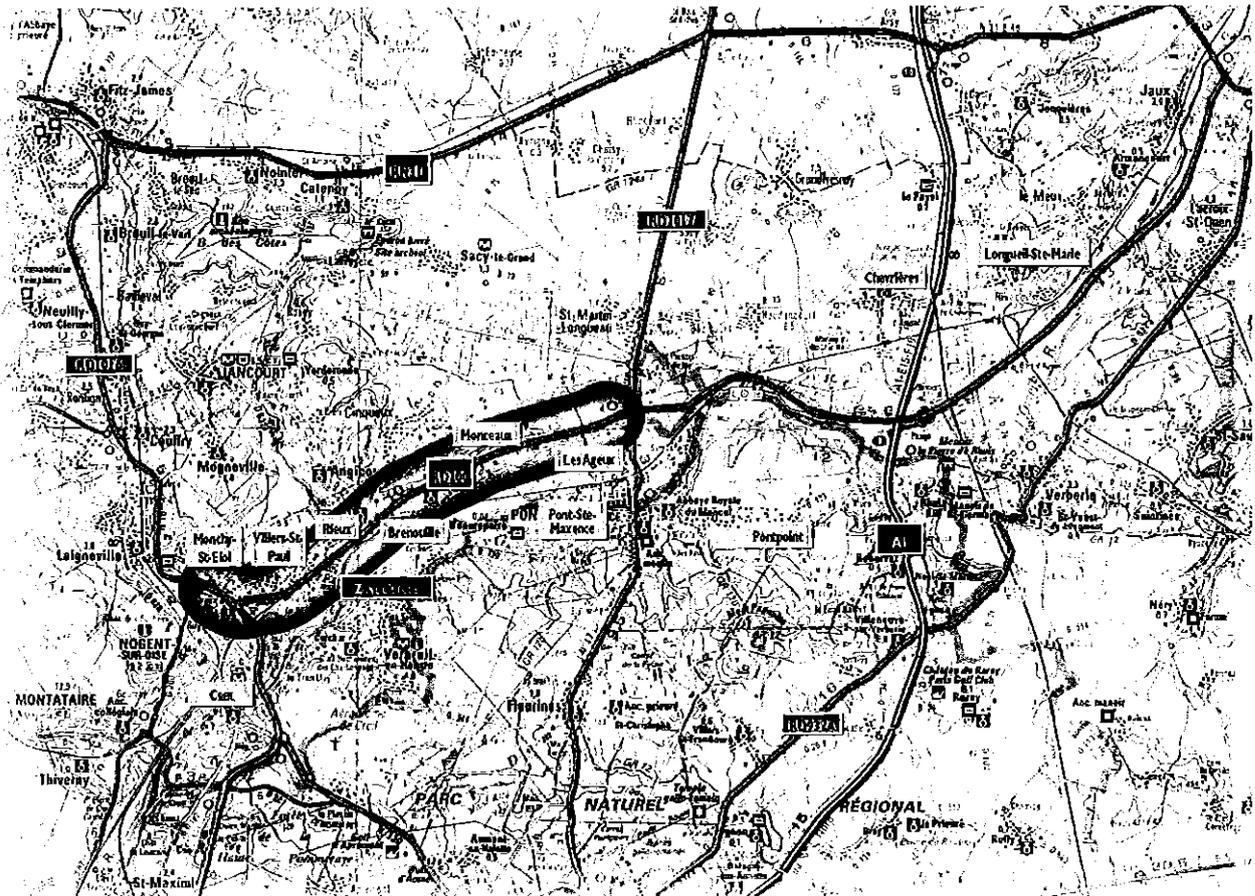


François COUDON

Avis détaillé

I - Contexte du projet

Le projet déposé par le Conseil Général de l'Oise, concerne l'élargissement par la mise à 2X2 voies de la route départementale RD 200 entre le carrefour de la RD1016 à Nogent-sur-Oise et le carrefour de la RD 1017 à les Ageux. Il traverse les communes de Monchy-Saint-Eloi, Nogent-sur-Oise, Villers-Saint-Paul, Rieux, Brenouille, Monceaux, Les Ageux et Pont-Sainte-Maxence, dans le département de l'Oise.



Le projet constitue la fin de l'aménagement de la RD 200 entre Compiègne et Creil. Il s'étend sur une longueur de 10,5 kilomètres environ. Il permet ainsi de proposer un linéaire à 2X2 voies entre les 3 plus importantes agglomérations du département de l'Oise : Beauvais, Compiègne et Creil.

Le projet consiste à doubler la RD 200 côté nord, sauf au niveau des marais de Sacy où le doublement se fait côté sud pour éviter le site Natura 2000. Le tracé actuel de la RD 200 est conservé. La desserte actuelle, au niveau des différentes intersections, est conservée également au moyen d'aménagement de giratoires et d'échangeurs. Par ailleurs, l'aménagement d'un itinéraire cyclable est prévu le long de la RD 200 entre la RD 29 et la RD 1017 sur environ 3,8 kilomètres.

Le futur aménagement ne modifie pas le fonctionnement actuel de la RD 200, classée route à grande circulation (cf. décret n°2010-578 du 31 mai 2010 fixant la liste des routes à grande circulation), empruntée par environ 20 000 véhicules par jour (dont 7% à 12% de camions). Les hypothèses de trafic retenues ont considéré une stabilité du trafic à la mise en service (2015), puis une légère baisse en 2035.

En grande partie sur le domaine public, seul l'aménagement des carrefours nécessite des acquisitions foncières sur une emprise de 44 ha environ.

II - Cadre juridique

Le projet de mise à 2X2 voies de la RD 200 entre la RD 1016 et la RD 1017 est soumis à étude d'impact conformément à l'annexe de l'article R122-2 du code de l'environnement (CE) :

- rubrique 6°c : travaux d'élargissement d'une route existante à 2 voies pour en faire une route à 4 voies ;
- rubrique 6°d : toutes routes d'une longueur supérieure à 3 kilomètres.

Conformément à l'article R122-7, I du code de l'environnement, le préfet de région a reçu le 27 juin 2013 le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, comprenant l'étude d'impact et les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet, transmis par le préfet de l'Oise.

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 dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il ne préjuge en rien de l'avis qui sera rendu par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

Par la suite, le projet nécessite diverses demandes d'autorisations spécifiques (cf. dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique page 305) :

- une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau en application des articles L214-1 et suivants du code de l'environnement ;
- une demande d'autorisation de défrichement au titre des articles L214-13 et suivants du nouveau code forestier ;
- d'une demande de dérogation d'interdiction de dérangement et de destruction d'habitats d'espèces protégées au titre des articles L411-1 et L411-2 du code de l'environnement.

Conformément à l'article R122-8 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale pourra donc être actualisé au regard de l'évolution de l'étude d'impact.

III - Enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le projet s'inscrit au cœur d'un secteur très contraint (urbanisation) et sensible sur le plan environnemental, avec des risques technologiques et inondations, et des enjeux hydrologiques, écologiques et paysagers.

Concernant l'aspect « risques technologiques », les communes de Brenouille, des Ageux, Rieux, Villers-Saint-Paul, Nogent-sur-Oise, traversées par le projet, sont concernées par les plans de prévention des risques technologiques (PPRT) des installations classées SEVESO Cray Valley à Villers-Saint-Paul et Huttenes Albertus France à Pont-Sainte-Maxence.

Concernant l'aspect « risques naturels », le projet se situe dans la zone inondable de la rivière Oise. Il est concerné sur les communes de Villers-Saint-Paul et Rieux par le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de l'Oise approuvé le 29 novembre 1995.

Il est également localisé dans des zones potentielles de risques définies dans l'atlas des risques naturels majeurs, dont les remontées de nappe et les mouvements de terrain liés aux cavités.

Concernant l'aspect hydrologique, le projet traverse des zones à dominante humide répertoriées par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie en fond de vallée de l'Oise. Leur préservation est d'intérêt général (cf. article L211-1 du code de l'environnement).

Plusieurs captages d'alimentation en eau potable sont répertoriés dans l'aire d'étude. L'enjeu de protection de la ressource en eau est particulièrement important.

Concernant l'aspect paysager et naturel, le projet se situe en limite du territoire du Parc Naturel Régional Oise – Pays de France.

Concernant l'aspect écologique, l'emprise du projet passe en limite de la zone spéciale de conservation (ZSC – directive « habitats ») « Marais de Sacy » du réseau Natura 2000 (cf. dossier, carte page 82) et de la zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) de type 1 « marais de Sacy-Le-Grand et buttes sableuses des Grands Monts ». Elle traverse la zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO) « marais de Sacy ».

Un corridor grande faune particulièrement important est identifié entre Brenouille et Pont-Sainte-Maxence et repris dans la cartographie du Parc Naturel Régional Oise – Pays-de-France. Ce corridor écologique constitue un lien important entre deux des plus grandes entités naturelles du sud de l'Oise que sont le massif des Trois Forêts et le Marais de Sacy. Elles sont toutes deux reconnues sites du réseau européen Natura 2000. La préservation de ce couloir est indispensable pour maintenir les déplacements d'animaux entre le Massif des Trois Forêts et le Marais de Sacy mais également avec la boucle de Pontpoint, plus à l'est. Par ailleurs, le caractère humide des marais de Sacy nécessite une analyse du fonctionnement hydraulique du secteur. De manière générale, la continuité écologique (trames vertes et bleues) est à préserver.

Le secteur d'implantation présente également 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 27 juin 2013 pour avis de l'autorité environnementale comprend :

- le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) version mai 2013 (indice E) réalisée par le bureau d'étude INGEDIA groupe Nox ;
- le dossier de mise en compatibilité du plan d'occupation des sols (POS) des Ageux version avril 2013 (indice E) ;
- le dossier de mise en compatibilité du POS de Brenouille version avril 2013 (indice E) ;
- le dossier de mise en compatibilité du POS de Monchy-Saint-Eloi version avril 2013 (indice E) ;
- le dossier de mise en compatibilité du POS de Nogent-sur-Oise version avril 2013 (indice E) ;
- le dossier de mise en compatibilité du POS de Rieux version avril 2013 (indice D) ;
- le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Monceaux version avril 2013 (indice D) ;
- le dossier de mise en compatibilité du PLU de Pont-Sainte-Maxence version avril 2013 (indice D) ;
- le dossier de mise en compatibilité du PLU de Villers-Saint-Paul version avril 2013 (indice E).

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. dossier d'enquête, chapitre A2) ;
- une analyse de l'état initial (cf. dossier d'enquête, chapitre A3) ;
- une analyse des effets directs et indirects (cf. dossier d'enquête, chapitre A4) ;
- une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus (cf.

- dossier d'enquête, chapitre A5) ;
- une esquisse des principales solutions de substitution examinées et les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu (cf. dossier d'enquête, chapitre A6) ;
- 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. dossier d'enquête, chapitre A7) ;
- les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé (cf. dossier d'enquête, chapitres A4 et A8), ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes (cf. chapitre A8 page 280) et les modalités de suivi des mesures (page 280) ;
- une analyse des méthodes utilisées (cf. dossier d'enquête, chapitre A9) ;
- 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. dossier d'enquête, chapitre A10) ;
- 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 (le présent projet constitue la dernière phase du programme de mise à 2X2 voies de la RD 200) ;
- les éléments demandés spécifiquement pour les infrastructures de transport :
- une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation (cf. dossier d'enquête, chapitre A11, point 1) ;
- une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation de ces espaces (cf. dossier d'enquête, chapitre A11, point 2) ;
- une analyse des coûts collectifs des pollutions, des nuisances et des avantages induits pour la collectivité (cf. dossier d'enquête, chapitre A11, point 3) ;
- une évaluation de la consommation énergétique résultant de l'exploitation du projet (cf. dossier d'enquête, chapitre A11, point 4) ;
- une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes utilisées pour les évaluer et en étudier les effets (cf. dossier d'enquête, chapitre A11, point 5) ;
- les principes de mesures de protection contre les nuisances sonores (cf. dossier d'enquête, chapitre A11, point 6) ;
- un résumé non technique (cf. dossier d'enquête, chapitre A1).

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. dossier d'enquête, chapitre A4, paragraphe 1.2.1 et carte page 16) comprend le contenu minimum fixé par l'article R414-23 du code de l'environnement.

Sur la forme, l'étude d'impact est donc complète conformément aux articles R122-5 et R414-23 du code de l'environnement (CE).

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 s'inscrit dans un programme de travaux de diverses infrastructures de transports sur le secteur qui induira des modifications des trafics routiers (programme de travaux routiers du Conseil Général de l'Oise, projet de canal Seine Nord, mise au grand gabarit de l'Oise, plate-forme portuaire de Longueil Sainte-Marie (cf. chapitre 3 pages 48 et 49)).

La RD 200 est actuellement :

- à 2 voies entre la RD 1016 à Nogent-sur-Oise et Rieux ;
- à 2X2 voies sur 2,1 km entre Rieux et Brenouille ;
- à 3 voies sur 1,3 km à l'ouest de la RD 29 ;
- à 2 voies entre la RD 29 et la RD 1017.

Le projet comprend (cf. pages 3 et 50 à 68) :

- l'aménagement de l'échangeur de la RD 1016 sur les communes de Nogent-sur-Oise et Monchy-Saint-Eloi, avec création d'une bretelle de sortie vers le centre de Villers-Saint-Paul ;
- l'élargissement à 2X2 voies de la route départementale RD 200 côté nord, entre le carrefour de la RD1016 à Nogent-sur-Oise et le carrefour de la RD 1017 à Les Ageux, sauf en bordure du site Natura 2000 Marais de Sacy, où l'élargissement se fait côté sud ;
- le réaménagement du giratoire du Marais sur la commune de Villers-Saint-Paul ;
- la modification du giratoire des Pommiers sur la commune de Villers-Saint-Paul ;
- la création d'un carrefour dénivelé entre la RD 200 et la RD 29 sur la commune de Brenouille ;
- l'aménagement de 2 shunts (voies d'évitement) sur le giratoire existant de la RD 1017 sur les communes de Les Ageux et Pont-Sainte-Maxence ;
- la mise en oeuvre d'une piste cyclable le long de la RD 200 entre la RD29 et la RD 1017 et entre le carrefour des Pommiers, la gare de Villers-Saint-Paul et Nogent-sur-Oise ;
- le rétablissement des chemins interceptés (pages 52 à 53) ;
- la modification d'ouvrages d'art (passage inférieur traversant la rivière Brèche à Villers-Saint-Paul, passages supérieurs sur les communes de Villers-Saint-Paul et Brenouille et ouvrages hydrauliques).

La RD 200 doublée conservera les mêmes caractéristiques géométriques que le tracé actuel sauf au niveau du giratoire des Marais où le tracé est retenu pour améliorer la lisibilité (cf. page 55).

Elle aura des largeurs différentes suivant les sections (cf. pages 54 à 57) :

- une largeur de 25 m entre la RD 1016 et le giratoire des Pommiers, comprenant :
 - 2 voies de circulation par sens de 3,5 m et 3,25 m ;
 - une bande d'arrêt d'urgence de 2,5 m dans chaque sens ;
 - un terre-plein central de 1,60 m ;
 - une bande de circulation bidirectionnelle de 3 m pour les modes doux ;
- une largeur de 23 m entre le giratoire de Pommiers et la RD 1017, comprenant :
 - 2 voies de circulation par sens de 3,5 m chacune ;
 - une bande d'arrêt d'urgence de 2,5 m dans chaque sens ;
 - un terre-plein central de 2,1 m.

Le volume de déblais est estimé à 100 000 m³ et le volume de remblais à 130 000 m³ (cf. page 67). A ce stade du projet, les lieux de stockage des matériaux en phase travaux ne sont pas encore définis (cf. page 53).

V-2 Analyse de l'état initial, des effets directs et indirects du projet et mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible compenser les conséquences du projet

L'analyse des enjeux sanitaires et environnementaux est globalement proportionnée au degré d'approfondissement du dossier (déclaration d'utilité publique) et aux effets attendus.

L'étude d'impact étudie les différents thèmes environnementaux prévus par la réglementation pour en déduire les principales sensibilités. Des cartes, tableaux et photographies illustrent le dossier.

Les effets temporaires liés à la phase de chantier et les effets permanents en phase d'exploitation sont présentés de manière très claire.

Des mesures correctives pour limiter les effets du projet sur l'environnement sont proposées. Ces mesures sont chiffrées. Un suivi est proposé pour le volet écologique. Un suivi plus général pendant 5 ans après la mise en service est également proposé (cf. résumé non technique page 35). Cela se justifie par les enjeux majeurs concernés par ce projet (zone inondable, bio-corridor reliant deux sites Natura 2000, ...).

L'évaluation de ces effets est basée en grande partie sur les hypothèses de trafics routiers issus de l'analyse socio-économique (pages 171 à 173). Celle-ci prévoit ainsi une stabilité du trafic routier en 2015, puis une légère baisse en 2035 (-0,5 %) par rapport aux trafics journaliers issus des comptages automatiques de 2008 (cf. point 5 page 297).

Le périmètre d'étude est limité à la bande de 300 m de part et d'autre de la RD200. Pour rappel, le périmètre n'est pas toujours adapté aux enjeux traités ; le périmètre d'une étude d'impact doit évoluer en fonction des enjeux. Ainsi, ceux liés à l'eau nécessite une analyse au niveau du bassin versant. Ceux liés au paysage, au bruit, aux réseaux écologiques doivent être adaptés aux distances des effets attendus. Cela peut conduire parfois à des analyses incomplètes et à des conclusions hâtives, en particulier en matière de paysage et de patrimoine naturel.

Santé humaine

De nombreuses habitations sont situées le long de la RD200. Ainsi 660 foyers sont recensés à proximité immédiate de cette infrastructure routière (cf. résumé non technique page 17). Cela induit donc un enjeu fort de préservation de la santé humaine.

Concernant la protection de la ressource en eau, le site est en dehors de tout périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable.

Concernant le bruit, une étude acoustique a été réalisée par le bureau d'étude Veritas en 2012 (cf. pages 129 et 226 à 232). Elle signale la présence d'écrans acoustiques mis en place le long de la RD 200 au niveau de la commune de Rieux sur la portion à 2X2 voies. Les résultats des mesures acoustiques montrent une zone d'ambiance sonore modérée en dessous des seuils réglementaires de 65 dB(A) le jour et de 60 dB(A) de nuit.

Une modélisation des niveaux sonores à l'horizon 2015 (année de mise en service prévue) et à l'horizon 2035 a été réalisée sur la base des hypothèses de trafic.

Les simulations réalisées montrent que les nuisances sonores sont en deçà des valeurs réglementaires du décret n°95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres ainsi que l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures terrestres, sauf sur trois bâtiments (cf. page 227).

L'étude prévoit la mise en place de protections phoniques de façade pour trois bâtiments (cf. pages 227 et 279). Leur coût est évalué à 30 000 euros hors taxes (page 280). Aucun suivi n'est proposé (page 280).

Concernant la qualité de l'air, une campagne de mesures de polluants atmosphériques a été réalisée au droit de la zone d'étude en 2009 par le bureau d'études Veritas (cf. page 136). Les conclusions montrent que les résultats respectent majoritairement les objectifs de qualité fixés par le décret du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air.

Une simulation des émissions atmosphériques a été étudiée. Cette étude conclut à une légère diminution de la pollution atmosphérique liée à la réduction globale des trafics attendue en 2035 et à l'amélioration des performances des véhicules et carburants (page 238). Cependant, le choix des polluants traceurs dans l'évaluation des risques sanitaires, en particulier les métaux (cadmium au lieu de plomb), n'est pas judicieux.

Il est à noter que le plan régional de la qualité de l'air (PRQA) de 2002 évoqué dans le dossier (page 132) a été remplacé par le schéma régional climat air énergie (SRCAE) de Picardie, applicable depuis juin 2012.

Volet eau et risques

Le projet est soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau. Un dossier d'autorisation a été déposé le 21 juillet 2013 auprès du service en charge de la police de l'eau. Il est en cours d'instruction.

Les risques industriels et inondations sont identifiés et pris en compte dans le dossier. Les enjeux eau sont également identifiés (pages 71 à 80). 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 sont analysées (cf. carte page 180). Les périmètres de protection de captages d'alimentation en eau potable sont localisés (cf. carte page 72).

Les risques de remontée de nappe et de mouvements de terrain liés aux cavités n'ont pas été identifiés dans le dossier (cf. page 127 et 225). L'étude géotechnique réalisée en 2009 a mis en évidence la sensibilité liée aux remontées de nappe (cf. dossier page 191).

Le projet est en dehors des périmètres de protection des sites SEVESO (cf. carte page 126). Compte-tenu des hypothèses de trafic (stables en 2015 et en légère diminution en 2035), le nombre de personnes exposées aux risques technologiques ne sera pas supérieur à la situation actuelle. En phase chantier, il est prévu d'éviter si possible la proximité de ces sites pour les installations de chantier (page 188).

Le projet traverse les zones d'expansion de crues en zone rouge (non constructible) du PPRi, qui autorise la construction d'infrastructure routière à condition que les travaux n'augmentent pas le risque d'inondation (cf. pages 126 et 127). Le projet va générer la réalisation de 65 650 m³ de remblai sur 3,3 hectares de zone inondable (cf. page 225). En compensation, il est prévu le décaissement de terres sur 2 mètres de profondeur pour un volume équivalent sur le territoire de Monceaux, au nord de la RD 200, en limite de la zone inondable. La connexion entre la zone inondable et la zone de compensation est envisagée via les passages à petite faune projetés sous la RD 200.

En phase chantier, il est prévu une sensibilisation des entreprises pour éviter le stockage de matériaux ou produits en zone inondable et assurer la sécurité des employés du chantier (page 187).

Le projet traverse aussi des zones humides sur 14,8 hectares entre Nogent-sur-Oise et Les Ageux (cf. page 182). En compensation, la création d'une zone humide sur 22,2 hectares est proposée au niveau des parcelles agricoles au nord de la RD 200, jouxtant une zone humide existante sur le même site que la compensation de la zone inondable. Le taux de compensation (1,5 fois) respecte les préconisations du SDAGE. Cependant, le dossier ne précise pas les fonctionnalités de la zone humide détruite ni celles attendues de la compensation. Seule la fonctionnalité écologique est évoquée (page 215). Pour mémoire, le SDAGE rappelle les différentes fonctions des zones humides intéressantes pour la collectivité (cf. orientation 19) :

- 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 (très important en zone inondable) ;
- 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 (très important pour la qualité de la ressource en eau) ;
- protection de la biodiversité par la multiplicité des habitats écologiques fournis aux différentes espèces.

Le projet induit une augmentation de surface imperméabilisée supplémentaire et de facto celle des volumes d'eaux pluviales collectées (cf. page 191, 193). Trois bassins de rétention sont prévus pour les stocker avant rejet dans le ruisseau de la Brèche, le ruisseau des champs des Barons et le ruisseau de Popincourt (page 194). Ils sont dimensionnés pour une pluie de retour 20 ans et un débit de fuite de 5 litres/seconde et par hectare. Les fiches de calculs sont fournies en annexe 3.

L'augmentation de surface imperméabilisée induit aussi une augmentation de la pollution chronique.

Des ouvrages de traitement des eaux pluviales sont donc prévus pour réduire l'incidence sur la qualité des eaux des cours d'eau. Le traitement prend en compte les objectifs de qualité de ces cours d'eau fixés par le SDAGE du bassin Seine-Normandie (cf. pages 194 à 200).

Enfin, la réalisation du projet nécessite la déviation du ruisseau des champs des Barons sur 430 m environ et le prolongement de la couverture du ruisseau de la Frette sur 30 m au niveau de la RD 1017 (pages 203, 210 et 211). Le dossier propose une augmentation des capacités hydrauliques des ouvrages de franchissement sur le ruisseau des champs des Barons pour réduire le risque de débordement sur ce tronçon.

Nature et biodiversité

L'étude analyse les zonages d'inventaires connus aux alentours (pages 82 à 87).

Des relevés de terrain ont été réalisés en octobre et novembre 2008, de mars à mai 2009, puis en 2011 et 2012 par le bureau d'études Ecosystème (page 89). Toutefois, seule une synthèse de cette étude faune-flore est présentée, sans détailler la méthodologie utilisée. Pour une meilleure information du public, il est utile d'annexer les études spécifiques à l'étude d'impact.

Les habitats écologiques présents sur le site du projet sont listés et cartographiés (pages 90 à 109). La liste des espèces contactées et leur statut de protection sont indiqués (annexes 3 et 5 et pages 89, 111 à 121). Aucune espèce floristique protégée n'a été relevée. En revanche, plusieurs espèces faunistiques protégées sont relevées, dont des amphibiens (crapaud commun, ...), des reptiles (couleuvre à collier, ...), des oiseaux (Busard des roseaux, ...), des mammifères (Ecureuil roux, ..) et des chauves-souris (Sérotine commune, Vespertilion de Daubenton et Pipistelle commune).

Le projet nécessitera une emprise de 53,2 hectares (cf. pages 183). En phase chantier, les emprises nécessaires seront de l'ordre de 102 hectares (cf. page 183). Les travaux nécessiteront des déboisements sur 29,8 hectares (page 184).

Des précautions de chantier et un suivi de chantier sont prévus en phase travaux pour limiter les effets négatifs sur la faune (pages 185 à 187).

Un passage à faune aérien (passant au dessus de la route) et des passages faune souterrains sont prévus pour réduire l'effet de coupure des continuités écologiques (page 187).

Toutefois, seules les continuités écologiques et les principaux axes « grande faune » situés sur les communes de Brenouille, Monceaux et les Ageux sont pris en compte (cf. carte page 118). Les autres continuités écologiques intra ou inter forestières connues ne figurent pas dans l'état initial.

Concernant les espèces protégées, des destructions d'habitats et un dérangement d'espèces protégées sont attendus (pages 213 à 219). En effet, le projet prévoit la destruction de 7 hectares de forêt (type Chênaie – Charmaie et Aulnaie-Frênaie) et de 14,8 hectares de zones humides, identifiées comme des zones de repos et de reproduction d'espèces protégées d'oiseaux, d'amphibiens, de mammifères, de reptiles et de chauves-souris (page 213).

Ces habitats seront compensés à 150 % pour les zones humides et à 100 % pour la forêt sur le même secteur sur la commune de Les Ageux (cf. carte page 214). Le dossier justifie la compensation sur le même site que celui de la zone inondable pour des motifs d'économie de terres agricoles (page 279).

Cette proposition est en effet intéressante mais nécessite de détailler l'articulation et la compatibilité entre les différentes compensations proposées (zone inondable, zone humide, forêt) en terme de fonctionnalités hydrologique, écologique et forestière.

Natura 2000

La RD200 passe en limite de la zone spéciale de conservation (ZSC – directive « habitats ») « Marais de Sacy le Grand », dont la désignation a été justifiée par la présence d'habitats et de faune remarquable (un papillon et un amphibien, le Triton crêté).

Le projet de doublement se fait côté sud sur ce tronçon pour éviter ce site (page 57).

Le dossier présente l'ensemble des sites situés à proximité du projet et les localise (cf. carte page 82 et page 83).

Le dossier conclut à l'absence d'incidences sur ces sites compte-tenu de l'absence de destruction de ces sites (éviterment) et des mesures prises en faveur de la faune (cf. pages 182 et 213). Il signale que la parcelle choisie pour la compensation (zone humide, zone inondable et forêt) est en continuité du site Natura 2000 des marais de Sacy, ce qui permettra de créer une zone tampon entre la RD 200 et ce site.

Compte-tenu de la proximité de ce site Natura 2000, de son caractère humide et de l'existence d'un bio-corridor important entre le massif des Trois Forêts et le Marais de Sacy, l'autorité environnementale recommande de :

- détailler le fonctionnement hydraulique du secteur avant et après travaux ;
- détailler le fonctionnement écologique des bio-corridors après travaux ;
- analyser de manière plus détaillée les incidences de la mise en oeuvre de la compensation en limite du site Natura 2000 « marais de Sacy » (cohérence entre rôle de stockage des inondations et le rôle écologique).

Paysage

L'étude traite sommairement du patrimoine historique et du paysage (pages 124 et 125). Aucun site inscrit ou classé n'est recensé dans l'aire d'étude. En revanche, le tracé traverse des périmètres de protection de monuments historiques (cf. carte page 124). De même, une sensibilité archéologique est identifiée (page 125).

Le projet prévoit un aménagement paysager du tracé par des plantations (cf. croquis pages 275 à 280).

Etant donné que le projet ne porte pas uniquement sur l'élargissement d'une voie existante, mais qu'il comprend également un échangeur en dénivelé et des déboisements, l'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse de l'impact de ces travaux dans le paysage (perception de la plate-forme, des échangeurs, des passages supérieurs) depuis les espaces proches ou plus lointains.

Agriculture

La section rurale et agricole concernée par le projet est située sur les communes de Monceaux et de Les Ageux. La consommation d'espaces agricoles induite par le projet limitera la surface disponible pour cette activité. Toutefois le projet ne touche aucun siège d'exploitation et assure le maintien des dessertes agricoles.

L'impact de l'opération sur la réduction des terres agricoles s'élève à 25,43 hectares. A cela s'ajoute la destruction de la zone humide et des zones boisées qui feront l'objet de mesures compensatoires sur des parcelles agricoles (27 hectares). Globalement la consommation de terres agricoles s'élèvera à 52,43 hectares.

Les acquisitions foncières des terrains concernés se feront par voie amiable ou par voie d'expropriation. Les pertes de revenus générées seront indemnisées.

Par souci de cohérence avec les objectifs de consommation d'espaces agricoles inscrits dans les schémas de cohérence territoriale (SCoT), la consommation générée par le tracé et ses aménagements devrait être déduite des superficies prévues pour répondre aux objectifs de croissance des populations.

Forêt

Le dossier mentionne la destruction d'habitats forestiers et leur compensation à 100 % (pages 22, 34, 279).

La compensation forestière sur le même site que la zone humide nécessite plus de précisions. Il serait pertinent de remettre la gestion de ce boisement à l'office national des forêts (ONF) en rattachant ces bois au régime forestier, comme le prévoit la loi.

V-3 Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus

Les effets cumulés du projet avec les autres projets connus sont traités (pages 246 et 247). 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. Le seul projet identifié est la déviation de Mogneville.

V-4 Esquisse des principales solutions examinées et justifications du projet retenu

Le site étant relativement contraint, seules des variantes liées au choix des emprises et des échanges ont été envisagées lors de la concertation avec les élus (cf. dossier pages 249 à 256).

Le souci du maître d'ouvrage a été de limiter au maximum les emprises. Ainsi le projet retenu comprend :

- la mise à 2X2 voies de type boulevard urbain entre la RD 1016 et le giratoire de Pommiers avec réaménagement des giratoires pour fluidifier le trafic ;
- la mise à 2X2 voies de type autoroutier entre le giratoire de Pommiers et la RD 1017 avec aménagement d'un carrefour dénivelé avec la RD 29, optimisé pour limiter l'impact sur les massifs boisés ;
- la réalisation d'une piste cyclable entre Nogent-sur-Oise et la gare de Villers-Saint-Paul puis vers le giratoire de Pommiers et entre la RD 29 et la RD 1017.

V-5 Compatibilité du projet avec les documents de planification

La zone d'étude s'étend sur 8 communes toutes régies par un document d'urbanisme opposable.

Globalement, l'ensemble de ces documents nécessite une mise en compatibilité. Les plans de zonage ainsi que les emplacements réservés seront modifiés afin d'intégrer les emplacements réservés correspondant au projet, ainsi que les impacts sur les espaces boisés classés (EBC).

A l'exception des POS de Monchy-Saint-Eloi et de Rieux, qui nécessitent une modification des règlements écrits des zones UC (Monchy-Saint-Eloi) et ND (Rieux), les autres règlements permettent « les aménagements, ouvrages, constructions ou installations lorsqu'ils présentent un caractère d'intérêt général ou qu'ils contribuent au fonctionnement ou à l'exercice de services destinés au public ».

V-6 Volet spécifique aux infrastructures de transport

L'analyse des conséquences du projet sur l'urbanisation, des coûts collectifs induits par les pollutions et nuisances et les hypothèses de trafic sont abordés de manière synthétique (page 292 à 299).

L'étude indique que le projet va dynamiser les zones commerciales mais aussi réduire la surface urbanisable. Cependant, elle conclut à un impact non significatif à l'échelle des communes.

De même, elle rappelle l'expropriation d'une parcelle agricole de 23 hectares sur la commune de Les Ageux pour la compensation des zones boisées, des remblais en zone inondable et de l'imperméabilisation des zones humides.

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 sont basées sur une stabilité du trafic routier en 2015 et une légère baisse en 2035.

Elle porte uniquement sur le projet (tronçon de la RD 200 entre la RD 1016 et la RD 1017). Compte-tenu du trafic attendu, l'étude conclut à l'absence d'impact sur les émissions de gaz à effet de serre, sur la pollution atmosphérique et un faible impact sur la consommation de carburant. Le projet aura des incidences importantes en terme de consommation d'espace. En contrepartie, un gain en terme de sécurité routière est attendu par la fluidification du trafic et la séparation des différents usages de la route. L'aménagement permettra d'améliorer le traitement des eaux pluviales.

V-7 Analyse du résumé non technique.

Le résumé non technique (chapitre A1 pages 3 à 40) est de lecture facile. Il reprend bien chaque thématique de l'étude d'impact avec quelques illustrations (cartes, schémas et photos).

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

Le projet s'inscrit sur un secteur contraint présentant une forte sensibilité environnementale.

Pour répondre à ces enjeux, des études importantes ont été réalisées sur chaque thématique (étude de trafic, acoustique, inventaires écologiques, ...). Des mesures sont proposées pour réduire et compenser les impacts du projet. L'analyse est donc relativement complète, mais soulève quelques remarques compte-tenu des forts enjeux identifiés.

Ainsi, le projet nécessite le remblai de 3,3 hectares en zone inondable, l'imperméabilisation de 14,8 hectares de zones humides et la destruction de 7 hectares de zones boisées, composés d'habitats d'espèces protégées. Il coupe plusieurs bio-corridors connus dont la connexion entre les sites Natura 2000 « Marais de Sacy » et « Forêts picardes : Massif des 3 forêts et bois du Roi ».

En mesures correctives, le projet prévoit la construction de passages faune et la compensation de la zone d'expansion de crues, des zones humides et des boisements sur une même parcelle agricole limitrophe au site Natura 2000 « Marais de Sacy ». Des protections phoniques sont prévues sur 3 bâtiments pour respecter la réglementation en matière de bruit. Un suivi sur 5 ans est proposé essentiellement pour l'aspect écologique.

L'autorité environnementale recommande de :

- compléter et préciser l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 ;
- prendre en compte le risque de mouvements de terrain ;
- préciser le fonctionnement hydraulique du secteur ;
- préciser les fonctionnalités des zones humides détruites ;
- préciser l'articulation et la compatibilité entre les différentes compensations proposées (zone inondable, zone humide, forêt) ;
- joindre l'étude faune-flore au dossier d'enquête ;
- préciser la méthodologie utilisée (protocole, dates et conditions de ces relevés, matériel utilisé) pour l'étude faune-flore ;
- détailler et préciser les continuités écologiques prises en compte ;
- compléter l'analyse de l'impact des travaux dans le paysage (perception de la plate-forme, des échangeurs, des passages supérieurs) depuis les espaces proches ou plus lointains ;
- proposer un suivi du trafic pour vérifier les hypothèses d'impact en matière de bruit, d'air, de risques technologiques et de pollutions de l'eau ;
- élargir le suivi à l'ensemble des thématiques.