Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFETE DE LA REGION PICARDIE

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

PROJET DE CONTOURNEMENT OUEST DE NOYON
SUR LES COMMUNES DE PASSEL, LARBROYE, NOYON,
VAUCHELLES, PORQUÉRICOURT ET BEAURAINS-LES-NOYON (60)

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

Synthèse de l'avis

Le projet de contournement ouest de Noyon, présenté par le Conseil Général de l'Oise, consiste à réaliser une route bidirectionnelle, d'une longueur de 3,5 km environ. Le projet, estimé à 12,84 millions d'euros environ, débute au niveau de la RD 1032 par un giratoire, franchit la RD 938 à l'aide d'un passage supérieur (pont) et rejoint la RD 934 par un carrefour giratoire.

Le projet se situe sur le territoire des communes de Passel, Larbroye, Noyon, Vauchelles, Porquéricourt et Beaurains-les-Noyon dans le département de l'Oise. Le projet s'inscrit sur un secteur présentant une relative sensibilité environnementale, notamment en termes de risques naturels, d'hydrologie et de préservation des terres agricoles et du patrimoine paysager. Le projet évite la plupart des zonages d'inventaire. Ainsi, les sites Natura 2000 les plus proches sont à environ 1 km et 2,3 km. En revanche, il traverse la zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) de Noyon et le cône de vue de la cathédrale de Noyon, qui sont à préserver.

Conformément au code de l'environnement, l'étude d'impact fournie par le maître d'ouvrage est proportionnée aux enjeux identifiés.

Les principes d'évitement et de réduction des nuisances ont été recherchés dès la conception du projet. Des mesures sont proposées pour réduire et compenser les incidences du projet sur l'environnement.

L'environnement a donc été pris en compte de manière satisfaisante par le projet.

Les principales observations portent sur la consommation de terres agricoles, l'impact sur les zones humides, le paysage et sur la compatibilité du projet avec les documents de planification.

Le projet respectera la réglementation en matière de bruit.

Le projet évite les secteurs les plus sensibles. La destruction de boisements est limitée à quelques arbres isolés et 120 mètres de haies au total, compensées par la plantation de haies de part et d'autre du tracé (2 fois 3,15 kilomètres). Aucune incidence significative n'est attendue sur la faune et la flore ou sur les sites Natura 2000 présents alentours.

Concernant l'enjeu agricole, le projet prévoit la consommation de 6,5 hectares de terres agricoles. Il constitue un impact supplémentaire fort par la consommation de terres agricoles qu'il entraîne, en cumul d'impact avec les autres projets prévus sur le secteur (le futur canal Seine Nord Europe notamment).

Compte-tenu des effets attendus sur les milieux aquatiques, une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau est jointe au dossier de demande de déclaration publique. Un rabattement de nappe sera nécessaire en phase travaux. Le projet impactera 4 hectares de zones humides au niveau du raccordement avec la RD 934. Plusieurs sites sont envisagés pour la compensation, mais le choix n'est pas encore arrêté.

En raison de la situation du tracé en espace protégé (ZPPAUP) et dans le cône de vue de la cathédrale de Noyon, le projet devra être soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) et du service territorial de l'architecture et du patrimoine (STAP) de l'Oise.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Noyon, Passel, Vauchelles et Porquéricourt est prévue. La superposition du tracé de déviation avec la bande déclarée d'utilité publique pour le projet de canal Seine Nord Europe nécessitera une coordination entre les deux porteurs de projets (Voies navigables de France et Conseil Général de l'Oise) pour préciser les emplacements réservés (ER).

L'autorité environnementale recommande de :

- localiser sur une carte des sites envisagés pour la compensation des zones humides impactées par le projet de déviation, en expliquant la grille de raisonnement qui conduira à arrêter le choix ;
- compléter l'analyse paysagère ;
- détailler les hypothèses de trafic.

Ce territoire sera impacté par les différents projets (canal Seine Nord Europe, réaménagement foncier induit par le futur canal, déviation de Noyon) dont les travaux pourront être concomitants. Une coordination forte entre les deux maîtres d'ouvrages des projets de déviation de Noyon et du canal Seine Nord Europe est nécessaire.

Amiens, le 19 mars 2015

Pour la Préfète et par délégation
Le Secrétaire Général
pour les Affaires Régionales

François COUDON

Avis détaillé

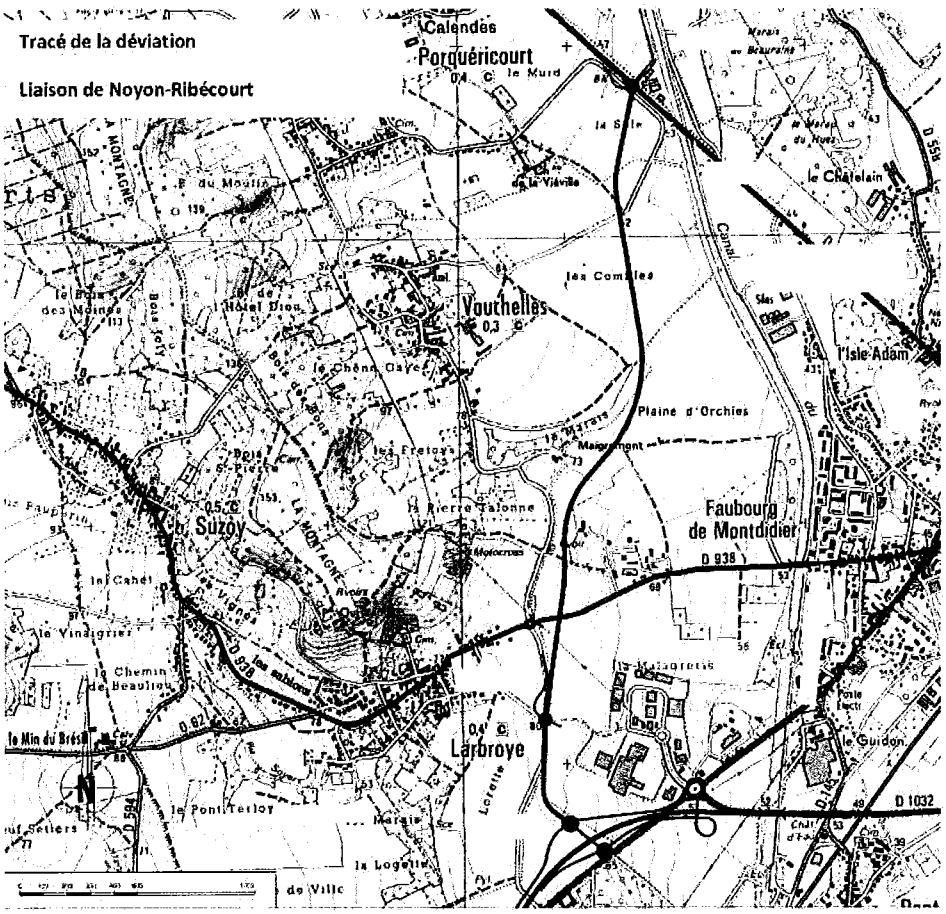
I. Présentation du projet

Le Conseil Général de l'Oise projette la création du contournement routier Nord-Ouest de Noyon. Le projet, estimé à 12,84 millions d'euros environ et d'une longueur de 3,5 km environ (étude d'impact page 61), débute au niveau de la RD 1032 par un giratoire, franchit la RD 938 à l'aide d'un passage supérieur et rejoint la RD 934 par un carrefour giratoire.

Le tracé de ce projet est celui de la variante 3 du scénario 1, retenue après concertation menée par le Conseil Général. Il traverse les territoires des communes de Passel, Larbroye, Noyon, Vauchelles, Porquéricourt et Beaurains-les-Noyon dans le département de l'Oise. Il comporte des portions en déblais et d'autres en remblais.

Les objectifs du projet sont :

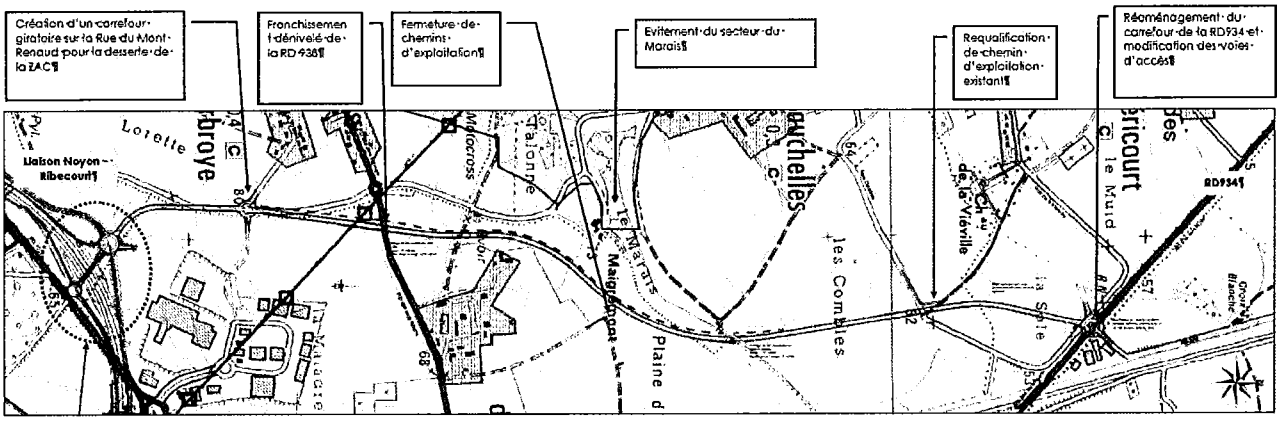
- la suppression des congestions en centre ville de Noyon ;
- la réduction des temps de trajet ;
- l'amélioration du cadre de vie des habitants.



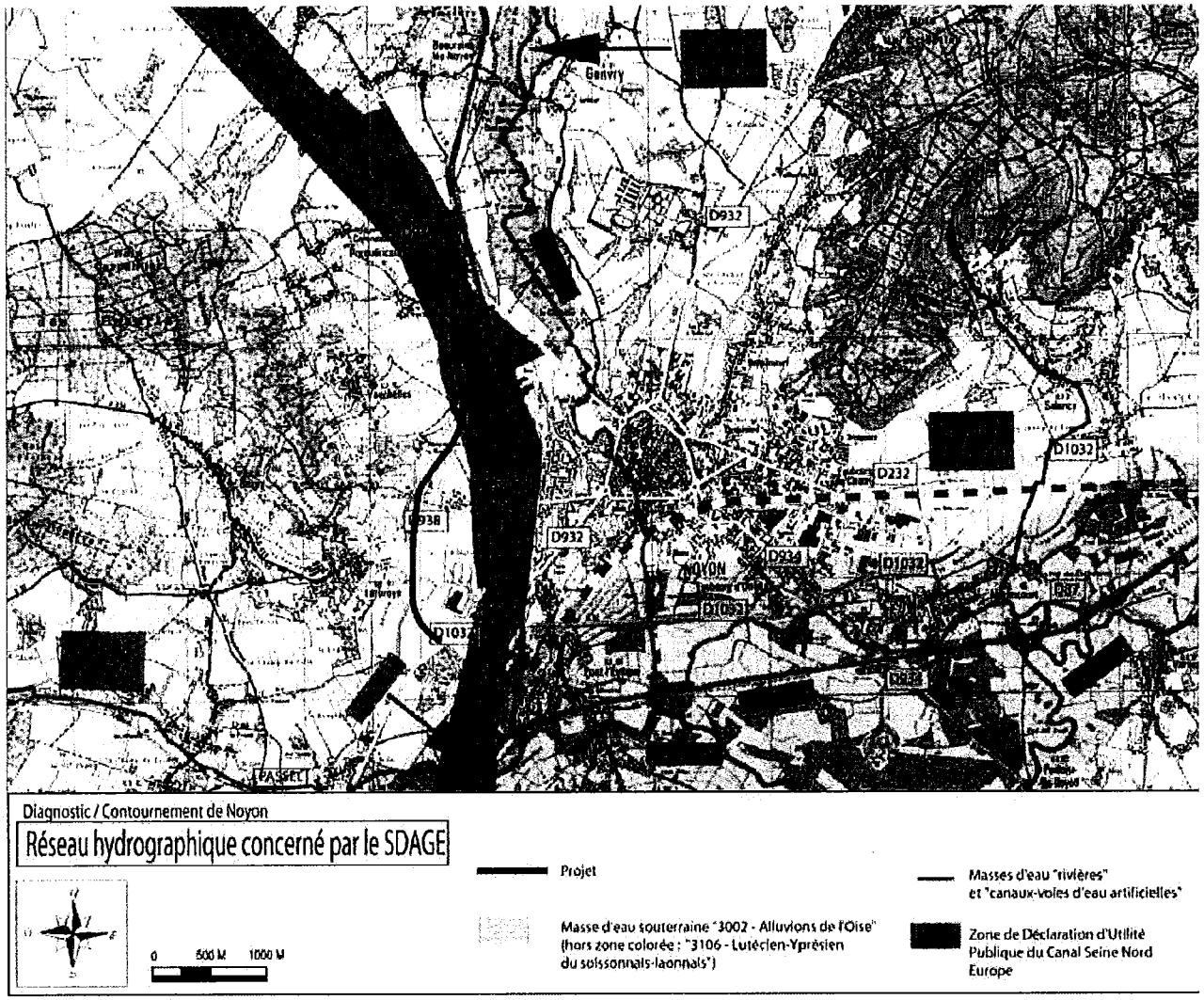
Les travaux comprendront (cf.dossier DUP, notice explicative et étude d'impact) :

- la réutilisation d'emprises de chaussée existantes et la création d'une chaussée bidirectionnelle d'une largeur de 7 mètres, avec accotements et cunettes (fossés peu profonds) soit une largeur totale de 22,50 mètres ;
- la création de deux ouvrages d'art (ponts) pour le passage au-dessus de la RD 938 et d'un cours d'eau ;
- la création de deux carrefours giratoires ;
- la fermeture ou la requalification de chemins agricoles.

Tracé du projet retenu et localisation des aménagements



Le profil en long (étude d'impact page 284) prévoit des zones de remblais d'une hauteur maximum de 7,05 mètres et des déblais d'une profondeur maximum de 3,29 mètres. L'équilibre déblais-remblais est déficitaire de 3 565 m^3 (apport de matériaux nécessaire). L'emprise à acquérir est d'environ 15 hectares (étude d'impact page 86). Elle se superpose par endroit avec la bande déclarée d'utilité publique pour le projet de canal Seine Nord Europe, d'une largeur de 500 mètres environ, sur les communes de Noyon, Vauchelles, Porquéricourt et Beaurains-les-Noyon (60).



L'étude Faune – flore (annexe 8.2, page 68) présente une possibilité de raccordement du tracé de déviation sur la RD 934 déviée dans le cadre du projet de canal.

L'autorité environnementale rappelle que la superposition du tracé de déviation avec la bande déclarée d'utilité publique pour le projet de canal Seine Nord Europe nécessitera une coordination entre les deux porteurs de projets (Voies navigables de France et Conseil Général de l'Oise). En effet, il conviendra de préciser les emplacements réservés (ER) pour le projet de déviation routière et le projet de canal.

Les travaux de la déviation sont prévus entre 2017 et début 2020. Un phasage des travaux est envisagé (cf. étude d'impact page 84) :

- en premier, la réalisation du barreau sud entre le carrefour de la RD 1032 (liaison Ribécourt – Noyon en cours de travaux) et la RD 938 ;
- en second, la réalisation du barreau nord entre la RD 938 et la RD 934 ;

II. Cadre juridique

Le projet présenté par le Conseil Général de l'Oise est soumis à étude d'impact systématique au titre de l'article R122-2 du code de l'environnement (cf. annexe de l'article R122-2, rubrique 6°d : toutes routes de plus de 3 km).

Il fait l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique (DUP) et d'une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. 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.

Conformément à l'article R122-7, I du code de l'environnement, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement a reçu le 21 janvier 2015, le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et le dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, comprenant l'étude d'impact, 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 la préfète de région.

L'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. Analyse du contexte environnemental lié au projet

Le projet a fait l'objet d'un avis du préfet de département sur le degré de précision des études d'impact, auquel l'autorité environnementale a contribué par courrier en date du 20 août 2014.

De manière générale, un projet routier induit des enjeux environnementaux, qui sont essentiellement la non-aggravation des risques naturels et technologiques, la protection de la ressource en eau et des milieux aquatiques, la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques (effet de coupure), l'intégration dans le paysage, la préservation de l'activité agricole (consommation d'espaces), ainsi que la préservation du cadre de vie des habitants (air, bruit, sécurité, trafic routier) et la protection des vestiges archéologiques.

Concernant les risques naturels, le projet se situe sur le territoire de communes couvertes par le plan de prévention des risques inondation (PPRi) du Noyonnais et le futur PPRi de la Verse prescrit le 26 décembre 2012 mais non encore approuvé. En ce qui concerne le risque « coulée de boue », le projet est potentiellement soumis à un aléa moyen/fort. L'aléa « remontée de nappe » est très fort pour certaines portions du projet voir en « nappe sub-affleurante ». La commune de Beaurains-les-Noyon est soumise au PPR sécheresse « retrait-gonflement des argiles » approuvé le 23 juillet 2014.
Cela induit des enjeux forts en termes de prévention et de non aggravation des risques.

Du point de vue hydrologique, le projet est concerné par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie, qui fixe des objectifs de protection quantitatifs et qualitatifs pour les milieux aquatiques. Le tracé prévu traverse les bassins versants de la Verse et de la Divette et intercepte trois cours d'eau : e ru de Fréville sur la commune de Porquericourt, le ru de Vauchelles et le fossé n°2 sur la commune de Vauchelles.

Le projet est en dehors de zone à dominante humide et de zone d'expansion de crue répertoriées par ce SDAGE. Le projet est également en dehors des périmètres de protection de captages d'alimentation en eau potable.

Cependant, l'étude de l'état initial a mis en évidence la présence d'une zone humide et la vulnérabilité de la nappe d'eau souterraine. Cet enjeu est donc fort.

Concernant le cadre de vie et de la santé des habitants, le projet passe à proximité de milieu urbain, en particulier un petit hameau situé entre Noyon et Larbroye, actuellement préservé des nuisances. Cet enjeu est donc fort.

Concernant le paysage et le patrimoine, le projet s'inscrit dans une partie du territoire couvert par la zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) de Noyon. Il traverse la RD 938 au droit d'un secteur paysager offrant des points de vue sur la cathédrale de Noyon, qui sont à préserver.

De même, le projet traverse le grand ensemble paysager des « Monts du Noyonnais », jugé emblématique pour la diversité de paysages caractéristiques qu'il présente (plateau, collines calcaires boisés, cultures, couronnes herbagères entourant les villages et petites vallées humides). Le Mont Renaud fait partie des lieux emblématiques de la guerre 1914-1918, pour lesquels un dossier au patrimoine mondial de l'U.N.E.S.C.O. est en cours d'élaboration.

Cela induit des enjeux très forts en termes de paysages.

Du point de vue écologique, le projet évite les zonages d'inventaires. Cependant, il passe en limite de la zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) de type 1 « Les Montagnes de Porquéricourt à Suzoy, bois des Essarts », qui signale la présence d'habitats menacés au niveau européen. Les forêts, les pelouses et les lisières, au caractère thermocalcicole marqué, sont des milieux menacés en Europe et sont inscrits à la directive "Habitats". Plusieurs espèces rares et menacées de flore et de faune sont signalées, dont des oiseaux (la Bondrée Apivore), des lépidoptères, des amphibiens, des reptiles et des orchidées. La ZNIEFF rappelle également la fonction de protection naturelle contre l'érosion des sols de ces habitats.

Plusieurs sites Natura 2000 sont relativement proches :

- la zone de protection spéciale (ZPS – directive « oiseaux ») « Moyenne vallée de l'Oise », à environ 1 km au sud-est, dont la désignation a été justifiée par la présence de 33 espèces d'oiseaux dont plusieurs emblématiques sont recensées dans la bibliographie sur le territoire de la commune (Milan noir, Râle des genêts, Bondrée apivore...) ;
- la zone spéciale de conservation (ZSC- directive « habitats ») « prairies alluviales de l'Oise de La Fère à Sempigny », à environ 2,3 km au sud-est, dont la désignation a été justifiée par la présence d'habitats et d'espèces remarquables, dont un papillon (le Cuivré des marais), un amphibien (le Triton crêté) et des chauves-souris (Petit Rhinolophe, Vespertilion à oreilles échancrées, Vespertilion de Bechstein).

Par ailleurs, la base de donnée Clicnat de Picardie Nature (disponible sur le site internet de la DREAL Picardie) signale la présence de plusieurs espèces protégées ou patrimoniales sur le territoire des communes concernées :

- Beaurains-les-Noyon :
  - 6 espèces patrimoniales de flore ;
  - 7 espèces patrimoniales d'oiseaux dont 4 protégées (Traquet motteux, Goéland brun, Busard Saint-Martin, Grand Cormoran) ;
  - 2 espèces patrimoniales de poissons dont une protégée (la Truite de rivière) ;
- Larbroye :
  - 6 espèces patrimoniales de flore ;
  - une espèce patrimoniale protégée d'oiseaux (Bondrée apivore) ;
- Noyon :
  - 17 espèces patrimoniales de flore ;

- plusieurs espèces patrimoniales d'oiseaux dont 25 protégées (Milan noir, Cigogne blanche, Râle des genêts, Busard cendré..) ;
- 4 espèces protégées patrimoniales de batraciens ;

- Passel :
  - plusieurs espèces patrimoniales de flore dont 5 protégées (Gaillet boréal, Stellaire des marais, ...) ;
  - 3 espèces patrimoniales d'oiseaux dont 2 protégées (Avocette élégante et Grande Aigrette) ;
  - 6 espèces patrimoniales de poissons dont 3 protégées (Lamproie de rivière, Lamproie de planer et Truite de rivière) ;
- Porquéricourt :
  - 5 espèces patrimoniales de flore ;
  - 2 espèces patrimoniales protégées d'oiseaux (Héron cendré et Grand Cormoran) ;
  - une espèce patrimoniale protégée de batraciens (la Grenouille agile) ;
- Vauchelles :
  - 2 espèces patrimoniales de flore.

L'enjeu écologique est donc fort.

Concernant l'agriculture, le dossier souligne le caractère agricole de la zone d'étude, déjà impactée par le projet de canal Seine Nord Europe et d'autres projets connus. La préservation des terres agricoles est un enjeu fort souligné dans la feuille de route pour la transition écologique de la conférence environnementale de septembre 2012.

IV. Analyse de l'étude d'impact

1- L'analyse du caractère complet du rapport environnemental (étude d'impact)

Le dossier comprend :
- le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) comprenant :
  - l'étude d'impact (partie 6 du dossier), version 01 du 15/12/2014 ;
  - les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Noyon (partie 7.1), Passel (partie 7.2), Porquericourt (partie 7.3) et Vauchelles (partie 7.4);
- le dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, version du 15/12/2014 ;
- des sous-dossiers annexes.

L'article R.122-5 précise le contenu de l'étude d'impact, qui doit être en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement.

Cette étude doit comprendre (cf. dossier DUP, partie 6 et annexes) :
- une description du projet (deuxième partie) ;
- une analyse de l'état initial (troisième partie) ;
- une analyse des effets directs et indirects (quatrième partie) ;
- une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus (cinquième partie) ;
- une esquisse des principales solutions de substitution examinées et les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu (deuxième partie) ;
- 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 (sixième partie);
- les mesures envisagées pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé (quatrième partie), ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes (chapitre X page 343) et les mesures de suivi (quatrième partie);
- une analyse des méthodes utilisées (huitième partie) ;
- 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 (dixième partie) ;
- 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 (non concernée) ;
- pour les infrastructures de transport :
  - une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation (quatrième partie, chapitre IX-4 page 336) ;

- une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation de ces espaces (page 335 : réorganisation foncière liée au projet de canal Seine Nord Europe) ;
- une analyse des coûts collectifs des pollutions, des nuisances et des avantages induits pour la collectivité (septième partie) ;
- une évaluation de la consommation énergétique résultant de l'exploitation du projet (septième partie, chapitre 5.2) ;
- une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes utilisées pour les évaluer et en étudier les effets (en annexe 8.2 « études Air et bruit ») ;

- un résumé non technique (première partie).

Le code de l'environnement prévoit que les projets soumis à étude d'impact font l'objet d'une évaluation de leurs incidences éventuelles au regard des objectifs de conservation des sites Natura 2000 (cf. articles L414-4 et R414-19 du CE). Cette évaluation figure en quatrième partie du dossier DUP (chapitre 2 pages 317 à 324). L'étude d'impact est donc complète.

2 - Articulation des projets avec d'autres opérations d'un même programme

Le dossier précise que le projet fait partie de la grande liaison n°5 «désenclavement du Noyonnais qui prolonge les infrastructures de la vallée de l'Oise vers l'Aisne et la Somme » du Plan départemental pour une mobilité durable, approuvé en juin 2013. Celle-ci comprend :

- la liaison Ribécourt – Noyon, qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du 18 janvier 2012 ;
- le contournement Ouest de Noyon ;
- l'aménagement en voie rapide de la RD 934 entre Noyon et Roye ;
- l'aménagement en voie rapide de la RD 1032 entre Noyon et l'Aisne.

Cependant, la déviation constitue une unité fonctionnelle. En conséquence, l'impact global est traité en termes de cumul d'impact du projet avec les projets connus, qui ont fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale ou d'une enquête publique.

3 - L'analyse de la qualité du contenu du rapport environnemental et du caractère approprié des informations qu'il contient

Le dossier présenté est clair et pédagogique. L'étude d'impact, réalisée par le bureau d'études Verdi, est illustrée de nombreuses illustrations (cartes, schémas, photographies). Des encarts résument l'essentiel à retenir de chaque partie de l'analyse. Des études techniques spécifiques, jointes en pièces annexes, ont été réalisées (pédologie, géotechnique, faune-flore, air et bruit, ...). Il respecte ainsi le degré de précision demandée. Les impacts du projet sont analysés et des mesures correctives sont proposées et chiffrées. Le principe éviter – réduire – compenser est présenté pour les mesures proposées.

De même, le projet nécessitera la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Noyon, Passel, Vauchelles et Porquéricourt.

Concernant les risques, une étude géotechnique a été réalisée pour leur prise en compte dans la conception du projet. Ainsi, le projet est en dehors des zonages réglementés par le plan de prévention des risques inondations (PPRi). Cependant, il traverse le lit majeur de la Verse au niveau du franchissement du fossé « humide ». Afin de préserver les écoulements naturels et la transparence hydraulique, la réalisation d'un ouvrage (pont) de 15 mètres de large est prévu.

Concernant l'enjeu de préservation des eaux, le dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau signale la présence de plusieurs nappes souterraines et leur vulnérabilité.Un suivi piézométrique a été mis en place dans le cadre de l'étude géotechnique. Il montre une fluctuation importante des niveaux d'eaux en fonction de la météorologie et des périodes de crues des cours d'eau du bassin hydrographique. Dans le secteur nord, du projet, une nappe est affleurante.

Un rabattement de nappe sera nécessaire en phase travaux. Il fait l'objet de la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Le dossier précise que la nappe de la craie, exploitée pour l'eau potable, est à une profondeur de plus de 20 mètres au droit du projet. Douze piézomètres ont été installés sur l'ensemble du tracé routier projeté pour suivre le niveau de la nappe pendant un an.

Pour la gestion des eaux pluviales, le principe d'assainissement proposé prévoit :

- le rétablissement des écoulements naturels le long du projet et la mise en place d'ouvrages hydrauliques traversant la voirie, dimensionnés pour une pluie de 100 ans ;
- la collecte des eaux pluviales de la voirie dans des cunettes (larges fossés de 25 centimètres de profondeur) enherbées imperméabilisées ou des bordures caniveau ; le dimensionnement est réalisé pour une pluie décennale ;
- le stockage dans des bassins étanches à ciel ouvert, clôturés pour la sécurité publique, dimensionnés pour une pluie d'occurrence 20 ans et un débit de fuite (sortie) de 1 litre par seconde et par hectare ;
- la mise en place d'une vanne de confinement de la pollution accidentelle ;
- le traitement des eaux pluviales de la plate-forme routière avant rejet :
  - pour la partie nord, dans le cours d'eau temporaire traversant la RD 934, qui se rejette dans le canal du Nord ;
  - pour la partie sud, dans le fossé de rétablissement prévu dans le cadre de la liaison Ribécourt – Noyon, qui se rejette dans le Ru Soyer.

Etant donné le système d'assainissement mis en place (étanchéité de la collecte, tamponnement et traitement des eaux avant rejet), l'étude conclut à des risques limités de pollution des eaux. De même, du fait du dimensionnement des ouvrages hydrauliques (transparence hydraulique) et du faible débit de rejet des eaux issues du projet, l'incidence quantitative est estimée limitée.

Par ailleurs, les zones humides ont fait l'objet d'une délimitation au cours de l'expertise écologique, complétée par des sondages pédologiques. Cette étude a permis d'identifier la présence d'une zone humide dans le secteur nord du projet et d'analyser ses fonctionnalités (cf. dossier loi sur l'eau, page 78). La zone humide impactée (4 hectares) présente essentiellement une fonctionnalité hydraulique (tamponnement des eaux de remontée de nappe et rôle d'épuration des eaux). La fonctionnalité écologique est limitée aux abords du fossé « humide » franchit par le projet (0,1 hectare). Après avoir justifié le choix du projet par rapport à une variante de tracé évitant cette zone humide, une compensation est prévue pour assurer la compatibilité du projet avec les orientations du SDAGE du bassin Seine-Normandie dans le cadre de la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Cette compensation est en cours de réflexion avec l'ensemble des partenaires, soit le Conseil Général de l'Oise (financeur), la Communauté de communes du Noyonnais (propriétaire) et le Conservatoire des espaces naturels de Picardie (gestionnaire). Plusieurs possibilités sont évoquées, dont trois sites décrits plus précisément (dossier loi eau page 113).

L'autorité environnementale recommande de localiser sur une carte les sites envisagés pour la compensation des zones humides impactées par le projet de déviation et d'expliquer la grille de raisonnement qui conduira le Conseil général de l'Oise à arrêter son choix avec le conservatoire des espaces naturels de Picardie.

Concernant les enjeux écologiques, l'étude bibliographique met en évidence la présence d'un certain nombre d'enjeux environnementaux sur la zone d'étude. Néanmoins, le tracé du projet n'intercepte aucune de ces zones de protection ou d'inventaire :

- la zone spéciale de conservation (ZSC – directive « habitats » du réseau Natura 2000) « Prairies alluviales de l'Oise de La Fère à Sempigny » ;
- la zone de protection spéciale (ZPS – directive « oiseaux » du réseau Natura 2000) « Moyenne vallée de l'Oise – Marais d'Isle » ;
- la ZPS « Forêts picardes Compiegne, Laigue, Ourscamp » ;
- la zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO) « Vallée de l'Oise de Thourotte à Vendeuil » ;
- la ZNIEFF de type 1 « Prairies inondables de l'Oise » ;
- la ZNIEFF de type 1 « Montagnes de Porquéricourt à Suzoy » ;
- la ZNIEFF de type 1 « Forêts de l'Antique Massif de Beine » ;
- la ZNIEFF de type 2 « Vallée de l'Oise de Hirson à Thourotte » ;
- les espaces naturels sensibles (ENS) qui recouvrent les ZNIEFF précitées.

De même, le projet de tracé routier n'intercepte aucun bio-corridor grande faune ni de corridor écologique connus. Le projet de schéma régional de cohérence écologique est pris en compte (étude d'impact pages 231 à 233 et 314).

Le tracé évite les secteurs boisés. L'incidence sur les boisements concerne des arbres isolés, des alignements d'arbres ou des haies situés en bord de routes : 40 mètres le long de la RD 938, 30 mètres le long du chemin rural de Lagny dans le secteur de Larbroye, 50 mètres le long du chemin des fortes terres dans le secteur de Vauchelles (étude d'impact page 313). En conséquence, aucune demande d'autorisation de défrichement n'est prévue.

L'étude faune-flore (annexe 8.3 et chapitre 2.1.6 de l'étude d'impact) reprend l'analyse du tracé du projet de canal Seine-Nord Europe, tel que présenté dans l'étude d'impact mise à l'enquête publique pour la déclaration d'utilité publique du 11 septembre 2008. L'impact cumulé de ces deux projets est analysé au travers de l'étude.

Neuf inventaires faune - flore ont été réalisés en juin, juillet et décembre 2011, puis en février, avril, juin, juillet, août et septembre 2012. Ils ne couvrent pas un cycle biologique complet pour chaque groupe d'espèces. Ainsi les inventaires des oiseaux ne concernent que décembre, février, juillet et septembre. Celui des chauves-souris concernent avril, juin et août. Toutefois, une cartographie des habitats naturels de l'aire d'étude est fournie (annexe 8,3 page 32) et les sensibilités environnementales sont hiérarchisées (annexe 8.3 page 51 et étude d'impact page 244).

Aucune espèce végétale protégée ou patrimoniale n'a été identifiée. En revanche, une espèce invasive (la Berce du Caucase) est signalée dans les boisements humides sur le secteur des marais de Huez.

Les inventaires faunistiques révèlent plusieurs espèces protégées dont certaines patrimoniales (Pic Mar, Bondrée apivore, Lézard des murailles). Cependant, le bureau d'études signale les limites de détection du matériel utilisé pour la prospection des chauves-souris et propose d'approfondir l'expertise avant la réalisation des travaux (étude d'impact page 259).

Pour réduire les effets du projet sur les milieux naturels, l'étude propose (étude d'impact, pages 314, 315) :

- la réalisation d'un ouvrage de franchissement (pont) au-dessus du fossé humide (fonction hydraulique et écologique) ;
- la plantation de haies le long de la voie (2 fois 3,15 km de haies plantées pour 120 mètres de haies détruites) ;
- l'acquisition de la bande enherbée de part et d'autre du fossé.

Sous réserve des mesures proposées, pour la plupart des espèces, l'étude conclut à l'absence de nécessité de demande de dérogation au titre de la protection des espèces.

Concernant les sites Natura 2000, l'étude rappelle que le projet n'intercepte aucun site Natura 2000. L'analyse ne porte que sur les incidences attendues sur les sites les plus proches, notamment les habitats et espèces ayant justifiés la désignation de ces sites. Ainsi, compte-tenu des types d'habitats naturels présents sur le secteur du projet (99 % de cultures) et des distances séparant l'emprise des travaux des sites de la directive « habitat », il conclut à l'absence d'incidences sur ces sites. De même, pour les espèces des sites Natura 2000 les plus proches, susceptibles d'être impactées par le projet, l'étude conclut à l'absence d'incidences significatives, en s'appuyant sur les résultats du diagnostic faune-flore réalisé.

Concernant l'enjeu paysager et patrimonial, l'analyse de l'état initial est complète. Toutefois, le cadre de vie aurait mérité d'être étoffé en présentant la perception depuis les sorties de villages concernés par le projet et les perceptions depuis les axes principaux.

Le projet s'inscrit sur le coteau (cf. étude d'impact, illustration page 327). Le bloc diagramme utilisé pour l'illustration est un outil intéressant, pour montrer l'ensemble du projet. Cependant, il ne permet pas d'appréhender l'épaisseur des haies, les microvariations de relief liées aux remblais et déblais et leurs perceptions.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse paysagère, notamment par des coupes de terrain, assorties de photomontages.

Ces coupes et photomontages sont nécessaires pour évaluer l'impact du projet au niveau de franges et des sorties des villages de Larbroye, Porquericourt et Vauchelle, situés à proximité immédiate du projet. Sur ces séquences, le projet est en remblais. Il serait donc utile de préciser la hauteur du remblai par rapport au terrain naturel. De même, l'épaisseur des haies arbustives et bandes boisées prévues est à détailler (densité de plantation, distances de plantations).

Concernant le traitement paysager des ouvrages d'art (franchissement de la RD938 et du fossé), il serait utile de préciser l'aménagement végétal prévu aux abords et de présenter des coupes assorties de photomontages pour montrer plus précisément l'impact visuel du projet depuis les axes principaux (RD 1032, RD 934, RD 938).

Il est également nécessaire :

- de préciser le ratio envisagé pour le traitement des pentes des talus ;
- d'identifier les points de vue (fenêtres visuelles) donnant à voir la ville de Noyon ;
- de détailler l'insertion du projet par rapport aux RD 932, RD 934, aux nouveaux giratoires créés et aux ouvrages de tamponnement (bassins), par des photomontages montrant les impacts et le traitement paysager prévu ;
- de détailler les essences végétales envisagées,.

L'autorité environnementale rappelle que le projet devra être soumis :

- *à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF), compte tenu de la situation du tracé en espace protégé (ZPPAUP) ;*
- *à l'avis du service territorial de l'architecture et du patrimoine (STAP), compte tenu des enjeux paysagers et patrimoniaux de ce secteur dominant la cathédrale de Noyon, monument d'intérêt international, et de ce territoire marqué par la mémoire de la guerre de 1914-1918.*

L'insertion paysagère du projet est donc essentielle, de manière à ne pas créer de terrassements visibles à flanc de coteau et à ne pas avoir à surélever la RD 938.

Le traitement du raccordement côté ouest, avec le Mont Renaud, doit être le plus discret possible dans le paysage (talus enherbés et plantés, en évitant de créer un entonnoir visuel sur la déviation dans sa perception depuis le mont Renaud).

Concernant l'enjeu agricole, le projet prévoit la consommation de 6,5 hectares de terres agricoles (étude d'impact page 335). Il constitue un impact supplémentaire fort sur l'activité agricole par la consommation de terres agricoles qu'il entraîne, en cumul d'impact avec les autres projets prévus sur le secteur (futur canal Seine Nord Europe notamment). La pré-étude agricole réalisée s'est fondée sur les études relatives à l'aménagement foncier en cours du projet de canal Seine-Nord Europe (CSNE). Le dossier signale que les rétablissements de voiries communales et agricoles dépendront de la réorganisation foncière liée au CSNE (page 335).

Concernant la préservation de la santé humaine, le tracé retenu ne traverse pas de périmètres de protection de captages d'alimentation en eau potable. Une étude sur l'air et le bruit a été réalisée pour évaluer l'impact lié au trafic routier (annexe 8.2).

La simulation sur l'air montre une amélioration de la qualité de l'air à l'horizon 2025, avec ou sans déviation, grâce à l'amélioration du parc automobile. Un gain supplémentaire est mis en évidence en centre ville avec la déviation.

L'étude acoustique du bureau d'études « Acouphen » est basée sur 3 points de mesures acoustiques réalisées les 9 et 10 septembre 2014 et les données de comptages routiers de septembre 2014 sur les routes existantes. Les hypothèses de trafic retenues pour le calcul de l'impact acoustique du projet sont les trafics attendus sur la déviation, calculés à l'horizon 20 ans après la mise en service, soit 6000 véhicules jour environ, dont 9,5 % de camions. Les simulations de bruit routier respectent la norme NFS 31-133 de février 2011.
L'étude conclut à une ambiance sonore modérée pour la situation initiale et au respect des seuils limites réglementaires de bruit sur la déviation 20 ans après sa mise en service. Aucune mesure de protection n'est donc envisagée.

Cependant, aucune étude de trafic n'est jointe au dossier. Ce dernier fait référence à une étude de déplacement réalisée par le bureau d'études B&R ingénierie du 11 octobre 2011 (étude d'impact page 387). Le compte-rendu de la réunion du comité de pilotage du 23 novembre 2011 (annexe 8.5) précise que le trafic prévisible est d'environ 6 800 véhicules par jour et qu'il tient compte du report des véhicules en transit dans le centre de Noyon et de la génération de trafic à terme des projets en cours de développement sur la commune. Or le trafic indiqué sur la déviation dans le dossier est de l'ordre de 5 000 véhicules par jour à l'horizon 2025 (étude d'impact, page 375).

Les hypothèses de trafic ne sont pas détaillées. Ainsi, les taux d'évolution des différentes origines – destinations et les caractéristiques physiques du réseau modélisé ne sont pas rappelées. De même, les données concernant des générateurs de trafics ne sont pas mentionnées.

L'autorité environnementale recommande de détailler les hypothèses de trafic, en clarifiant la baisse de trafic attendue sur la déviation (environ 6800 en 2011 et 5000 en 2015).

Concernant les documents d'urbanisme en vigueur, le dossier analyse la compatibilité du projet avec ces documents. Il rappelle que seules les communes dotées d'un plan d'occupation des sols (POS) ou d'un plan local d'urbanisme (PLU) peuvent nécessiter une mise en compatibilité : Noyon, Passel, Vauchelles et Porquéricourt. La compatibilité du projet avec le zonage et le règlement de chaque document est soulignée sauf pour le plan local d'urbanisme (PLU) de Vauchelles, dont le règlement interdit toute occupation autre que le canal. Par ailleurs, l'emplacement réservé (ER) prévu pour le projet se superpose avec celui du canal Seine-Nord Europe (cf. étude d'impact pages 363 et 364). La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est donc prévue.

Le projet de déviation est compatible avec le **schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Pays Noyonnais,** approuvé le 29 novembre 2011, qui prend en compte le plan routier du Conseil Général, dont le contournement nord-ouest de Noyon (cf. page 36 du document d'orientations générales (DOO)). Les communes concernées doivent anticiper ces projets dans le cadre de leurs réflexions d'aménagement. Un des objectifs du SCOT est la protection des espaces naturels classés (Natura 2000, ZNIEFF, ZICO, espaces naturels sensibles, zones boisées) ainsi que des zones humides (cf. page 38 du DOO). Au sujet des zones humides (page 51 du DOO), il est prévu de limiter l'impact des travaux et aménagements sur les zones humides et mettre en œuvre, le cas échéant, des mesures compensatoires (disposition 46 du SDAGE).

Le PLU de la commune de Noyon approuvé le 31 mars 2010 s'applique. En effet, suite au recours de la Chambre d'Agriculture, le tribunal administratif a annulé la délibération d'approbation du PLU datant du 12 juin 2012. Ce document prévoyait des emplacements réservés (ER) pour le projet de déviation. Le tracé se situe en zones agricoles (A) et naturelles (N) du PLU. Le règlement ne s'oppose pas à la réalisation du projet. Toutefois , le projet de déviation se superpose à l'emplacement réservé (ER) n° 6, au profit de la communauté de communes du Pays Noyonnais (CCPN), en limite de la commune de Larbroye, initialement prévu pour améliorer la desserte en créant une liaison avec le giratoire de Larbroye. Le tracé se superpose également pour partie à la bande déclarée d'utilité publique du canal Seine-Nord Europe sur la partie nord. Par ailleurs, le projet intercepte la servitude liée aux réseaux d'alimentation électrique (ligne HT). De plus, le projet intercepte la ZPPAUP de Noyon (secteur 2) approuvée le 19 décembre 2000 et se situe dans le cône de vue de la cathédrale.

Le POS de la commune de Passel, approuvé le 19 mai 1995 est en révision. Le projet se situe en zone agricole (NC). Il est compatible avec le règlement.

La carte communale de la commune de Larbroye a été approuvée le 8 avril 2009. Le tracé se situe en zone non constructible de la carte communale. Il est compatible avec ce document. Le projet intercepte la servitude liée aux réseaux d'alimentation électrique (ligne HT).

Le PLU de la commune de Vauchelles approuvé le 13 septembre 2012 classe les terrains concernés par le projet en zone agricole (A). Le règlement n'évoque pas les équipements publics ; ils sont donc autorisés. Cependant, le tracé de la déviation se superpose à la bande déclarée d'utilité publique du canal Seine-Nord Europe.

Le PLU de la commune de Porquéricourt a été approuvé le 12 décembre 2012. Le projet de déviation se superpose à la bande déclarée d'utilité publique du canal Seine-Nord Europe et plus particulièrement sur le site initial prévu pour la plate-forme multimodale.

Les terrains d'emprise sont classés en zone naturelle (N) et Nx qui est destinée à la réalisation du canal. Le règlement autorise uniquement la réalisation du canal et des installations connexes. Il ne permet pas la réalisation d'une voirie.

La commune de Beaurains-les-Noyon n'est pas dotée de document d'urbanisme. Elle est donc gérée par le règlement national d'urbanisme (RNU). Le projet n'intercepte pas de servitude d'utilité publique, ni des zones urbanisées.

V. Justification du projet et prise en compte de l'environnement

Le projet s'inscrit sur un secteur présentant une relative sensibilité environnementale, notamment en termes de risques naturels, d'hydrologie et de préservation du patrimoine paysager. Pour répondre à ces enjeux, des études approfondies ont été réalisées.

Le dossier précise que la mise en œuvre de solutions alternatives au transport routier ne permet pas de répondre aux besoins, compte-tenu des incertitudes liées à la réalisation du canal Seine-Nord Europe et de l'absence de réseau ferré.

Plusieurs scénarios ont été envisagés :

- le scénario « 0 » (sans déviation), non retenu pour des motifs de désenclavement du territoire et de sécurisation des déplacements ;
- le scénario « 1 » (contournement ouest), retenu en raison de la baisse de trafic attendue en centre-ville et de sa faisabilité en cas de réalisation du futur canal ;
- le scénario « 2 » (contournement nord - ouest), variante du scenario 1 se prolongeant au nord jusque la RD 932, qui traverserait une zone humide d'intérêt écologique, avec des mesures d'insertions importantes à mettre en œuvre, non retenu en raison d'incertitudes sur le futur canal ;
- le scénario « 3 » (contournement complet), variante du scenario 1 se prolongeant au nord et à l'est jusque la RD 232, non retenu pour les mêmes motifs et aussi en raison du faible trafic attendu sur le dernier tronçon.

Puis, pour le scénario 1 retenu, trois variantes, très proches en termes de tracés et de coûts, ont été étudiées et comparées dans une analyse multicritère. Toutes ont cherché à limiter l'impact sur la zone du « Marais » au sud-est de Vauchelles et sur la consommation des terres agricoles en réutilisant des voiries existantes. La variante 3 a été retenue, pour des motifs de sécurité routière. En franchissant la RD 938 en dénivelé, elle éloigne le tracé des habitations de Larbroye et respecte les conditions de sécurité, en limitant le nombre de carrefours.

Les principes d'évitement et de réduction des nuisances ont ainsi été recherchés dès la conception du projet. Des mesures sont proposées pour réduire les incidences du projet sur l'environnement.

Le projet respectera la réglementation en matière de bruit.

Aucune incidence significative n'est attendue sur la faune et la flore ou sur les sites Natura 2000 présents alentours. Le projet évite les secteurs les plus sensibles. La destruction de boisements est limitée à quelques arbres isolés et 120 mètres de haies au total, compensées par la plantation de haies de part et d'autres du tracé (2 fois 3,15 kilomètres).

Concernant l'enjeu agricole, le projet prévoit la consommation de 6,5 hectares de terres agricoles. Il constitue un impact supplémentaire fort par la consommation de terres agricoles qu'il entraîne, en cumul d'impact avec les autres projets prévus sur le secteur (futur canal Seine – Nord Europe notamment).

Compte-tenu des effets attendus sur les milieux aquatiques, une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau est jointe au dossier de demande de déclaration publique. Un rabattement de nappe sera nécessaire en phase travaux. Le projet impactera 4 hectares de zones humides au niveau du raccordement avec la RD 934. Plusieurs sites sont envisagés pour la compensation, mais le choix n'est pas encore arrêté.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Noyon, Passel, Vauchelles et Porquéricourt est prévue.

La superposition du tracé de déviation avec la bande déclarée d'utilité publique pour le projet de canal Seine-Nord Europe nécessitera une coordination entre les deux porteurs de projets (Voies navigables de France et Conseil Général de l'Oise) pour préciser les emplacements réservés (ER).

Compte tenu de la situation du tracé en espace protégé (ZPPAUP) et dans le cône de vue de la cathédrale de Noyon, le projet devra être soumis à l'avis de l'Architecte des bâtiments de France (ABF) et du service territorial de l'architecture et du patrimoine (STAP).

L'autorité environnementale recommande de :

- localiser sur une carte des sites envisagés pour la compensation des zones humides impactées par le projet de déviation, en expliquant la grille de raisonnement qui conduira à arrêter le choix ;
- compléter l'analyse paysagère ;
- détailler les hypothèses de trafic.

Ce territoire sera bouleversé par les différents projets (canal Seine Nord Europe, réaménagement foncier induit par le futur canal, déviation de Noyon) dont les travaux respectifs pourront être concomitants. Une coordination forte entre les deux maîtres d'ouvrages des projets de déviation de Noyon et du canal Seine-Nord Europe est nécessaire.