



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la création d'un passage inférieur à la RD 1016 pour un accès sud à la zone commerciale de Saint-Maximin (Oise)

n°Ae: 2013 -09

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 10 avril 2013 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la création d'un passage inférieur à la RD 1016 pour un accès sud à la zone commerciale de Saint-Maximin (Oise).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, Boiret, Caffet, Clément, Féménias, Lafitte, Lagauterie, Malerba.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Rauzy, MM. Chevassus-au-Louis, Decocq, Letourneux, Schmit, Ullmann.

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de l'Oise par courrier du 20 décembre 2012 complété par un courrier du 14 janvier 2013, le dossier ayant été reçu complet le 21 janvier 2013.

Cette saisine étant conforme à l'article R.122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R.122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté :

- le préfet de département de l'Oise (direction départementale des territoires) au titre de ses attributions en matière d'environnement par courrier en date du 24 janvier 2013 dont elle a reçu réponse le 18 février 2013,
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé par courrier en date du 24 janvier 2013,
- le préfet de région Picardie (direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement) par courrier en date du 24 janvier 2013 dont elle a reçu réponse le 3 avril 2013.

Sur le rapport de MM. Denis CLEMENT et Alain FEMENIAS, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le projet de création d'un passage inférieur à la RD 1016 pour un accès sud à la zone commerciale de Saint-Maximin (Oise) est présenté par le conseil général de l'Oise. Il consiste à réaliser un carrefour dénivelé souterrain sous la route départementale RD 1016 à 2 × 2 voies pour desservir une zone commerciale importante (la plus fréquentée en Picardie), dont l'extension est en cours en partie sud et dont la desserte est elle-même saturée. La partie ouest de l'échangeur, située côté zone commerciale et relevant de la maîtrise d'ouvrage du promoteur de la zone, a déjà été autorisée et réalisée dans le cadre d'un ensemble de travaux d'aménagement. Pour la réalisation de la partie est du carrefour, le présent projet prévoit notamment le défrichement d'1,6 ha de forêt.

Les impacts du projet pourraient être a priori limités compte tenu de la surface de l'aménagement, de sa localisation en frange de zone urbaine et au niveau d'une route à 2 × 2 voies existantes. Les caractéristiques de la forêt en font cependant un espace qui mérite une attention particulière : site classé (au sein d'un massif forestier dont environ 28 000 ha sont classés) appartenant au périmètre du parc naturel régional Oise-Pays de France et zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) de catégorie 1.

L'Ae recommande d'expliquer les raisons du choix du parti retenu - celui d'un accès sud sur la RD 1016 - malgré son impact sur une forêt classée.

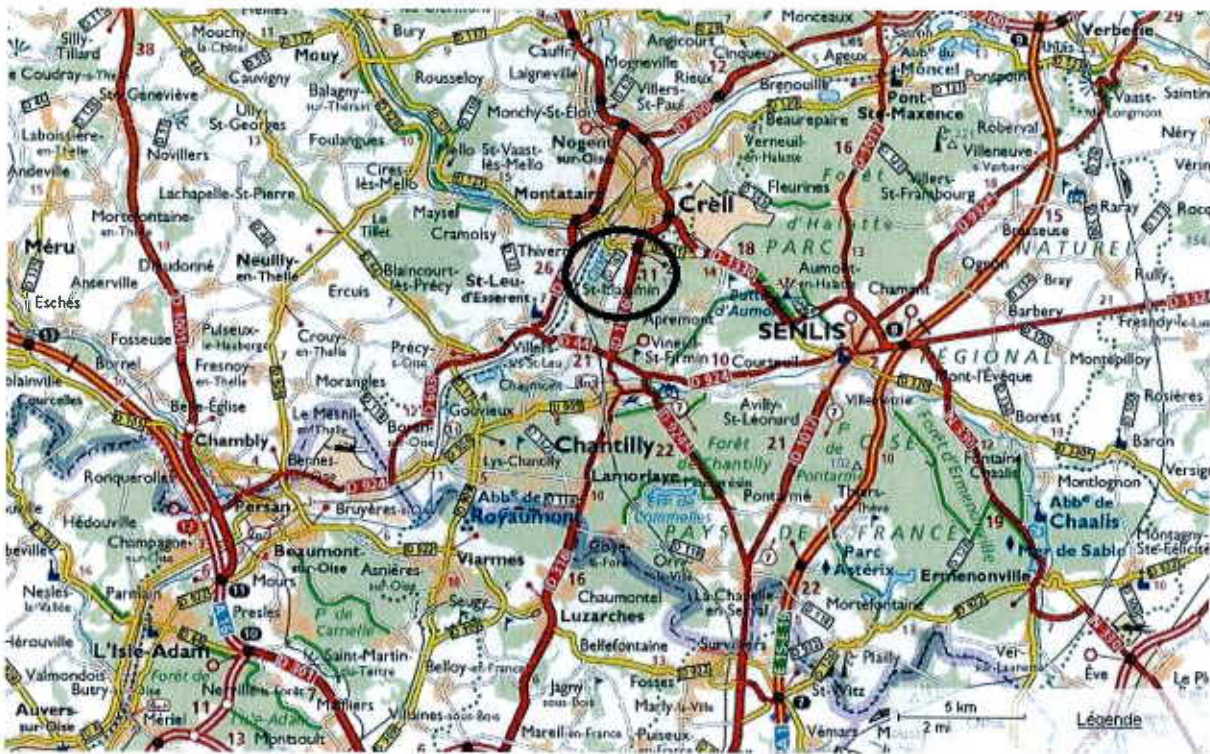
Les autres recommandations faites par l'Ae sont principalement les suivantes :

- présenter le programme d'ensemble des travaux dans lequel s'intègre le présent projet et l'évaluation de ses impacts,
- présenter une analyse paysagère de l'insertion des aménagements dans la lisière du massif forestier classé,
- apporter des compléments à l'étude habitats-faune-flore (mesures compensatoires notamment),
- améliorer le contenu du résumé non technique, ainsi que la lisibilité du document sur certains points de présentation.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

Le projet de création d'un passage inférieur à la RD 1016 pour un accès sud à la zone commerciale de Saint-Maximin (Oise) est présenté par le conseil général de l'Oise. Il consiste à réaliser un carrefour dénivelé souterrain sur la route départementale (RD) 1016 à 2 × 2 voies, pour desservir la zone commerciale dont l'extension est en cours en partie sud.



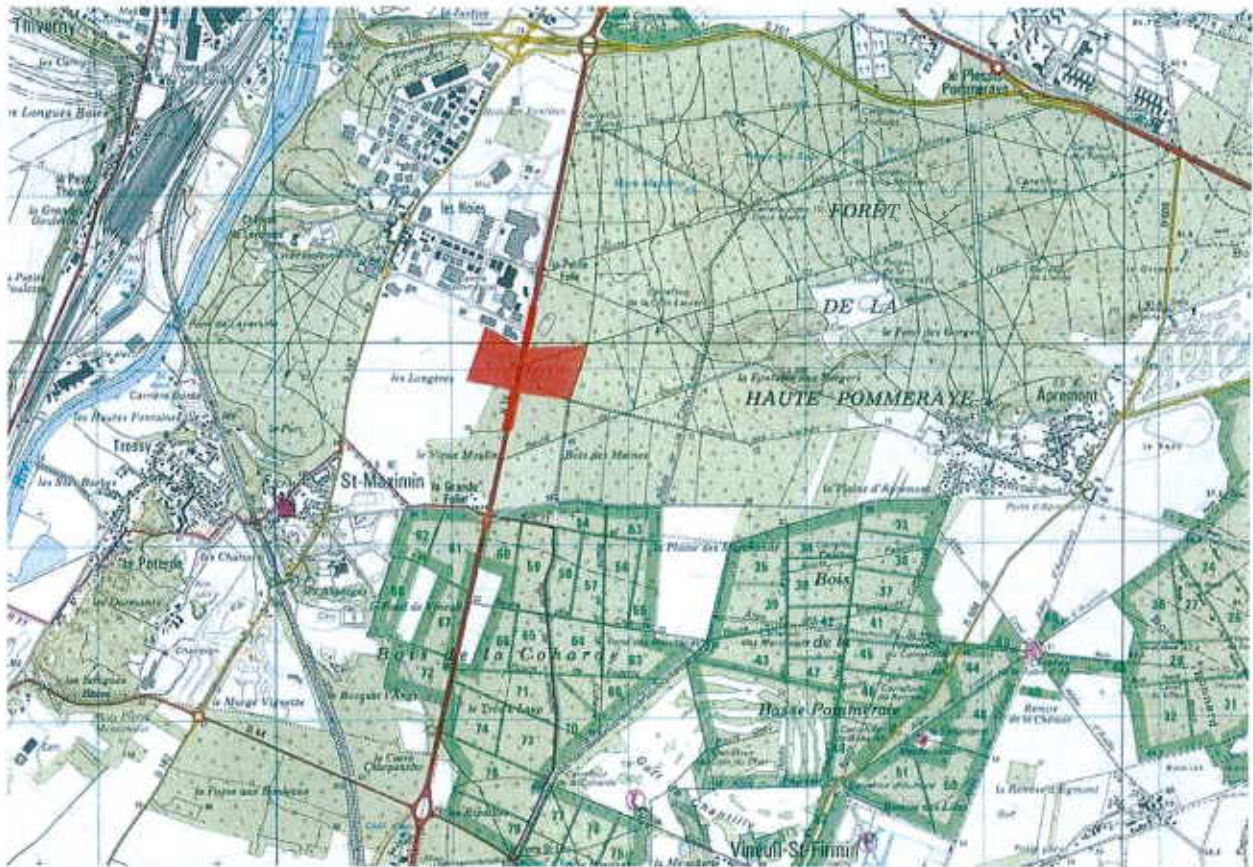
Plan de situation du projet

1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

Le conseil général de l'Oise intervient comme maître d'ouvrage au titre d'un aménagement routier sur une infrastructure de sa compétence, au sein d'un programme d'extension (en cours de réalisation) d'une zone commerciale qui est sous maîtrise d'ouvrage communale².

La zone commerciale de Saint-Maximin est la plus importante de la région Picardie, ses activités ayant connu un fort développement depuis sa création en 1969. Les infrastructures existantes permettant son accès ne sont aujourd'hui plus en adéquation avec le trafic généré, et de fortes difficultés de circulation sont observées. Le projet vise donc à créer un accès supplémentaire à cette zone commerciale dans son extension en partie sud, sur l'axe routier le plus important, la RD 1016 (2 × 2 voies).

² Maîtrise d'ouvrage déléguée à « JMP Expansion » dans le cadre d'un « Projet Urbain Partenarial (PUP) » (loi « Boutin » de 2009) de financement par les partenaires privés amenés à s'installer dans la zone commerciale.



Positionnement du projet d'échangeur sur la RD 1016 (zone en rouge)

L'échangeur prévu comporte des bretelles situées de part et d'autre de la route (ouest et est) et un passage souterrain.



Schéma d'ensemble de l'extension sud de la zone commerciale, comprenant notamment la nouvelle implantation du magasin Castorama, ainsi que la réalisation de voiries nouvelles - dont celle de l'échangeur avec la RD 1016 (en bas à droite)

L'essentiel de la partie ouest de l'échangeur, situé côté zone commerciale et relevant de la maîtrise d'ouvrage du promoteur de la zone, a déjà été autorisé et réalisé dans le cadre d'un ensemble de travaux comprenant notamment le transfert dans cette zone sud du magasin Castorama (déjà présent dans la zone commerciale depuis une vingtaine d'années ; le transfert a été effectué en 2012).

Le projet qui fait ici l'objet du dossier comprend la création de la partie est du carrefour (dans un espace forestier classé au titre de la loi de 1930 sur les sites), la réalisation du passage souterrain et l'adaptation de la partie ouest déjà réalisée de l'échangeur.

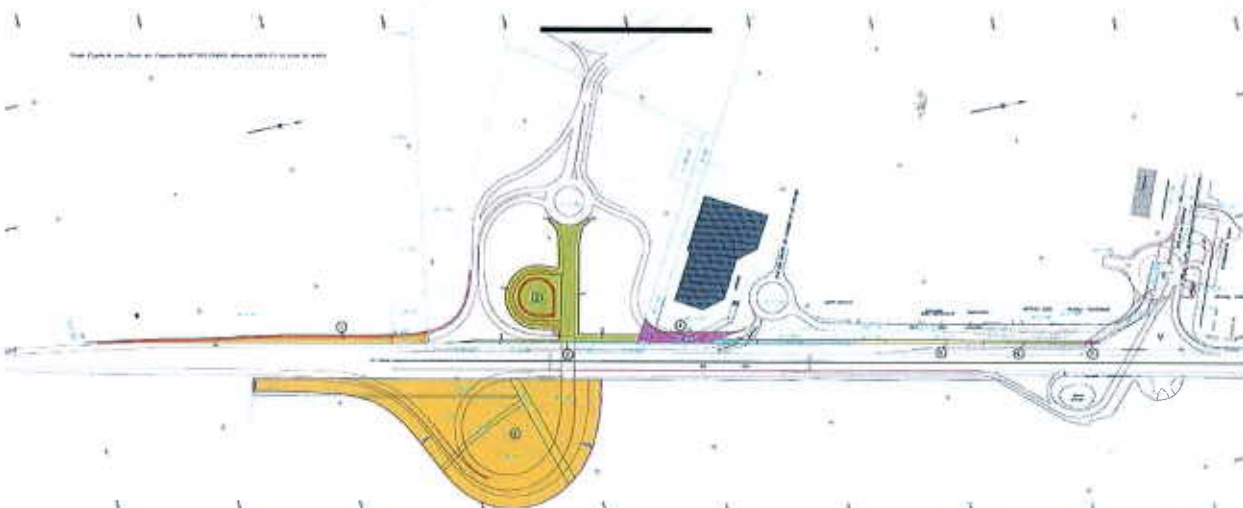
La liaison entre le présent projet et les travaux déjà autorisés sur cette zone sud (implantation de Castorama, voiries et bassins d'infiltration des eaux pluviales) est particulièrement forte, d'autant plus que la partie ouest de l'échangeur déjà réalisée et le présent projet constituent physiquement le même ouvrage. Cet ensemble de travaux est donc à considérer comme constituant un même programme de travaux au sens des articles L.122-1, R.122-4 et R.122-5 du code de l'environnement ; l'étude d'impact doit alors décrire l'ensemble du programme et comporter une appréciation de l'ensemble des impacts du programme.

Le dossier ne comportant pas de description ni d'évaluation des impacts du programme de travaux qui inclue le présent projet, l'Ae recommande de le compléter sur ce point.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet comprend :

- à l'est de la route RD 1016, côté forêt, la création de bretelles d'accès entre les voies du sens sud-nord de la route et la zone commerciale (entrée et sortie), nécessitant le défrichement d'1,6 ha du massif forestier ;
- la réalisation d'un passage en souterrain sous la route ;
- à l'ouest de la route, côté zone commerciale, la modification de la partie actuelle de l'échangeur déjà réalisée, afin d'établir la liaison avec les voies nord-sud de la route (entrée et sortie) et avec le passage souterrain.



Emprise parcellaire faisant l'objet de la déclaration d'utilité publique (parcelles colorées en jaune, vert, violet et bleu)



Illustration prospective du projet prévu

Le montant total des travaux s'élève à 4,2 M€, dont 3 M€ pour les accès routiers et 0,730 M€ pour l'ouvrage souterrain.

Le montant des mesures environnementales est estimé à 0,725 M€ pour l'assainissement, 0,219 M€ pour l'aménagement paysager et 0,031 M€ pour la flore et la faune, ce qui fait un total de 0,975 M€.

1.3 Procédures relatives au projet

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique³ transmis à l'Ae comporte un dossier d'enquête préalable intégrant l'étude d'impact en chapitre 6, un dossier d'annexes (comprenant notamment l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000), ainsi qu'un dossier d'enquête parcellaire dans le cadre d'une procédure d'expropriation foncière⁴. L'enquête publique portera également sur la mise en compatibilité du PLU (plan local d'urbanisme)⁵ de la commune de Saint-Maximin au titre des espaces boisés classés affectés par le projet⁶.

Le dossier ne précise pas à quel titre l'étude d'impact est fournie. Le projet relève de la rubrique 6^a du tableau joint à l'article R.122-2 du code de l'environnement, qui soumet à étude d'impact les « travaux de création, d'élargissement ou d'allongement d'autoroute, voies rapides y compris échangeurs ».

Il est indiqué qu'un dossier « loi sur l'eau » a été constitué; il s'agit d'un dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau (il a été transmis aux rapporteurs à la suite de leur visite sur place).

Un dossier d'autorisation de défrichement sera réalisé.

De façon probable compte tenu de la richesse du milieu naturel forestier affecté (zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique ZNIEFF de type 1), une demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées ou d'habitats protégés sera requise.

Le projet intervient sur un site classé, ce qui entraîne deux dispositions particulières :

- le dossier doit faire l'objet d'un avis du ministre de l'écologie préalable à l'enquête publique (article L.341-14 du code de l'environnement)⁷;
- après enquête publique et préalablement aux travaux, le projet devra faire l'objet d'une demande d'autorisation spéciale auprès du ministère de l'écologie après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS), en application de l'article L.341-10 du code de l'environnement. Cette demande se fait sur la base d'un dossier de niveau de définition « projet » au stade travaux, plus précis que celui de l'enquête.

³ Art. L.123-1 à L. 123-8 du code de l'environnement (CE)

⁴ Art. L.11.1 et suivants, art. R.11-14-1 à R.11-14-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

⁵ Art. L.123-16 et R.123-23 du code de l'urbanisme (CU)

⁶ Art. L.130-1 à L.130-6 et R.130-16 à R.130-23 du CU

⁷ Art. L.341-14 du CE : « Aucun monument naturel ou site classé ou proposé pour le classement ne peut être compris dans une enquête aux fins d'expropriation pour cause d'utilité publique qu'après que le ministre chargé des sites a été appelé à présenter ses observations ».

Les dispositions liées à la présence d'un site classé n'étant pas mentionnées dans le dossier, l'Ae invite le maître d'ouvrage, pour la bonne information du public, à compléter le dossier sur ces points.

Compte-tenu de la nécessité particulière d'obtenir une décision spéciale du ministre chargé de l'environnement au titre des sites classés, et en application de l'article R.122-6-II 1°) du code de l'environnement, l'autorité environnementale compétente est la formation d'autorité environnementale du CGEDD.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

L'essentiel de l'implantation du projet (les bretelles du côté est de la route) se situe, pour une surface d'1,6 ha, dans un secteur de forêt protégée présentant des enjeux paysagers et écologiques.

Cet espace se trouve en effet appartenir :

- au site classé des « Forêts d'Ermenonville, de Pontarme, de Haute-Pommeraye, clairière et butte de Saint Christophe ». Ce site possède une surface totale d'environ 15 000 ha ; il a été classé par décret en 1998 pour faire la jonction entre deux autres grands sites classés forestiers préexistants, celui du Domaine de Chantilly (7 830 ha, classé en 1960) et celui de la forêt d'Halatte (5 300 ha, classé en 1993). Cet ensemble protégé autour de Senlis et de Chantilly, qui au total dépasse donc 28 000 ha, couvre l'essentiel du « Massif des trois forêts » ;
- au périmètre du parc naturel régional (PNR) Oise - Pays de France créé en 2004, et à une zone d'espace boisé classé de la commune ;
- à la zone naturelle d'intérêt écologique et floristique (ZNIEFF) de type 1 « Massif forestier d'Halatte », à la zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO) du « Massif des trois forêts et bois du Roi ». Le projet est également situé à environ 1 000 m de la zone Natura 2000 « Coteaux de l'Oise autour de Creil » relevant de la directive européenne « habitats », et à 5,6 km de deux autres sites Natura 2000 (dont un site relevant de la directive « oiseaux »).

L'atteinte à la valeur patrimoniale d'un site classé est donc à étudier en se référant aux aspects (paysagers, culturels, historiques, récréatifs...) qui ont conduit à son classement. Par ailleurs, le défrichement d'une forêt bien installée (taillis sous futaie) implique des compensations forestières adaptées (relevant du code forestier) et amène à apprécier les incidences sur les milieux naturels affectés pour identifier les mesures adéquates d'évitement, de réduction et de compensation des impacts (relevant du code de l'environnement).

2 Qualité formelle des documents transmis

2.1 Complétude

L'étude d'impact présentée aborde l'ensemble des éléments de contenu requis par l'article R.122-5 du code de l'environnement, à l'exception :

- d'une identification des autres projets connus et d'une analyse des effets cumulés du projet avec ceux-ci,
- et d'une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus et des impacts du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation.

2.2 Proportionnalité de l'étude aux enjeux, données recueillies, méthodes

L'étude produit au titre de l'état initial une analyse portant sur un ensemble assez large de thématiques devant être prises en considération pour un tel projet (milieu physique, naturel et humain, avec en particulier l'hydrologie, les risques naturels, le trafic, le bruit, le patrimoine et les milieux naturels). Elle comprend une évaluation des incidences relative aux sites Natura 2000 situés à proximité.

Les enjeux liés à la fluidification des circulations routières (circuits des livraisons par des poids lourds et surtout encombrements liés au sous-dimensionnement structurel des accès de la zone commerciale eu égard à son niveau de fréquentation), y compris pour leurs conséquences en matière d'accès des véhicules de secours, sont décrits; ils sont à la base de la justification du projet. Les enjeux environnementaux

afférents à ces questions de circulation des véhicules sont décrits pour les aspects liés à la sécurité, au bruit, à la qualité de l'air et à la consommation d'énergie.

Le thème du paysage est cependant peu développé, alors que l'on est en présence d'une forêt classée au titre des sites, au sein d'un parc naturel régional, et que le défrichement envisagé produira une « échancrure » sur le massif qui loge la RD 1016. Les critères historiques et pittoresques retenus pour le classement de la forêt ne sont pas présentés ; on ne trouve pas d'analyse paysagère d'ensemble, prenant en compte les perceptions que l'on peut avoir du massif forestier et de sa modification projetée.

Certaines contradictions sur ce thème sont en même temps relevées dans le dossier, entre : « le paysage est un aspect particulièrement sensible dans la zone d'étude » (page 83) et : « le paysage ne présente pas de sensibilité particulière au droit de la zone étudiée » (tableau de synthèse page 108).

Par ailleurs, compte tenu de l'intérêt du milieu naturel forestier touché par le projet, les analyses portant sur les habitats, la faune et la flore apparaissent relativement sommaires dans le document d'étude d'impact principal. Elles renvoient notamment à une étude faune-flore de juin 2009 placée en annexe 10, réalisée pour le projet de construction de l'établissement commercial Castorama et qui ne porte pas sur la partie de l'échangeur située à l'est de la RD 1016 côté forêt. Un bref addendum à l'étude oiseaux et chiroptères datant d'avril 2012 est joint en annexe 16.

Les méthodes d'observation utilisées, tant pour la flore que pour la faune, n'apparaissent pas très satisfaisantes (observations partielles sur l'année et en octobre pour la flore, identification à vue pour les chauves-souris...).

L'Ae recommande d'apporter certains compléments à l'état initial de l'étude d'impact sur le thème du paysage et de ses perceptions, et de présenter une synthèse actualisée et hiérarchisée des éléments du patrimoine naturel présents sur le site - particulièrement sur les emprises futures en milieu forestier.

2.3 Présentation du projet

La description du projet est très réduite dans l'étude d'impact elle-même (page 118) ; les éléments présentés peuvent être trouvés dans la Pièce 4 du document principal relatif aux caractéristiques principales de l'ouvrage.

L'Ae recommande de faire une présentation du projet conforme au code de l'environnement⁸, qui permette au lecteur de comprendre facilement les différentes composantes du projet.

2.4 Analyses conduites sur les impacts du projet

Les différents impacts du projet sont analysés sur la base de l'état initial effectué. Celui-ci présentant certaines insuffisances en matière de paysage et de biodiversité, les impacts identifiés par le dossier d'enquête sur ces deux thèmes sont souvent peu précis. Il n'y pas d'observations particulières à formuler quant à l'identification des impacts sur les autres thèmes.

2.5 Clarté du document (rédactions, illustrations...) et résumé non technique

Le document principal (comprenant l'étude d'impact) ainsi que son recueil d'annexes ne comportent pas de sommaire d'ensemble précis, ce qui rend la lecture laborieuse. Les cartes sont parfois peu lisibles et leur légende est souvent à compléter. Les cartes ou illustrations du projet se trouvent régulièrement orientées dans des sens géographiques différents.

Le résumé non technique est incomplet car il ne présente pas les différents aspects de l'étude d'impact. La numérotation de ses chapitres au sein de l'étude d'impact n'est pas compréhensible.

L'Ae recommande d'améliorer la lisibilité du document principal et de ses annexes en présentant pour chacun un sommaire initial complet.

⁸ Article R 122-5-II : L'étude d'impact présente :

- 1° Une description du projet comportant des informations relatives à sa conception et à ses dimensions, y compris, en particulier, une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet et des exigences techniques en matière d'utilisation du sol lors des phases de construction et de fonctionnement et, le cas échéant, une description des principales caractéristiques des procédés de stockage, de production et de fabrication, notamment mis en œuvre pendant l'exploitation, telles que la nature et la quantité des matériaux utilisés, ainsi qu'une estimation des types et des quantités des résidus et des émissions attendus résultant du fonctionnement du projet proposé. »

Elle recommande également de rédiger un résumé non technique conforme aux exigences du code de l'environnement qui présente, pour la bonne information du public, les éléments les plus significatifs de l'étude d'impact et tienne compte des ajustements qui auront pu être apportés à la suite du présent avis.

3 Prise en compte de l'environnement dans le projet

3.1 Prise en compte de l'environnement dans le parti retenu et dans le choix du projet retenu parmi les variantes

La justification de la nécessité d'améliorer l'accès à la zone commerciale - qui s'est développée de façon ininterrompue depuis quelques décennies, avec des accès qui ne sont plus adaptés aujourd'hui au volume de son activité (encombres importants, accès compliqué pour les poids lourds...) - est argumentée sur la base des chiffres de trafic observé.

Le choix du parti retenu (raccordement sur la RD 1016)

Le dossier présente les raisons du choix du projet retenu parmi cinq solutions routières (simples entrées, carrefour giratoire, pont...) exclusivement étudiées au niveau du site retenu qui est celui de l'accès sud à la zone commerciale sur la RD 1016.

On comprend que la recherche de solutions ait privilégié cet endroit en raison de l'extension de la zone commerciale dans cette partie sud et de l'importance de la RD 1011 en matière de trafic routier dans la fréquentation de la zone commerciale. Ne sont toutefois pas présentées les autres possibilités qui pourraient être envisagées pour améliorer la situation (sachant que la zone commerciale est longée à l'ouest par la RD 162, que le « carrefour de la Pierre Blanche » au nord va lui-même être restructuré, etc.). Or, compte tenu de la sensibilité particulière du milieu forestier classé susceptible d'être affecté, la question importante est celle de l'existence ou non de solutions d'accès alternatives réalisables sur le périmètre de la zone commerciale, et de la justification, notamment environnementale, du choix retenu.

La justification du parti retenu apparaît donc nécessaire ; il conviendrait notamment de présenter les caractéristiques et contraintes particulières des autres parties du périmètre de la zone commerciale, particulièrement celles que l'on rencontre du côté ouest et sud du périmètre et que les rapporteurs ont pu percevoir sur place (lotissement pavillonnaire à proximité, présence d'un lycée, d'un parc, contraintes routières à proximité de la carrière mitoyenne au sud...).

L'Ae recommande d'expliquer les raisons qui ont conduit le maître d'ouvrage à retenir comme parti d'aménagement la création d'un accès par le sud sur la RD 1016 malgré son impact sur une forêt classée nécessitant une dérogation ministérielle.

Le choix du projet parmi les variantes

Les cinq variantes routières sont uniquement comparées quant à leur efficacité en matière d'accès routier (page 117) ; contrairement aux termes du code de l'environnement⁹, cette comparaison n'aborde pas les aspects d'impact environnemental - qu'il serait particulièrement utile d'examiner en termes de surfaces d'emprise sur le milieu naturel (avec ses conséquences à la fois paysagères et écologiques).

L'Ae recommande de compléter la comparaison des variantes par une évaluation de leur emprise sur le milieu naturel (impacts paysagers et écologiques).

3.2 Prise en compte de l'environnement dans les mesures d'évitement et de réduction des impacts

⁹ Idem note 8

Les principaux impacts environnementaux d'un tel projet sont les impacts permanents liés à la consommation d'espace forestier (pour 1,6 ha – avec transformation du paysage, destruction d'espèces et d'habitats d'espèces) et au trafic (bruit et dérangement particulièrement), ainsi que les impacts temporaires de la période de travaux (bruit et dérangement accrus, poussières...).

L'aménagement paysager de l'échangeur fait l'objet d'une proposition qui est décrite et bien illustrée dans le dossier. En revanche, le défaut d'analyse paysagère d'ensemble (cf. chapitre 2.2 du présent avis) de cette zone concernée par un classement de site et par un parc naturel régional se traduit ici par l'absence de recherche d'une intégration paysagère plus vaste qui atténuerait l'effet « d'échancrure » que produira ce défrichement d'1,6 ha en bordure d'un massif forestier significatif. Des simulations visuelles mériteraient d'être présentées selon certains cônes de vue. Le choix des espèces végétales à utiliser pour l'aménagement des espaces défrichés pourrait également tenir compte des perceptions visuelles à rechercher.

L'Ae recommande de présenter une analyse de l'insertion du projet (et de ses variantes) dans le paysage de lisière du massif forestier classé.

L'étude habitats-faune-flore présentée ne permet pas de juger de façon appropriée de l'impact du projet sur les habitats et les espèces (cf. chapitre 2.2 du présent avis). Par suite, les mesures d'évitement ou de réduction des impacts (puis de compensation) ne peuvent être bien adaptées aux enjeux présents.

Le dérangement de la faune par l'éclairage public de la zone commerciale et de son accès routier au niveau du site est pris en compte, au moyen d'un « éclairage modéré » ou « pouvant être réglé temporairement », voire au moyen d'un éclairage au sol.

Une partie des 53 m³ de bois abattus « sera utilisée sur place pour créer un habitat pour les insectes xylophages », une autre « sera évacuée en décharge de déchets inertes » (page 120).

Une installation de crapauduc (passage à batraciens) est prévue, mais l'étude faune-flore indique qu'« il n'y a pas de passage de crapauds ou de grenouilles sur la RD 1016 au droit du bois des Longères » (page 25 de l'annexe 10).

Les nichoirs et gîtes qui seront installés pour l'avifaune et les chiroptères contribueront à entretenir la biodiversité en partie sud de la zone commerciale ; ces mesures peuvent être considérées comme des mesures d'accompagnement et non comme des mesures de compensation de la surface forestière (espace de ressource alimentaire) qui sera détruite.

L'Ae recommande de compléter l'étude habitats-faune-flore par la présentation de mesures d'évitement ou de réduction des impacts mieux ajustés aux espèces présentes.

L'étude d'incidences vis-à-vis des trois sites Natura 2000 proches est fournie en annexe 14 ; elle porte sur le site des « coteaux de l'Oise et autour de Creil » relevant de la directive « habitats » et située à environ 1 000 m du projet (et non 400 m comme indiqué dans le dossier), ainsi que sur les zones plus éloignées des « massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville » (directive « habitats ») et du « massif des trois forêts et Bois du Roi » (directive « oiseaux ») regroupées dans le même document d'objectif.

Cette étude conclut à l'absence d'incidences du projet pour les habitats et les espèces de ces zones. Cependant, l'analyse des incidences possibles sur ces sites ne prend pas en considération l'ensemble des espèces (chauves-souris notamment) et des habitats listés dans les diagnostics écologiques des documents d'objectifs. Contrairement à ce qui est indiqué dans le dossier, le document d'objectif du site du « massif des trois forêts et Bois du Roi » est terminé et validé par arrêté préfectoral (mars 2012) ; et le diagnostic écologique du site des « coteaux de l'Oise et autour de Creil » est également terminé et disponible.

La ZICO « massif des trois forêts et Bois du Roi », au sein de laquelle a été délimitée la zone Natura 2000 du même nom évoquée ci-dessus, recouvre un territoire plus vaste (la totalité de la forêt d'Halatte) dans lequel se situe en totalité le projet d'aménagement routier : l'étude d'incidences analyse aussi les impacts potentiels pour toutes les espèces d'oiseaux intéressées au titre de cette ZICO et la juge très faible.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'incidences Natura 2000 en s'appuyant sur les diagnostics écologiques des documents d'objectifs.

La récupération et le traitement des eaux pluviales sont évoqués dans le dossier. Le dossier spécifique à la déclaration faite au titre de la loi sur l'eau ne faisant pas partie des documents soumis à l'enquête publique, il serait utile de pouvoir disposer, dans le dossier d'enquête lui-même, d'une carte permettant de visualiser le cheminement des eaux pluviales prévu pour l'ensemble de cette partie sud de la zone commerciale ainsi que le positionnement des bassins d'infiltration.

En matière d'impacts temporaires liés à la réalisation des travaux, les nuisances sonores, la production de poussières, la gestion des déchets feront l'objet des mesures préventives réglementaires pour tout chantier de cette nature, ainsi que d'un suivi (dont il n'est pas précisé toutefois les modalités de communication des résultats au public).

Le dérangement généré par le chantier sur la faune sauvage sera limité par un calendrier privilégiant la période d'octobre à mars - de moindre activité des êtres vivants - pour réaliser les travaux de déboisement.

Les autres impacts temporaires étudiés portent sur les perturbations à la circulation routière sur la RD 1016.

3.3 Impacts résiduels, mesures compensatoires et mesures de suivi

Même s'ils peuvent être partiellement atténués par les mesures de réduction qui seront prises, les impacts résiduels du projet resteront significatifs en matière de paysage et d'écologie sur la surface d'1,6 ha défrichée dans la forêt classée de Haute-Pommeraye.

Des compensations doivent donc être proposées dans le dossier à la hauteur de ces impacts résiduels. Or le dossier est très peu explicite en matière de mesures compensatoires, tant pour celles qui relèvent du code de l'environnement (atteintes aux milieux naturels et aux espèces) que pour celles qui relèvent du code forestier (défrichement).

Par ailleurs, plusieurs mesures sont présentées dans le dossier comme des mesures compensatoires alors qu'elles sont à considérer comme des mesures de réduction des impacts ; c'est ainsi le cas des replantations d'arbres dans la zone défrichée, des plantations d'arbres « têtards », ou de l'installation de nichoirs à oiseaux ou de gîtes à chauve-souris.

Une certaine confusion subsiste aussi lorsqu'est évoqué un « corridor biologique » artificiel qui sera constitué par une bande boisée, bordée d'une prairie, le long du merlon de terre qui sépare la zone commerciale de la carrière située contre sa limite sud. En effet, cette réalisation relève d'une mesure de compensation antérieure liée au dernier aménagement de la zone commerciale (une surface de 3,7 ha a été défrichée pour l'installation du magasin Castorama et la réalisation de voiries). Des précisions méritent d'être apportées sur ce point, à l'occasion notamment de la présentation à produire du programme d'ensemble des travaux de cette partie sud de la zone commerciale (cf. recommandation faite au chapitre 1.1 du présent avis).

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de rechercher et de présenter dans le dossier des mesures compensatoires adaptées aux impacts résiduels du projet.

Les engagements pris en matière de suivi écologique du projet sont très limités, le dossier indiquant simplement qu'« un suivi écologique sur au moins trois ans est indispensable pour s'assurer de l'efficacité des mesures compensatoires ».

L'Ae recommande de préciser les principales modalités de suivi des mesures prises à l'égard des impacts du projet et de leurs effets.

* * *