



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale  
d'autorité environnementale  
Hauts-de-France  
sur le projet d'aménagement  
d'une voie de désenclavement du quartier des Terriers  
à Pont-Sainte-Maxence (60)**

n°MRAe 2020-4417

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 12 mai 2020 en web-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet d'aménagement d'une voie de désenclavement à Pont-Sainte-Maxence dans le département de l'Oise.*

*Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénée, Valérie Morel, M Philippe Gratadour. Était également présent M. Pierre Noualhaguet.*

*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.*

\*\*\*

*Par suite de la décision du Conseil d'État n° 400559 du 6 décembre 2017, annulant les dispositions du décret n°2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis le 5 mars 2020 à la MRAe, qui en a délibéré.*

*L'ordonnance n° 2020-336 du 25 mars 2020, relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période, suspend le délai d'instruction de ce dossier depuis le 12 mars 2020 jusqu'à un mois après la fin de la période d'urgence sanitaire.*

*En application de l'article R122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 10 mars 2020 :*

- le préfet de département de l'Oise ;*
- l'agence régionale de santé Hauts-de-France.*

*Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.*

*Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale 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. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.*

*Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour autoriser le projet.*

*Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage.*

## Synthèse de l'avis

Le projet consiste à créer une nouvelle route entre la rue Louis Boilet (route départementale 120) et le quartier des Terriers, sur le territoire de la commune de Pont-Sainte-Maxence dans le département de l'Oise.

Localisé dans le site inscrit de la vallée de la Nonette, à environ 100 mètres du site classé de la forêt d'Halatte, le projet induit le défrichement de 2,4 hectares de hêtraies dans la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 n°220005064 « massif forestier d'Halatte », à environ un km de deux sites Natura 2000. Une demande de dérogation à l'interdiction de la destruction d'espèces protégées est prévue.

La justification du choix du tracé et du type d'ouvrage est très insuffisante, notamment du fait de l'absence de présentation de variantes différenciées.

S'agissant du site classé de la forêt de Halatte, l'étude d'impact doit être complétée par des photomontages permettant d'évaluer l'impact paysager.

L'étude d'impact est à compléter notamment pour les chiroptères, les résultats d'inventaires sont à détailler. L'effectivité des mesures envisagées et leur capacité à compenser les impacts négatifs du projet ne sont ainsi pas prouvées. Les moyens pour rétablir des continuités écologiques sont insuffisamment décrits et les mesures pour compenser les conséquences de la rupture du corridor sont à approfondir.

L'étude d'incidence Natura 2000 est absente dans le dossier transmis à l'autorité environnementale. En son absence l'autorité environnementale ne peut se prononcer sur sa qualité ni sur la prise en compte des sites Natura 2000.

En l'état actuel du dossier, l'autorité environnementale constate que les impacts du projet sur les milieux et la biodiversité sont importants.

L'étude d'impact ne comporte aucune étude permettant d'évaluer l'évolution du trafic sur le réseau viaire et les impacts du trafic sur la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et le bruit. Une étude acoustique est nécessaire.

Les recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

## Avis détaillé

### I. Le projet d'une nouvelle voie à Pont-Sainte-Maxence pour désenclaver le quartier des Terriers

Le projet, porté par la commune de Pont-Sainte-Maxence située dans le département de l'Oise, consiste à créer une voirie nouvelle entre la rue Louis Boilet (route départementale 120) et le quartier des Terriers.

Le quartier des Terriers, qui accueille 2 080 habitants selon l'évaluation environnementale (page 8), est un quartier prioritaire au titre de la politique de la ville. Il est bâti sur une butte boisée et est relié à la ville par un seul accès routier. L'objectif principal du projet est de désenclaver ce quartier, en articulation avec le projet de l'ANRU<sup>1</sup> de rénovation urbaine, en permettant son ouverture vers l'extérieur.

La nouvelle voie est destinée aux véhicules légers, aux poids lourds et aux bus pour les besoins de desserte locale, notamment le collège et la piscine. Une voie douce est également prévue et des chemins existants proches du projet seront réaménagés.

Le projet comprend :

- la création d'une route longue de 720 mètres entre l'amorce de route déjà existante sur 215 mètres (rue de Felgueiras) et la rue Jean-Baptiste Clément ;
- le défrichement de 2,42 hectares de boisement selon le dossier de demande d'autorisation de défrichement (page 2) ou 2,7 hectares selon l'évaluation environnementale (page 212) ;
- la réalisation de déblais et de remblais, dont les volumes ne sont pas précisés : seul un déficit de remblais de 2 784 m<sup>3</sup> est indiqué (page 211 de l'évaluation environnementale) ;

Pour une meilleure compréhension du projet, la surface à défricher et les volumes de déblais et remblais sont à préciser dans le dossier.

*L'autorité environnementale recommande de clarifier la surface à défricher et les volumes de déblais et remblais prévus.*

Ce projet de création de voirie a été soumis à évaluation environnementale par décision de l'autorité environnementale du 20 septembre 2018<sup>2</sup>. Cette décision était principalement motivée par la sensibilité du site du projet, liée à sa localisation dans la zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) de type 1 n°220005064 « massif forestier d'Halatte », à environ un km de sites Natura 2000 et sur un coteau boisé, induisant des incidences potentielles sur le paysage et la biodiversité.

---

<sup>1</sup>ANRU : Agence nationale pour la rénovation urbaine

<sup>2</sup> Décision n°2018-2842 du 20 septembre 2018



Une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées est prévue (résumé non technique page 34).

## **II. Analyse de l'autorité environnementale**

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet.

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs au paysage, aux milieux naturels, dont Natura 2000, aux risques naturels, au climat et à la qualité de l'air en lien avec la mobilité et le trafic routier et au bruit, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

### **II.1 Résumé non technique**

Le résumé non technique mentionne les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact.

Des cartes permettant de localiser les mesures d'évitement, réduction et compensation sont présentées. Cependant le résumé ne présente pas de cartographies des zones à enjeux écologiques, ni les mesures d'intégration paysagère proposées.

*L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique avec des cartes permettant de localiser et de qualifier les zones à enjeux écologiques identifiées et des cartes présentant les mesures d'intégration paysagère.*

### **II.2 Scénarios et justification des choix retenus**

Les objectifs poursuivis par la commune sont énoncés pages 6 et 17 du résumé non technique et 210 de l'évaluation environnementale :

- créer une nouvelle voirie à double sens, à l'opposé de l'accès actuel au quartier, à partir de la départementale 120 qui permet de rejoindre les équipements publics ;
- s'appuyer sur l'amorce de route de 215 mètres existant à partir de la rue Louis Boilet ;
- ne pas impacter le site classé de la forêt d'Halatte ;
- créer une liaison piétons-cycles permettant de faciliter la circulation et celle des personnes à mobilité réduite

L'évaluation environnementale (pages 211 et suivantes) compare le projet retenu avec une variante qui faisait initialement l'objet de la demande d'examen au cas par cas. Le projet retenu est justifié par l'équilibre des déblais et remblais qu'il permet, tandis que, dans la première variante, une exportation de 61 186 m<sup>3</sup> de déblais (soit l'équivalent de 6 798 camions) était prévue.

L'évaluation environnementale conclut que la solution retenue présente un meilleur bilan carbone, un équilibre déblais/remblais permettant une meilleure intégration paysagère de l'ouvrage, la prise

en compte de la problématique du ruissellement et un coût financier moindre. Elle présente cependant une surface plus importante à défricher (2,1 hectares dans le projet initial, 2,7 hectares dans la variante retenue).

Une comparaison sommaire entre le projet retenu et l'absence de projet est également présentée pages 148-149 de l'évaluation environnementale.

L'évaluation environnementale n'explique pas clairement les choix initiaux (le dossier parle de « postulats ») qui ont conduit à décider la création d'une voirie nouvelle à double sens pour relier le quartier des Terriers à la ville. Les raisons qui ont présidé au choix d'une voirie à double sens, à sa localisation, et des véhicules autorisés ne sont pas précisées hormis le motif d'avoir deux accès au quartier des Terriers.

L'analyse de variante n'est conduite que sur le même site initialement envisagé et avec le même type de voirie. Aucune alternative de localisation (par exemple utilisation des voies forestières existantes, raccordements à d'autres voiries de part et d'autre, ...) et/ou de type de voirie (largeur de la voie, séparation des circulations vélo et piétons, ...), permettant notamment d'éviter les milieux naturels traversés et de minimiser les incidences sur le paysage et les milieux, n'est présentée.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *d'analyser des variantes différenciées de tracé et de type de voirie, selon les véhicules autorisés, permettant d'éviter les milieux naturels et de minimiser les impacts sur l'environnement ;*
- *de démontrer que le projet retenu représente le meilleur compromis entre limitation des impacts et objectifs poursuivis par le projet.*

## **II.3 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences**

### **II.3.1 Paysage**

#### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est situé dans le site inscrit de la vallée de la Nonette, à environ 100 mètres du site classé de la forêt d'Halatte et du site inscrit du Mont Calipet.

La voirie sera créée à flanc d'un coteau boisé surplombant la vallée humide de l'Oise, avec mise en œuvre de remblais et déblais et après défrichage.

#### ➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte du paysage

L'état initial (pages 139 à 148 de l'évaluation environnementale) identifie les enjeux liés au site inscrit de la vallée de la Nonette et au site classé de la forêt d'Halatte ; cette analyse ainsi que celle

des impacts du projet (page 196 de l'évaluation environnementale) est sommaire.

Ainsi, l'évaluation environnementale indique que le projet sera visible à partir de la route départementale 120 au pied du coteau, ponctuellement des bords de l'Oise et de quelques habitations riveraines (pages 146 et 152 de l'évaluation environnementale). Cependant, aucun photomontage depuis et vers les points de vue sensibles n'est présenté.

L'évaluation environnementale prévoit des mesures de réduction des impacts consistant en la plantation d'espaces herbacées et de haies arborées. Des images de synthèse des haies et des arbres vus uniquement à partir de la route sont présentées (pages 270 à 275 de l'évaluation environnementale). Par contre, l'insertion du projet dans la pente du coteau n'est pas traitée, ni la mise en scène du parcours (montée et descente) et l'opportunité de voir les paysages remarquables et emblématiques limitrophes n'est pas abordée.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'évaluation environnementale en présentant :*

- *des iconographies d'ambiances paysagères de l'état initial et des simulations avec le projet comprenant :*
  - × *des vues sur le coteau, dans la forêt, à la connexion de la nouvelle voie avec le quartier des Terriers d'une part, et avec le centre-ville en pied de coteau d'autre part ;*
  - × *des vues à partir des secteurs à enjeux identifiés dans l'étude : le nord du coteau, la route départementale 120, le chemin de halage au bord de l'Oise ;*
- *des documents mettant en scène la montée ou la descente du coteau, que ce soit en voiture, à vélo ou à pied : aménagement de vues vers la vallée ou la forêt, tracé des cheminements piétons, travelling, etc ;*
- *une analyse sur le nivellement et l'insertion dans la pente des talus.*

Par ailleurs, l'étude ne fait aucune mention de l'enjeu paysager des dispositifs de gestion des eaux de ruissellement prévus (talus, fossés, risbermes, descentes d'eau et bassins de rétention avec leur clôture) dont l'impact sur le paysage doit être apprécié. La forme des bassins en pied de coteau parfaitement géométrique peut être, par exemple, interrogée au regard de leur intégration dans un espace naturel.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse paysagère par des précisions sur les dispositifs de gestion des eaux pluviales et de ruissellement (dimensions, matériaux) et en simulant les ouvrages dans la pente et leur raccordement au nivellement existant.*

En l'état du dossier, il n'est pas démontré que les mesures de végétalisation envisagées seront suffisantes pour réduire l'impact paysager du projet, notamment sur le site inscrit de la vallée de la Nonette.

Les remblais et déblais, qui restent très importants et non plantés d'arbres de haute tige, sont de

nature à impacter fortement le paysage (effet de cicatrice). Avec une largeur de près de 9 mètres (chaussée doublée de sa piste de liaison douce), l'ouvrage est imposant et difficile à insérer dans un coteau boisé. Un cheminement doux en partie détaché de la voie motorisée et s'appuyant sur les chemins existants pourrait par exemple être étudié afin de réduire la largeur de l'ensemble.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *d'approfondir l'analyse des impacts du projet sur le paysage en s'appuyant principalement sur des documents iconographiques (photos, photomontages, croquis, coupes, plans) ;*
- *de proposer des mesures d'évitement des impacts, à défaut de réduction afin de parvenir à un impact négligeable sur le paysage du site inscrit dans lequel il se trouve.*

### **II.3.2 Milieux naturels, biodiversité et Natura 2000**

#### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est situé dans le parc naturel régional Oise-Pays de France, dans la ZNIEFF de type 1 n°220005064 « massif forestier d'Halatte ». Quatorze autres ZNIEFF sont localisées dans un rayon de 10 km.

Six sites Natura 2000 sont présents dans un rayon de 20 km. Les deux plus proches sont la zone de protection spéciale FR2212005 « forêt picardes : massif des Trois Forêts et bois du Roi » et la zone spéciale de conservation FR2200380 « massif forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville » à 1 km.

#### ➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Seule la méthodologie et la liste de la flore observée est présentée dans l'étude faune-flore jointe en annexe de l'évaluation environnementale. Les résultats de l'inventaire de la faune sont présentés synthétiquement et partiellement dans l'évaluation environnementale.

Huit sorties de terrain ont été réalisées en 2016 et 2017 et huit autres sorties ont été effectuées en 2019 afin de compléter les premières données recueillies. Les sorties couvrent l'ensemble du cycle de vie des espèces, mais les résultats de ces inventaires ne sont pas présentés complètement et ne sont pas détaillés. Ainsi, concernant la sortie réalisée le 30 juin 2016 il manque la nature et le nombre de chiroptères et d'oiseaux contactés.

*L'autorité environnementale recommande de présenter les résultats des inventaires de manière exhaustive (liste des espèces observées, nombre d'individus identifiés) et de préciser les conditions de chaque sortie d'inventaire.*

Concernant les chiroptères, les inventaires s'appuient sur une seule nuit d'enregistrements fixes. Pour avoir une analyse complète, il aurait été utile de reprendre cette technique sur plusieurs nuits de mesures, lors des périodes les plus importantes pour le cycle de ce groupe contacté. Il est d'abord

nécessaire de comprendre comment l'espace est utilisé par les chiroptères selon les périodes de l'année, puis d'adapter la pression d'inventaire en conséquence.

Ainsi, même si les enjeux pour les chiroptères sont déjà considérés comme forts, il est très probable qu'ils aient été sous-évalués.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *de préciser les résultats de l'ensemble des inventaires concernant les chiroptères ;*
  - *d'augmenter la pression d'inventaires pour les chiroptères, notamment avec davantage de pose d'enregistreurs fixes après avoir analysé comment l'espace est utilisé selon les périodes de l'année, puis d'adapter la pression d'inventaire en conséquence.*
- Prise en compte des milieux naturels et de la biodiversité

#### Sur la flore et les habitats

130 espèces floristiques ont été recensées, dont deux patrimoniales : la Néottie nid-d'oiseau et la Laïche digitée. Une espèce exotique envahissante avérée a également été recensée : la Buddléia de David. Elle sera supprimée de l'emprise (évaluation environnementale page 311, mesure T1).

Une station de Néottie nid-d'oiseau, espèce peu commune en Picardie, sera impactée. Le dossier indique, sans le justifier, que le massif forestier d'Halatte, de par ses caractéristiques et sa proximité permet de « garantir la présence de cette espèce » (page 169 de l'évaluation environnementale).

*L'autorité environnementale recommande de détailler la présence de la Néottie-nid d'oiseau dans le massif forestier d'Halatte et, le cas échéant, de développer dans l'évaluation environnementale les mesures qui seront prises pour préserver cette espèce.*

Concernant les habitats naturels, l'évaluation environnementale (page 217) indique que l'emprise du projet a été réduite au maximum. Celle-ci, de 2,78 hectares, est constituée en quasi totalité d'une hêtraie, qui sera défrichée.

L'impact résiduel sur les habitats naturels est estimé faible à moyen avec la disparition de la hêtraie et de 0,03 hectare d'espace herbacé (évaluation environnementale page 286). Il s'agit d'un habitat pour diverses espèces faunistiques (oiseaux, chauves-souris, insectes notamment).

Une recherche de gîtes a été réalisée (page 103 de l'évaluation environnementale) et a permis d'identifier 25 arbres à cavités, dont 9 susceptibles d'abriter des oiseaux en nidification (Pic mar), des chauves-souris ou des écureuils seront impactés par le projet (page 185), ainsi que 5 « chandelles » (arbres morts sur pied) susceptibles d'abriter des espèces d'insectes protégées au niveau européen (Lucane cerf-volant notamment, présent dans le site Natura 2000 FR2200380 « massif forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville » à 1 km).

En mesure de réduction, l'étude d'impact propose (page 233) la mise en place de dispositifs d'effarouchement sur ces arbres entre le 15 août (fin de période de nidification) et le 15 octobre (avant la période d'hibernation des chauves-souris et des écureuils) pour éviter la destruction de faune protégée lors de l'abattage.

En compensation, un espace de 1,3645 hectare fera l'objet d'un réensemencement au niveau des talus, qui sera réalisé à l'issue de la fin des travaux de terrassement et d'aménagements.

La mise en place d'un îlot « vieux bois » est prévue sur 16,8 hectares (évaluation environnementale page 314). Par ailleurs, une gestion permettant la préservation de 15,7 hectares de boisement pendant 30 ans (évaluation environnementale page 320) est prévue à travers une « obligation réelle environnementale<sup>3</sup> ». Un contrat sera passé entre la commune de Pont-Sainte-Maxence propriétaire des terrains et un organisme gestionnaire. Le cahier des charges inclura notamment la création d'un hibernaculum<sup>4</sup> pour des reptiles et amphibiens (évaluation environnementale page 322) et la mise en place de panneaux d'information. L'accord de gestion pour garantir cette obligation réelle environnementale n'est pas joint au dossier.

L'habitat ciblé pour la mesure compensatoire n'est pas décrit, la gestion appliquée non plus ; or, il est attendu une valeur ajoutée à l'habitat retenu pour la mesure compensatoire. Aucune information ne permet de considérer que la préservation de cet espace apportera une plus-value par rapport à l'existant.

Par ailleurs, la mesure compensatoire doit compenser les impacts du projet pendant la même durée que la durée de vie de la nouvelle voirie. La mesure d'obligation réelle environnementale est prévue pour 30 ans ; or, une route est créée pour une durée plus longue.

*L'autorité environnementale recommande de :*

- *démontrer la plus-value de l'obligation réelle environnementale par rapport à l'existant et, à défaut de plus-value, de choisir un autre site ;*
- *si le site retenu pour l'îlot vieux bois est confirmé, de joindre au dossier l'accord de gestion de l'obligation réelle environnementale et d'étendre la durée de protection de l'îlot vieux bois à la durée de vie de la route.*

### Sur l'avifaune

Deux tableaux présentent les résultats des inventaires concernant la période de reproduction (page 84 de l'évaluation environnementale) et la période post-nuptiale (page 92 de l'évaluation environnementale). Il manque la description des résultats de la période hivernale et la période de

---

<sup>3</sup> La loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages a défini les obligations réelles environnementales, qui sont inscrites dans un contrat au terme duquel le propriétaire d'un bien immobilier met en place une protection environnementale attachée à son bien, pour une durée pouvant aller jusqu'à 99 ans. (cf <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/obligation-reelle-environnementale#e5>)

<sup>4</sup> Un hibernaculum est un refuge qui sert à l'hibernation d'un animal.

migration pré-nuptiale.

Les tableaux ne donnent pas d'information suffisante quant à la densité de population occupant la zone d'étude. Le croisement entre les espèces contactées, le lieu d'observation et le comportement de l'espèce pourrait permettre d'estimer la densité sur la zone du projet et l'impact de ce dernier.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *de décrire les résultats d'inventaire sur l'avifaune pour la période hivernale et la période de migration pré-nuptiale ;*
- *d'estimer la densité de population avifaunistique occupant la zone d'étude.*

L'évaluation environnementale précise (page 88) que les inventaires ont permis d'identifier 40 espèces d'oiseaux, dont 32 protégées en période de nidification. Sept espèces sont patrimoniales et protégées : le Bouvreuil pivoine, le Chardonneret élégant, l'Hirondelle rustique, la Linotte mélodieuse, le Martinet noir, le Pic mar, et le Verdier d'Europe. Concernant l'avifaune nicheuse, un enjeu très fort existe pour le Pic mar, espèce nicheuse protégée au niveau européen, qui niche dans les vieux arbres (pages 88 et 172 de l'évaluation environnementale).

Les mesures prévues (page 289 de l'évaluation environnementale) concernent des précautions de chantier qui seront fixées par un écologue (page 225), la mise en place de dispositifs d'effarouchement et la compensation des habitats naturels.

#### Sur les chiroptères

Les enjeux sont très forts avec la présence de 12 espèces (toutes protégées) sur l'emprise du projet, ainsi que d'arbres à cavités (évaluation environnementale page 105).

Un impact résiduel moyen est estimé sur douze espèces (page 185 et 299 de l'évaluation environnementale). Les chiroptères perdront environ 2,7 hectares et neuf arbres à cavités. En compensation est prévue la mise en place d'un îlot de vieux bois.

La rupture créée par la route est susceptible de diminuer, voire supprimer l'accès aux différentes zones de chasses ou aux gîtes les plus éloignés. Des mesures sont prévues afin de réduire les impacts sur les chiroptères, notamment la plantation de 700 mètres linéaires d'arbres en bordure de la route, dans le but de réduire les risques de collisions.

Cependant, l'impact de la route sur les espèces de chiroptères contactées sur le site n'est pas décrit ni les effets sur le long terme d'une telle rupture. Le dossier ne détaille pas spécifiquement l'impact de la route sur la mortalité directe et la perte d'habitats des chiroptères.

En l'absence de ces analyses, il n'est pas démontré que les mesures envisagées seront suffisantes pour réduire et compenser les impacts de la route sur ces espèces.

*L'autorité environnementale recommande d'analyser les impacts de la route sur la mortalité directe dus à la rupture de continuités écologiques et à la perte d'habitats des chiroptères et de compléter, le cas échéant, les mesures de réduction et de compensation prévues.*

#### Sur les insectes

Une attention particulière a été apportée à la recherche de deux coléoptères protégés au niveau européen (Lucane cerf-volant et Cerf-volant). Aucun individu n'a été observé mais le boisement présent est propice à leur développement.

Une rupture de continuité écologique est attendue pour ces espèces. Seuls un suivi de l'entomofaune<sup>5</sup> et l'absence d'utilisation de phytosanitaires sont prévus (évaluation environnementale pages 339 et 219).

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de l'incidence du projet sur deux coléoptères protégés, le Lucane cerf-volant et le Cerf-volant, et de compléter, le cas échéant, les mesures prévues permettant leur préservation.*

#### Sur les continuités écologiques

Plusieurs espèces de faune non volante pourraient perdre l'accès au boisement à l'ouest de la nouvelle route, comme par exemples les amphibiens et reptiles, dont l'Orvet, le Cerf élaphe, le Hérisson d'Europe ou l'Écureuil roux, espèces identifiées sur le site.

À l'exception de mesures spécifiques pour l'Écureuil roux, aucune mesure de réduction concernant la rupture du corridor de biodiversité que constitue le bois n'est proposée.

L'évaluation environnementale (page 251) indique que les écureuils bénéficieront de deux écuoducs implantés en fonction des observations directes des individus et de la configuration de la route par rapport aux boisements. Il manque cependant une description de l'estimation de l'impact à long terme de la route sur cette espèce et de son atténuation par la mise en place des écuoducs.

La solution d'un pont pour la faune est mentionnée dans le dossier. La justification de l'impossibilité de sa création nécessiterait d'être précisée (page 221 de l'évaluation environnementale) car elle ne permet pas de conclure à l'impossibilité définitive de construire un tel ouvrage.

*L'autorité environnementale recommande de compléter les mesures de maintien de la continuité écologique :*

- *en étudiant et proposant des mesures de réduction des impacts générés par la rupture du corridor écologique sur la faune non volante autre que l'Écureuil roux ;*
- *en complétant la mesure proposée pour l'Écureuil roux par une analyse des impacts à long terme de la route et des effets attendus de la mise en place d'écuoducs ;*

---

<sup>5</sup> Entomofaune : désigne la totalité de la population d'insectes présents dans un milieu

- *en étudiant la mise en place, si la solution est efficace, d'un pont pour la faune.*
- Qualité de l'évaluation des incidences et prise en compte des sites Natura 2000

L'étude d'incidence Natura 2000 est absente dans l'évaluation environnementale et dans le dossier transmis à l'autorité environnementale, bien qu'annoncée dans le dossier de demande d'autorisation de défrichement en « pièce 6 » (page 18). En son absence l'autorité environnementale ne peut se prononcer ni sur sa qualité, ni sur la prise en compte des sites Natura 2000 par le projet.

Ce manque est d'autant plus dommageable que l'étude d'impact a mis en évidence des impacts potentiels sur plusieurs espèces ayant justifié la désignation des deux sites Natura 2000 situés à un km (Pic mar, chiroptères, Lucane cerf-volant, etc).

Le présent avis de l'autorité environnementale devra donc être actualisé après production de l'étude des incidences Natura 2000.

### **II.3.3 Risques naturels**

- Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

La commune est exposée à un risque important d'inondation par débordement lent de l'Oise. Un plan de prévention des risques d'inondations a été adopté puis modifié le 29 janvier 2014.

Les parties les plus pentues du coteau sont soumises à un aléa moyen de glissement de terrain et à un aléa faible de chute de blocs (page 131 de l'évaluation environnementale).

- Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des risques

Le projet est en dehors du zonage réglementaire du plan de prévention des risques. Le site présente un aléa faible de coulées de boue.

Sur la rive gauche de l'Oise, deux types d'écoulements superficiels sont observés : vers le fossé de la Cascade, un bras de l'Oise qui favorise l'écoulement vers la rivière, et vers le Fond Robin qui se jette dans un étang relié jusqu'à l'Oise. Le site d'étude s'inscrit dans le bassin versant du fossé de la Cascade.

La route est à flanc de coteau, la pente en long maximale est de 8 %, elle est de 5 % au niveau des lacets. Avec l'artificialisation d'environ 2,42 hectares, la concentration des eaux pourra accentuer les problématiques de ruissellement.

Les eaux pluviales de la voirie, de la voie douce et des accotements seront collectées par des avaloirs tous les 30 mètres environ le long de la voirie. Les eaux pluviales des talus seront collectées

par des risbermes<sup>6</sup>, puis des descentes d'eau en béton disposées sur les talus.

Les eaux du projet seront ensuite acheminées vers des bassins d'infiltration par le biais d'un réseau enterré. Trois bassins aménagés pour assurer l'assainissement des emprises imperméabilisées auront une surface d'infiltration totale de 410 m<sup>2</sup> et une surface de stockage de 230 m<sup>3</sup>. La méthode de calcul pour le dimensionnement des bassins n'est pas détaillée (page 215 de l'évaluation environnementale).

*L'autorité environnementale recommande de détailler la méthode de calcul qui a permis de dimensionner les bassins d'infiltration.*

La présence d'un exutoire final à débit limité est possible, dans le réseau existant au niveau de la rue de Felgueiras dans la limite de 2 litres/seconde/hectare. Au regard du caractère sableux des sols en place et de la forte pente, la collecte des eaux dans des noues est évitée afin d'éviter la déstabilisation des talus.

Environ 1,4 hectare d'espaces herbacés de part et d'autre de la route seront créés dans le cadre de l'aménagement du talus afin de créer un milieu favorable à la biodiversité. Par contre, l'impact sur le ruissellement de ces espaces herbacés n'est pas analysé (pages 317 et suivantes de l'évaluation environnementale) alors qu'il peut avoir un impact plus ou moins fort.

Pour lutter contre le ruissellement, il est préférable par exemple d'assurer la végétalisation par projection hydraulique d'un complexe graine-substrat qui assure le maintien des talus et l'ensemencement rapide. L'ensemencement décrit dans le dossier est insuffisant.

Le dossier indique, sans le démontrer, que l'impact du projet sur le ruissellement est faible (page 283 de l'évaluation environnementale). Or, les dispositions prises pour limiter le ruissellement ne sont pas suffisamment décrites pour venir appuyer cette conclusion.

*L'autorité environnementale recommande d'étudier l'aménagement du talus en prenant en compte le risque de ruissellement et d'adapter les mesures retenues afin de réduire ce risque.*

Les grilles d'avaloir sont parfois bouchées par des feuilles. Le sujet de l'entretien des grilles d'avaloirs à proximité d'arbres n'est pas abordé dans le dossier.

*L'autorité environnementale recommande de préciser les caractéristiques techniques des avaloirs et l'entretien qui sera fait pour éviter leur colmatage.*

### **II.3.4 Trafic routier**

Le dossier indique, sans le démontrer, que le projet ne devrait pas être à l'origine d'une augmentation

---

<sup>6</sup> Risbermes : plate-forme au milieu d'un talus de grande hauteur pour augmenter sa stabilité et faciliter son entretien.

des déplacements, mais uniquement d'une nouvelle répartition des flux ; or, une plus grande facilité à se déplacer en voiture est susceptible d'augmenter le nombre de trajets en voiture, notamment pour les 2 000 habitants du quartier.

En tout 50 poids-lourds ou bus devraient emprunter quotidiennement la route (bus communaux, transport pour la piscine, livraison, camion d'ordures ménagères). Le nombre de véhicules légers n'a pas été estimé (page 9 de l'évaluation environnementale).

*L'autorité environnementale recommande de réaliser une étude de trafic permettant d'évaluer les évolutions du trafic routier engendrées par le projet sur un périmètre suffisamment large.*

La création d'un chemin piéton et d'une piste cyclable de 2,5 mètres de largeur est prévue le long du tracé de la route. Le rétablissement d'un cheminement piéton est également prévu à la page 56 du résumé non technique.

Par contre, l'état des lieux des aménagements existants et des transports en commun n'est pas présenté (page 224 de l'évaluation environnementale) et l'évaluation environnementale ne développe pas les moyens pour lutter contre l'autosolisme<sup>7</sup>. Il n'est pas précisé si des aires de covoiturage sont présentes sur le territoire.

*L'autorité environnementale recommande de :*

- *présenter une carte de synthèse des infrastructures cyclables existantes ou prévues et des transports en commun présents sur le territoire ;*
- *préciser comment les liaisons cyclables présentes et futures se raccorderont à la piste cyclable le long de la route ;*
- *préciser l'état des lieux des aires de covoiturage et, selon les besoins, prévoir de développer des projets d'aire de covoiturage en lien avec la future route pour lutter contre l'autosolisme.*

### **II.3.5 Climat et qualité de l'air**

#### **➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés**

La région de Creil (qui inclut la commune de Pont-Sainte-Maxence) connaît régulièrement depuis 2011 des dépassements des seuils réglementaires pour les particules dans l'air. En décembre 2015, la région de Creil s'est dotée d'un plan de protection de l'atmosphère<sup>8</sup>.

Les espaces naturels, par leur teneur en matière organique, constituent des puits de carbone. La substitution d'un espace naturel par une surface imperméabilisée entraîne une réduction difficilement réversible des capacités de stockage du carbone par les sols.

---

<sup>7</sup> Autosolisme : fait de se déplacer seul en voiture.

<sup>8</sup> <https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Le-Plan-de-Protection-de-l-Atmosphere-de-la-region-de-Creil>

- Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la qualité de l'air et du climat en lien avec la mobilité

Concernant la qualité de l'air, le dossier évoque l'existence d'une station ATMO<sup>9</sup> localisée à Rieux, une commune située à environ 8 km de Pont-Sainte-Maxence, et équipée pour assurer la surveillance des particules PM10<sup>10</sup>, du dioxyde d'azote, du monoxyde d'azote et du dioxyde de soufre.

Aucune mesure de qualité de l'air en lien avec cette station n'est présentée (page 29 de l'évaluation environnementale).

*L'autorité environnementale recommande de dresser l'état des lieux de la qualité de l'air en s'appuyant sur la station de mesure ATMO de la qualité de l'air la plus proche ou la plus représentative.*

Le dossier indique, sans le démontrer, que la réalisation du projet doit permettre « d'améliorer la qualité de l'air dans le centre-ville de Pont-Sainte-Maxence en réduisant et fluidifiant la circulation » (page 158 de l'évaluation environnementale). Au-delà de cette appréciation qualitative, aucune évaluation n'a été faite de l'amélioration ou de la dégradation de la qualité de l'air dues au projet.

De même, aucune évaluation n'a été faite des émissions de gaz à effet de serre dues à la réalisation du chantier, ni des effets du projet sur l'évolution des émissions annuelles de gaz à effet de serre liées au trafic routier sur le secteur.

*L'autorité environnementale recommande, sur la base notamment de l'étude de trafic qui devrait être réalisée, de :*

- *quantifier les émissions de gaz à effet de serre dues à la phase de construction de la nouvelle voie ;*
- *quantifier la perte de capacités de stockage de carbone dues à la destruction des espaces naturels ;*
- *évaluer les réductions ou les augmentations d'émissions annuelles de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre liées au projet une fois la nouvelle voie réalisée ;*
- *selon les résultats, proposer les mesures d'évitement, sinon de réduction et de compensation adaptées.*

---

<sup>9</sup>ATMO : association agréée de surveillance de la qualité de l'air

<sup>10</sup>PM10 : les particules dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres

### **II.3.6 Nuisances sonores**

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Sur le site du projet, l'ambiance acoustique est calme et représentative d'espaces naturels situés à proximité de zones urbanisées. Les principales nuisances sonores proviennent du pied du coteau et des véhicules circulant sur la route départementale 120.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte du bruit

Aucune étude acoustique n'est présentée dans le dossier dressant un état des lieux et modélisant les impacts de la création de la nouvelle voie.

Le dossier indique que le projet pourrait générer une légère dégradation de l'ambiance acoustique pour moins d'une vingtaine d'habitations du quartier des Terriers et du pied du coteau rue Jacques Brel, rue Fernand Léger et impasse du Clos-St-Jean. Il est indiqué que pour les automobilistes qui souhaitent passer par la rive nord de l'Oise aux heures de pointe, il sera « certainement avantageux » d'emprunter la voirie nouvelle pour éviter les congestions sur la route départementale 1017 (page 194 de l'étude d'impact) ; ce report de trafic est susceptible de provoquer des nuisances sonores supplémentaires aux abords du nouvel axe de circulation.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *de réaliser une étude acoustique afin de dresser un état des lieux et de réaliser une modélisation des impacts sonores de la création de la nouvelle voie ;*
- *le cas échéant, de proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts.*