Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le prolongement de l'autoroute A 16 de l'Isle-Adam à la Francilienne (95)

n°Ae: 2012-48

Avis délibéré n°Ae 2012-48 / n°CGEDD 008465-01 adopté lors de la séance du 26 septembre 2012
Formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale[1] du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 26 septembre 2012 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de prolongement de l'autoroute A 16 de l'Isle-Adam à la Francilienne (95).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Rauzy, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Féménias, Lafitte, Lagauterie, letourneux, Schmit, Ullmann

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.

Était absente, excusée : Mme Steinfelder.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le directeur des infrastructures de transports par courrier du 27 juin 2012 et le dossier complet a été reçu le 29 juin 2012.

Le projet étant réalisé sous maîtrise d'ouvrage d'un service du ministère en charge de l'environnement, cette saisine est conforme à l'article R. 122-6 II du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.
L'Ae a consulté pour avis le préfet du Val d'Oise par courrier du 3 juillet 2012.
L'Ae a consulté le ministère des affaires sociales et de la santé par courrier en date du 3 juillet 2012.

Sur le rapport de Monsieur Philippe LAGAUTERIE, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

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 de l'opération 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 l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

1 Désignée ci-après par Ae

Synthèse de l'avis

Le projet de prolongement de l'autoroute A 16 situé entre Maffliers et l'échangeur de la Croix verte sur la RN 104 est porté par la direction régionale et interdépartementale de l'aménagement (DRIEA) d'Île-de-France. Il est prévu qu'après la déclaration d'utilité publique, l'autoroute soit concédée à la Société d'aménagement du nord et l'est de la France (SANEF) qui réalisera les études complémentaires et les travaux.

Le projet comprend la mise aux normes de la RN 1 actuelle à 2x2 voies, son prolongement jusqu'à la RN 104 par la construction d'une portion de route neuve, la construction d'un échangeur très important dit « de la Croix verte » et la réhabilitation de la RN 1 actuelle qui sera délaissée par le trafic de transit et qui sera réaménagée en rue urbaine. Un large débat public a eu lieu pour accompagner la réflexion du maître d'ouvrage.

Le projet se situe dans un secteur proche de Paris qui conserve des qualités certaines en matière d'écologie et de paysages et la nappe phréatique est sensible aux pollutions. Les aménagements prévus prennent en compte l'environnement et l'examen des variantes contrastées intègre l'économie de l'espace. Dans l'ensemble, l'aménagement qui prévoit la requalification de la RN 1 abandonnée devrait améliorer la qualité de vie des habitants ainsi que la situation en matière de pollutions pour les eaux et la circulation des animaux sauvages par rétablissement des corridors biologiques.

Si le projet apparaît de bonne qualité, l'étude d'impact ne respecte pas les nouvelles dispositions du code de l'environnement[2] applicables aux études d'impact et souffre d'un manque de précisions pour les mesures d'atténuation et de compensation qui sont prévues. Ceci est d'autant plus regrettable que le projet doit être construit par un concessionnaire qui fera en outre les études postérieures à l'enquête publique.

Pour contribuer à sa mise en conformité avec le code de l'environnement, l'Ae recommande de compléter le dossier par :

- la description du projet et des effets cumulés du projet avec d'autres ;
- les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols ;
- les qualités précises et complètes des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation (noms et compétences, notamment) ;
- l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000[3] les plus proches.

Pour améliorer l'étude d'impact, l'Ae recommande de compléter le dossier par la description des mesures de réduction et de compensation qu'il envisage de réaliser en insistant sur l'objectif d'obligation de résultat pour la suite des opérations après l'enquête publique.

L'Ae fait par ailleurs d'autres recommandations qui sont précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

2 Le dossier a été déposé après le 1er juin 2012 auprès de l'autorité administrative compétente

3 Réseau européen de sites constitué en application de la directive habitats faune flore 92/43/CE garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire et de la directive oiseaux 79/409/CE

Avis détaillé

1 Le contexte et la présentation du projet

1.1 Le contexte

Le projet de prolongement de l'autoroute A 16 situé entre l'Isle-Adam et la Francilienne dans le département du Val-d'Oise est porté par la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) d'Île-de-France.

La Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé d'organiser un débat public sur ce projet par décision du 7 juin 2006. Ce débat s'est tenu du 11 septembre au 24 novembre 2007 au cours duquel quatre solutions A, B, C et D ont été proposées. Les 3 premières solutions ont été proposées par le maître d'ouvrage, la quatrième le fut par France nature environnement (voir carte ci-contre).

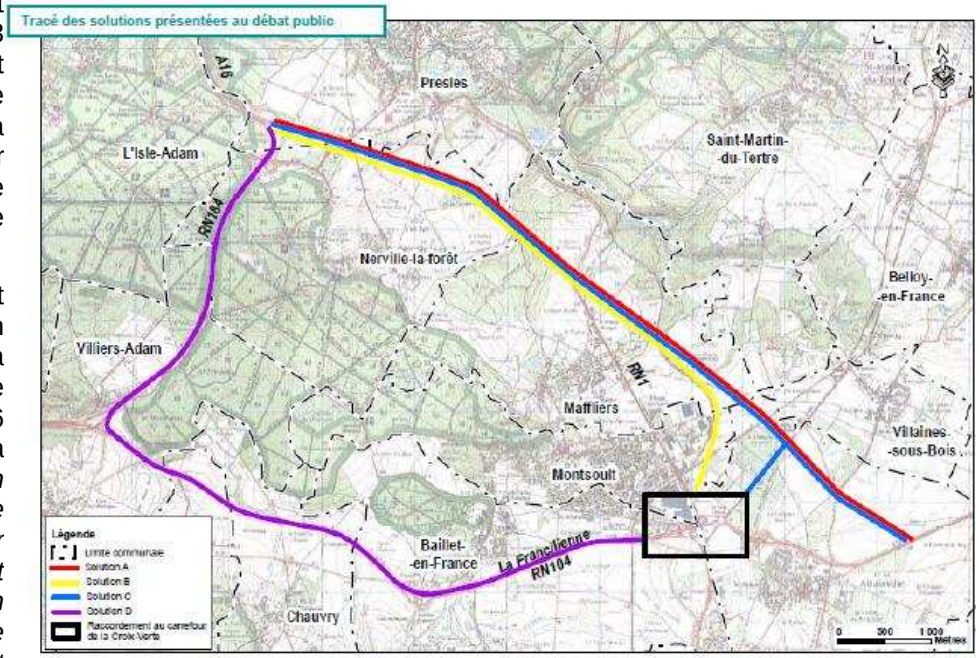


Figure 89 : tracés des solutions A, B, C et D présentées au débat public
Fond carto : SCAN 25 IGN © ® Cartographie EGIS Environnement

Par décision du 16 juillet 2008, le ministre en charge des transports a pris la décision de prolonger l'autoroute A 16 de l'Isle-Adam à la Francilienne *« en s'inspirant du principe de la solution B du dossier de débat public. Le projet consistera en un aménagement sur place de la RN 1 entre l'A 16 et Maffliers. Ce tronçon fera l'objet d'une mise aux normes environnementales. Il se prolongera par une section neuve contournant les communes de Monsoult et Maffliers à l'est, au plus près de la voie ferrée Monsoult-Persan. Il se connectera à la Francilienne, à la RD 301 et à la voirie locale au niveau du carrefour de la Croix-verte »*[4].

Dans cette même décision, il est précisé qu'*« une attention particulière sera portée à la continuité des biocorridors entre la forêt de Carnelle et la forêt de L'Isle-Adam »*[5]. Suite aux premières études, une concertation publique s'est déroulée du 11 septembre au 26 octobre 2010 selon des modalités validées par les communes (p. 14 pièce A du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique). Cette concertation a permis au maître d'ouvrage de présenter un nouveau projet intégrant l'ensemble des dispositions suivantes :

- une mise aux normes autoroutières de la RN 1 sur place entre A 16 et Maffliers avec mise aux normes environnementales ;
- une section autoroutière neuve contournant les communes de Monsoult et Maffliers à l'est sans diffuseur entre A 16 et la RN 1 abandonnée ;
- un raccordement au carrefour de la Croix Verte permettant tous les échanges avec la Francilienne ;
- un passage de la nouvelle A 16 sous la voie ferrée Paris-Luzarches.

Conformément à l'article 9 de la décision ministérielle du 16 juillet 2008, un comité de suivi a été mis en place le 21 février 2011 sous la présidence du préfet du Val-d'Oise.

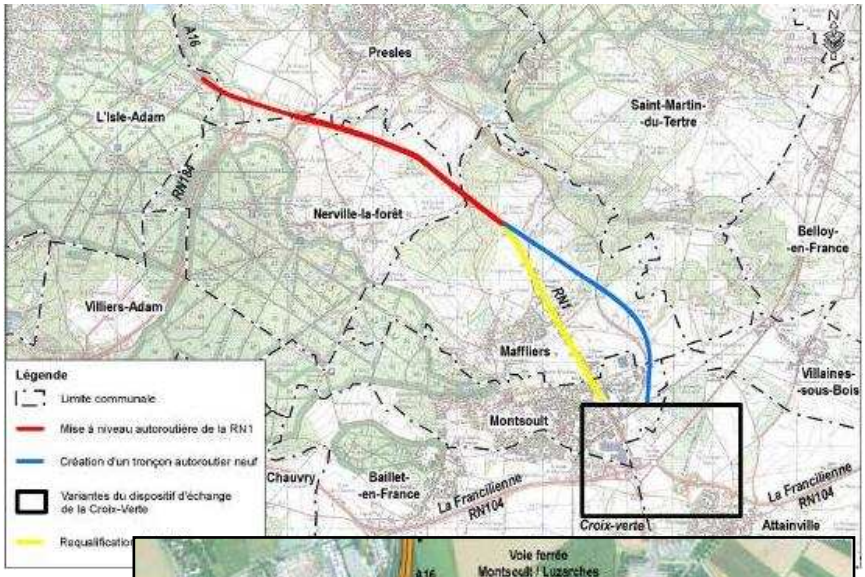
4 Article 2 de la décision du 16 juillet, parue au journal officiel du 17 juillet 2008
5 Article 4 de cette décision du 16 juillet 2008

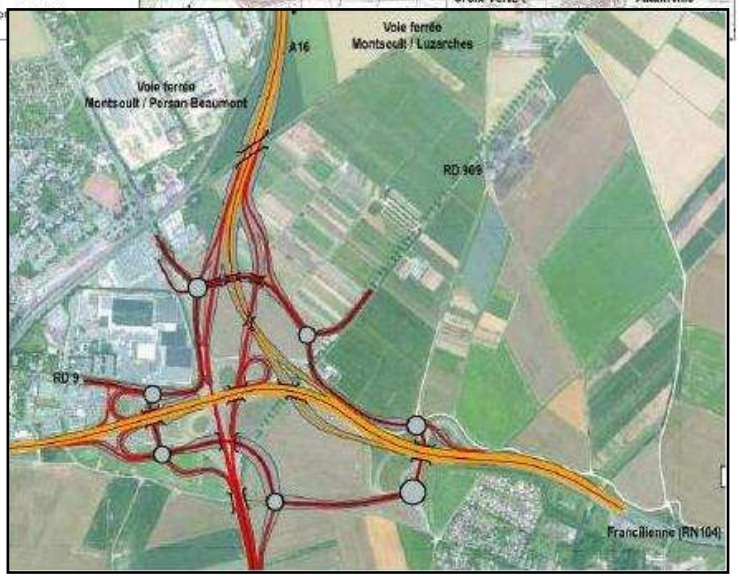
Le programme des travaux vise à améliorer les relations autoroutières interrégionales avec une homogénéisation des caractéristiques routières des infrastructures depuis le nord de la France jusqu'au réseau routier francilien et l'amélioration locale de ces mêmes caractéristiques pour la Francilienne. En effet, le carrefour de la Croix verte est un point singulier de la Francilienne puisqu'il est constitué d'un rond point qui est totalement saturé aux heures de pointe.

Selon l'article L. 122-1 II du code de l'environnement, un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle. Lorsque ces projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme, ce qui est le cas de la présente étude d'impact.

1.2 La présentation du projet et des aménagements projetés

Le programme de travaux s'étend sur les communes de Presles, Nerville-la-Forêt, Maffliers, Montsoult, Baillet-en-France et Attainville. Il prévoit :





- la réutilisation de la RN 1 sur 3,5 km de longueur avec sa mise aux normes autoroutières. Il est prévu également sa requalification environnementale (en rouge sur la carte ci-contre) ;
- la construction d'un tronçon autoroutier neuf sur environ 2,9 km de longueur, depuis Maffliers jusqu'au carrefour de la Croix verte sur la Francilienne (en bleu) ;
- le réaménagement de l'ancienne RN 1 délaissée entre Maffliers et la Francilienne avec la réduction du nombre de voies circulées et la réalisation d'aménagements urbains tels que trottoirs et pistes cyclables sur une longueur de 2,6 km (en jaune) ;
- le réaménagement du carrefour de la Croix Verte sur la Francilienne permettant tous les échanges et le passage de l'A 16 sous la voie ferrée Paris-Luzarches (carré noir détaillé à droite) ;

Les caractéristiques de l'ouvrage autoroutier sont de type 2x2 voies de 7 m chacune, un terre-plein central de 2,6 m minimum, une bande d'arrêt d'urgence de chaque côté de 3 m, une cunette[6] de 3 m en déblai et une berme[7] de 1,5 m en remblai.

Le coût approximatif global du projet est évalué à 141,2 M€.

L'étude d'impact proprement dite ne comprend pas la description du projet. Certes, celui-ci est décrit dans les pièces C et D du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique mais ceci ne correspond pas formellement aux obligations nouvelles contenues dans l'article R. 122-5-II.1° du code de l'environnement.

6 Fossé drainant les eaux de pluie de la chaussée
7 Partie enherbée non roulable de la route

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par la description du projet.

2 Les procédures relatives au projet

Après la déclaration d'utilité publique, la Société d'autoroute du nord et de l'est de la France (SANEF) prendra la concession de l'ouvrage[8] qui restera libre de péage. Cette société prendra en charge les études de détails, l'acquisition des terrains et l'exécution des travaux (p. 18 pièce A).

Un dossier de demande de dérogation de destruction d'espèces ou d'habitats d'espèces protégées sera établi suite aux études de détail (p. 18 pièce A).

Une enquête parcellaire sera mise en place en application de l'article R. 11-19 du code de l'expropriation (p. 18 pièce A).

Une demande de défrichement sera déposée en application des articles L. 311-5 et R. 311-1 à 9 du code forestier (p. 18 pièce A).

Les aménagements nécessaires au rétablissement du réseau hydraulique et à la protection des milieux aquatiques, notamment des zones humides, feront l'objet d'un document d'incidences « police de l'eau » en vertu des articles L. 214-1 à 11 du code de l'environnement (p. 18 pièce A).

Si les commissions communales d'aménagement foncier le décident, des opérations d'aménagement foncier pourront être conduites en application des articles L. 123-6, L. 352-1 et R. 123-30 du code rural (p. 19 pièce A).

3 L'analyse de l'étude d'impact

Le dossier ayant été déposé le 4 juin 2012 auprès de l'autorité administrative compétente pour prendre la décision d'approbation ou d'exécution, les dispositions du code de l'environnement visées sont celles correspondant à l'entrée en vigueur du décret n° 20 11-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagement.

Le dossier est donc incomplet car il manque :

- la description du projet (1° de l'article R122-5 I I du nouveau décret cité ci-dessus) ;
- les effets cumulés du projet avec d'autres (4°) ;
- les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols (6°) ;
- 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 (10°).

L'Ae recommande de compléter le dossier sur les 4 points cités ci-dessus.

3.1 La qualité des documents figurant dans le dossier d'étude d'impact

Les documents sont de bonne qualité et l'étude d'impact se lit facilement. Cependant, le maître d'ouvrage ne précise pas par quelles dispositions contractuelles ou réglementaires, il obligera le concessionnaire à respecter les engagements pris pour la réalisation des travaux après la déclaration d'utilité publique.

L'Ae recommande de compléter le dossier en décrivant précisément les moyens réglementaires qui feront obligation au concessionnaire de respecter les engagements prévus dans l'étude d'impact.

3.2 L'analyse de l'état initial

Chaque thème abordé fait l'objet d'une synthèse.

Les enjeux environnementaux principaux sont :

- les nappes d'eau souterraines. La ligne de partage des eaux souterraines se situe entre Maffliers et Montsoult. À l'ouest les eaux se dirigent vers l'Oise et à l'est elles convergent vers la Seine. Toute la partie située à l'est de Maffliers est localisée dans le périmètre de protection éloigné du captage d'alimentation en eau potable de Domont-Bouffemont. La carte de synthèse intitulée « Enjeux des eaux souterraines » (p. 162) est très importante, car elle détaille les secteurs autoroutiers en enjeux, faible, moyen, fort et très fort ;

8 Par décret du 5 novembre 2004, l'État a confirmé la SANEF comme concessionnaire de l'ouvrage

- la continuité écologique des milieux naturels ;
- les zones d'habitats et le bruit.

L'Ae note que le site inscrit du « Massif des trois forêts » est indiqué dans l'étude d'impact (p. 250) mais qu'il n'est pas cartographié (notamment p. 251) et qu'à aucun moment le lecteur ne peut comprendre que la moitié ouest du projet, jusqu'au bois Carreau inclus, se place dans ce site inscrit. De même, l'information indiquant que le parc naturel régional « Oise-Pays-de-France » étudie une extension possible de son périmètre englobant la majeure partie du projet[9] ne figure pas dans l'étude d'impact.

L'Ae recommande de compléter le dossier par la cartographie du site inscrit du « Massif des trois forêts ».

3.3 L'analyse des effets et des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation d'impact pendant la phase des travaux

Dans le cadre de l'étude des effets temporaires du chantier, le phasage des travaux est présenté (p. 337) en tenant compte de 3 secteurs concernés de l'ouest vers l'est : la RN 1 actuelle mise aux normes autoroutières, le tronçon à construire en site propre et l'échangeur de la Croix-Verte.

Les effets du chantier et les mesures pour les éviter, voire les limiter, sont détaillés (p. 337 à 343) et sont décomposés en thématiques : géologie, paysages, agriculture, milieu urbain etc. Il est prévu la mise en place d'un système de management environnemental par le concessionnaire. Les mesures prises sont de bon sens, mais ne sont pas détaillées. Ainsi par exemple, il est dit que *« les prélèvements d'eau dans les cours d'eau seront proportionnés au débit »,* mais le maître d'ouvrage n'indique pas quelle procédure, ou méthode, sera utilisée ou mise en place pour déterminer ce *prélèvement ni les cours d'eau susceptibles d'être affectés. Le fait qu'il soit prévu une procédure loi sur l'eau ne saurait dispenser le maître d'ouvrage d'apporter les éléments techniques nécessaires à la bonne information du public.*

L'Ae recommande d'indiquer dans le dossier quels moyens seront déployés pour mettre en place les mesures spécifiques de la phase de travaux qui sont citées pages 341 et 342.

3.4 L'analyse des effets et des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation d'impact pendant la phase d'exploitation de l'ouvrage

3.4.1 Sur les eaux superficielles et souterraines

Pour l'examen des risques liés aux eaux superficielles, l'étude d'impact renvoie (p. 355) à un chapitre 7-4-3. Il s'agit en fait du chapitre 7-5-4.

L'Ae recommande de corriger cette erreur dans le dossier.

Pour la réalisation du réseau d'assainissement de l'ouvrage, les eaux de la plate-forme autoroutière seront recueillies dans des fossés enherbés ou étanches selon les zones. Pour leur localisation, le maître d'ouvrage indique : *« Il conviendra d'imperméabiliser le réseau d'assainissement du projet en conséquence »* et *« le système d'assainissement consiste à recueillir sur l'ensemble de l'itinéraire les eaux de ruissellement issues des plates formes routières avec un système à l'étanchéité adaptée à la sensibilité du milieu »* (p. 358). La vulnérabilité des eaux souterraines a été cartographiée page 263. Le maître d'ouvrage s'engage, dans la zone de vulnérabilité moyenne à forte, à étanchéifier les fossés, caniveaux ou cunettes selon les cas (p. 358 et 359).

Il est difficile de s'y retrouver dans le nombre d'informations apportées qui n'utilisent pas toujours les mêmes termes ou expressions. Le dossier, par exemple, évoque la « sensibilité » du milieu puis la « vulnérabilité » des eaux souterraines. Compte tenu du manque de précision de la rédaction, une carte indiquant exactement quelles sont les portions de voirie qui seront imperméabilisées ou non serait souhaitable.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une carte de synthèse indiquant les secteurs du réseau d'assainissement qui seront étanchéifiés.

Les eaux provenant des plates-formes seront recueillies pour se concentrer dans des bassins multifonctions : décantation, déshuilage, confinement et régulation. Une pluie de période cinquantennale a été retenue pour le dimensionnement du réseau et des bassins. Pour le rejet dans le milieu naturel un

9 Source : direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France

accord avec le syndicat du Ru de Presles a été obtenu pour un débit de fuite de 0,7 l/s/ha (p. 358). Selon le maître d'ouvrage tous les bassins le respecteront (p. 358). Les informations concernant la taille des bassins en fonction des bassins versants sont présentées dans un tableau page 359. L'emplacement des bassins est indiqué sur la carte intitulée « Synthèse des mesures » (p. 415). Cependant, cette carte n'indique pas le lieu d'implantation des bassins situés sur la RN 1 délaissée et requalifiée.

L'Ae recommande de compléter le dossier par les lieux d'implantation de tous les bassins, y compris ceux situés sur la RN 1 qui sera délaissée.

Elle recommande en outre de conférer aux bassins situés le long de la future autoroute A 16 (portions requalifiée et nouvelle), et ceci dans la mesure du possible, un rôle écologique en adaptant leur conception (berges végétalisées, hauts fonds, géométrie naturelle etc.) et leur gestion.

Pour le rétablissement des écoulements naturels interceptés par l'ouvrage, une pluie de retour centennale a été retenue pour le dimensionnement des ouvrages. Un tableau (p. 361) résume les paramètres retenus et les dimensions de ces ouvrages. L'Ae note que l'ouvrage 282, situé à l'ouest du bois Carreau, est prévu pour faciliter également le rétablissement des continuités écologiques par le passage de la petite faune. Le schéma de principe de cet ouvrage est bien indiqué page 370, mais le tableau de la page 361 ne précise pas si la surlargeur due au passage de la faune est prise en compte.

L'Ae recommande de compléter le tableau de la page 361 par les informations liées au surdimensionnement prévu pour le passage de la petite faune pour l'ouvrage 282.

Pour le rétablissement des écoulements naturels le maître d'ouvrage indique que pour « réduire les risques de concentration des eaux, notamment dans la partie nord du tracé, des dispositifs de type « matelas Reno » (gabions en matelas) pourront être aménagés » (p. 361).

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de décrire précisément ces aménagements ainsi que leurs avantages et de s'engager fermement sur la mise en place de ces dispositifs.

3.4.2 Sur les milieux naturels

L'Ae note que la mise aux normes autoroutières de la partie ouest du projet aura un faible impact de substitution[10] sur les milieux naturels (léger élargissement de la RN 1 existante) mais qu'elle renforcera l'effet de coupure du fait de la mise en place de clôtures sur l'ensemble du tracé de l'autoroute (p. 363). Sur la partie est du tracé qui correspond à la construction neuve, le nouvel ouvrage aura un effet de substitution important sur les territoires agricoles et naturels et accentuera l'effet de coupure entre les grands massifs forestiers existants (forêt de Carnelle et forêt de l'Isle-Adam). Il prélèvera des emprises sur les milieux naturels qui sont situés à l'est de Maffliers, notamment au niveau du passage en déblai sous la voie ferrée Paris-Luzarche.

Le maître d'ouvrage prévoit plusieurs mesures de réduction d'impact sur les milieux naturels :

- l'élargissement de l'ouvrage hydraulique 282 situé à l'ouest du Bois-Carreau permettant à la petite et moyenne faune de passer, ouvrage comprenant également des gîtes à chiroptères ;
- l'élargissement d'un passage agricole non revêtu à la pointe sud-ouest du bois Huard (passage voie ferrée) permettant à la faune de circuler ;
- la construction d'un ouvrage spécifique (passage supérieur) de 25 m de large à l'est du Bois Carreau permettant à la grande faune de traverser (p. 368). Les recommandations techniques du SETRA[11] ont été prises en compte, semble t-il. Il est prévu la pose de clôtures et le suivi de sa fréquentation par les animaux ;
- l'aménagement d'une mare au droit de la lisière du bois Carreau ;
- des aménagements paysagers adaptés ;

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser si la construction de l'ouvrage spécifique concerne, ou non, un couloir d'importance régionale.

Pour favoriser la transparence écologique de l'autoroute pour la petite faune, l'Ae recommande au maître d'ouvrage d'étudier la possibilité de placer, en plus des trois ouvrages cités ci-dessus, des petits ouvrages supplémentaires.

Le maître d'ouvrage prévoit également des mesures de compensation pour cinq milieux naturels touchés

10 Effet qui consiste à prélever un milieu naturel ou non pour le remplacer par l'aménagement de la route

11 Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements. Le guide technique de 1993 sur les passages pour la grande faune préconise 12 à 25 mètres minimum pour le passage des cerfs et des ouvrages plus grands « lorsqu'un couloir d'importance régionale est identifié » (p. 8)

avec un facteur compensatoire de 2/1 pour les bois Carreau et Bois Huard et de 1/1 pour les autres bois (p. 367).

Ainsi, il est prévu d'acquérir :

- 6, 4 ha de chênaie-charmaie pour le Bois Carreau ;
- 1 ha de chênaie-charmaie pour le bois Huard ;
- 0,4 ha pour le bois de la Justice ;
- 1,1 ha pour le Fond des Communes ;
- 1,4 ha pour les Grandes Mouilles.

L'Ae note d'une part, que la surface compensatoire est bien indiquée mais que la surface réelle prélevée sur les milieux naturels ne l'est pas. Elle note d'autre part, que le dossier donne certaines indications comme *« un espace de valeur écologique au moins égal à celui détruit sera acquis. Il sera également géographiquement et écologiquement le plus proche du site détruit. Un organisme de gestion d'espaces naturels sera chargé de la conservation de ce milieu » (p. 367)*.

Le projet de schéma directeur régional de l'île-de-France (SDRIF) précise que *« toute surface forestière désaffectée sera compensée par la création d'une superficie au moins égale, attenante au massif forestier »*[12]

L'Ae rappelle que les mesures de compensation doivent bien être en rapport environnemental avec les milieux détruits, en qualité ou en potentiel. Il n'y a aucune information sur ce point dans le dossier.

L'Ae rappelle également qu'en principe, même si c'est encore très rarement le cas dans les faits à ce jour, une mesure compensatoire devrait être opérationnelle avant la destruction qu'elle compense.

Si les engagements du maître d'ouvrage paraissent clairs, les mesures qu'il envisage de mettre en place sont dans l'ensemble peu détaillées et seront peu directives pour le futur concessionnaire.

Notamment compte tenu du fait que les travaux seront réalisés par un concessionnaire, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de détailler avec précision les mesures compensatoires prévues pour les milieux naturels et de transférer l'ensemble des engagements pris au concessionnaire.

Le dossier d'étude d'impact présente un paragraphe de quelques lignes (p. 362) intitulé : « Incidence sur la zone Natura 2000 » (p. 362). Il est incomplet au vu des articles L. 414-4 et R. 414-19 à R. 414-26 du code de l'environnement et notamment l'article R. 414-23 de ce code qui précise le contenu d'une étude d'évaluation des incidences Natura 2000 : pas de cartographie, pas de synthèse des éléments qui conduisent à conclure qu'il n'y a pas d'effets notables sur les éléments qui ont conduit à la désignation de la zone de protection spéciale la plus proche etc.

L'Ae recommande de compléter le dossier par l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 les plus proches, conformément aux articles L.414-4 et R.414-19 à 26 du code de l'environnement.

3.4.3 Sur le bruit

Le projet devrait permettre des gains acoustiques importants sur les nombreuses habitations le long de la RN 1 actuelle :

- de 9,8 dB(A) pour les habitations situées le long de la RN 1 dans Maffliers ;
- de 7,7 dB(A) pour les habitations situées le long de la RN 1 entre Maffliers et Montsoult ;
- et de 7,4 dB(A) pour les habitations situées le long de la RN 1 dans Montsoult.

Les niveaux réglementaires sont dépassés sans aménagements :

- pour une habitation dans le secteur nord de Maffliers (60 dB(A) pour ce secteur) ;
- et pour les façades nord de la première rangée d'habitations situées au nord d'Attainville (65 dB(A) pour ce secteur).

Le maître d'ouvrage prévoit en conséquence des aménagements spécifiques pour diminuer le bruit. Le projet ayant des matériaux excédentaires, il est prévu :

- au nord de Maffliers, la construction d'un merlon de 150 mètres de long et de 1,5 m de hauteur ;
- au nord d'Attainville de porter à 4,5 m de haut sur une longueur de 600 m le merlon existant (p. 388).

Aucune habitation ne devrait dépasser les seuils réglementaires après la mise en place des aménagements prévus (cartes des pages 389 et 390).

12 SDRIF, version 2008 chapitre 3-1 « Préserver et valoriser les espaces boisés et paysagers » page 83

3.4.4 Sur les paysages

La moitié ouest de l'autoroute est incluse dans le site inscrit du « Massif des trois forêts » sans que le dossier ne le précise. Les conséquences de la présence de ce site inscrit en matière de paysages ne sont donc pas analysées.

Les principes de l'aménagement paysager sont définis de la page 347 à 354. Si certaines propositions paraissent intéressantes, d'autres ne sont pas en relation avec la création de certains aménagements :

- l'alignement d'arbres de la RD 909 vers l'échangeur de la Croix-Verte fait partie de la méridienne verte (méridienne passant par Paris, plantée d'arbres en l'an 2000). Elle est citée page 253 sans propositions concrètes pour l'aménagement paysager ;
- plusieurs bassins de rétention et de régulation des eaux de plate forme de l'autoroute seront réalisés dans des points bas. Ces bassins constituent des zones humides potentielles qu'il conviendrait d'aménager en conséquence pour enrichir la qualité des milieux naturels (voir recommandation au § 3-4-1) ;
- le projet comprendra de grands remblais au droit de certains thalwegs (RD 78 et CR 1) qui sont bordés de haies et qui jouent un rôle important dans le déplacement des chiroptères (chauves-souris). Des aménagements paysagers adaptés sur les remblais permettraient de limiter les heurts entre les animaux et les véhicules circulant sur l'autoroute ;
- les portions de la RN 1 et de la RD 78 qui sont délaissées au nord de Maffliers doivent être détruites évitant ainsi la création de délaissés. L'Ae note qu'il est écrit l'inverse à la page 347 de l'étude d'impact. D'une manière générale, les parties de route détruites mériteraient d'être signalées dans l'étude et d'être traitées spécifiquement en matière de réaménagement paysager ;
- les deux merlons aménagés pour limiter le bruit à Maffliers et Attainville ne font pas l'objet d'une esquisse d'intégration paysagère.

L'Ae recommande la réalisation d'un aménagement paysager exemplaire du fait de la présence du site inscrit. Elle recommande en outre de compléter l'étude d'impact sur les éléments suivants :

- ***la réalisation d'une carte indiquant toutes les portions de routes qui seront détruites (celles décrites dans le texte ci-dessus et celles situées dans les délaissés de l'échangeur de la Croix verte) et de présenter leurs principes de réaménagement ;***
- ***les principes qui devront guider l'aménagement paysager des bassins de rétention, des merlons anti-bruit, de la méridienne située le long de la RD 909 et des grands remblais constitués au droit de la RD 78 et du CR 1.***

3.4.5 Sur les autres thèmes

Les matériaux excédentaires seront utilisés aussi souvent que possible à proximité de l'infrastructure pour créer des merlons acoustiques et faire des modelés dans les délaissés (p. 346). Les terres déblayées seront réutilisées pour environ 500 000 m^3. Un volume de 205 000 m^3 excédentaires sera évacué par la route vers un centre de stockage pour déchets inertes, ce qui occasionnera 13 700 rotations, soit environ 19 rotations par jour (p. 346).

Sur la santé et la qualité de l'air, l'étude n'appelle pas de remarques.

3.4.6 Sur le suivi des mesures

Un comité de suivi du projet a été mis en place dès la concertation publique. L'Ae note que ce comité sera accompagné d'un comité de suivi environnemental (p. 414) dont le rôle *« sera tant de vérifier la mise en oeuvre des engagements de l'État que l'effectivité des dispositions prises en faveur de l'environnement »* (p. 414). Le maître d'ouvrage indique ensuite les thèmes retenus a priori.

3.5 L'analyse des variantes et les raisons du choix

Au cours du débat public, quatre solutions « larges » A, B, C et D ont été examinées. Les 3 premières solutions ont été proposées par le maître d'ouvrage et la quatrième par France Nature Environnement.

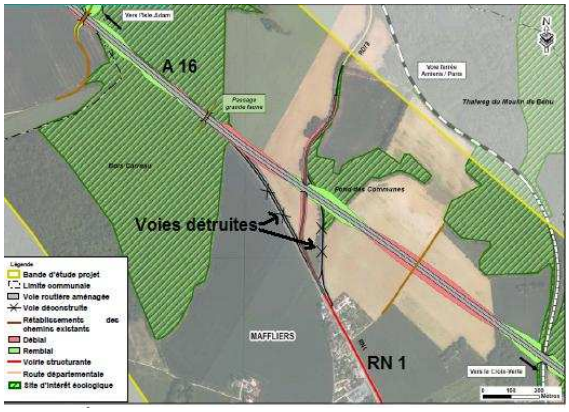
La conclusion du maître d'ouvrage montre que *« les études comparatives des solutions présentées au débat public ont permis de montrer que la solution B est la plus favorable, principalement pour les raisons suivantes :*

- *une consommation moindre de terres agricoles et de milieux naturels ;*
- *un aspect modéré sur les paysages ;*

- *un gain acoustique important ;*
- un léger avantage pour les usagers par rapport aux solutions A et C » (p. 269).

Ensuite (p. 273 à 333), le dossier présente à partir de la solution B retenue, 4 variantes, toutes liées à la configuration de l'échangeur de la Croix-Verte sur la Francilienne. Une concertation publique a été engagée du 11 au 26 septembre 2010 qui a permis de retenir :

- une réduction des emprises agricoles ;
- la suppression du demi-diffuseur A 16-RD 78-RN 1 qui permet de supprimer une partie de la RN 1 actuelle au nord de Maffliers (voir sur la carte à droite) ;
- le franchissement en déblai de la voie ferrée Paris-Luzarches ;
- le maintien d'une desserte de qualité pour Attainville.



Pour le réaménagement de la RN 1 délaissée, 3 orientations ont été étudiées et comparées (p. 287 à 289). Afin de prendre en compte les enseignements de la concertation, une nouvelle variante (n°5) de tracé a été élaborée qui fait l'objet du présent dossier (p. 283).

L'Ae note la démarche itérative associant à plusieurs reprises le public qui a consisté en :

- l'examen des variantes « larges » (A, B, C et D) ;
- l'examen des variantes plus locales (1, 2, 3, 4 et 5) sur la solution B retenue ;
- l'examen des orientations (1, 2 et 3) pour l'aménagement de la RN 1.

Les raisons du choix du programme de travaux retenu sont précisées page 333.

Cependant, si le dossier d'étude d'impact présente bien les 4 variantes larges de tracé sur une carte (p. 259), l'étude comparative page 260 à 270 ne traite que des variantes « larges » A, B et C.

Même si le ministre en charge des transports a pris la décision de prolonger l'autoroute A 16 de l'Isle-Adam à la Francilienne *« en s'inspirant du principe de la solution B du dossier de débat public »* (voir le § 1-1 ci-dessus), le dossier d'étude d'impact doit présenter comparativement les 4 variantes étudiées.

L'Ae recommande de compléter la partie comparaison des variantes « larges » du dossier d'étude d'impact par l'examen de la variante D et les raisons de son abandon.

3.6 La compatibilité du projet avec l'affectation des sols

Selon le maître d'ouvrage, *« Le principe du projet de prolongement de l'autoroute A 16 est inscrit dans les différents documents d'urbanisme s'appliquant à la zone »*. Si le SDRIF[13] et le projet de Scot[14] Ouest-Plaine de France sont bien décrits (p. 344), en revanche les conséquences du projet sur les PLU[15] (Montsoult) et POS[16] (Maffliers) des communes ne sont pas détaillées.

L'Ae recommande de compléter le dossier sur les effets du projet, notamment en matière d'urbanisme, sur les PLU et POS.

3.7 Les méthodes utilisées et les difficultés rencontrées

Cette partie de l'étude d'impact est bien adaptée au projet et n'appelle pas de remarques de l'Ae.

3.8 Le coût des mesures d'insertions environnementales

Les coûts des mesures d'insertion environnementale s'élèvent à 12,251 M€ et sont décrits page 419. L'Ae note que les mesures compensatoires prévues ne sont pas citées.

L'Ae recommande de compléter le dossier par le coût des mesures compensatoires.

13 Schéma directeur régional d'île-de-France
14 Schéma de cohérence territorial
15 Plan local d'urbanisme
16 Plan d'occupation des sols

3.9 Les noms et qualités précises et complètes des auteurs

Le nom des auteurs figure page 336 de l'étude d'impact. Il s'agit en fait de la dénomination des bureaux d'étude qui ont réalisé les études techniques. Le code de l'environnement[17] énonce qu'il faut renseigner *« 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 »*.

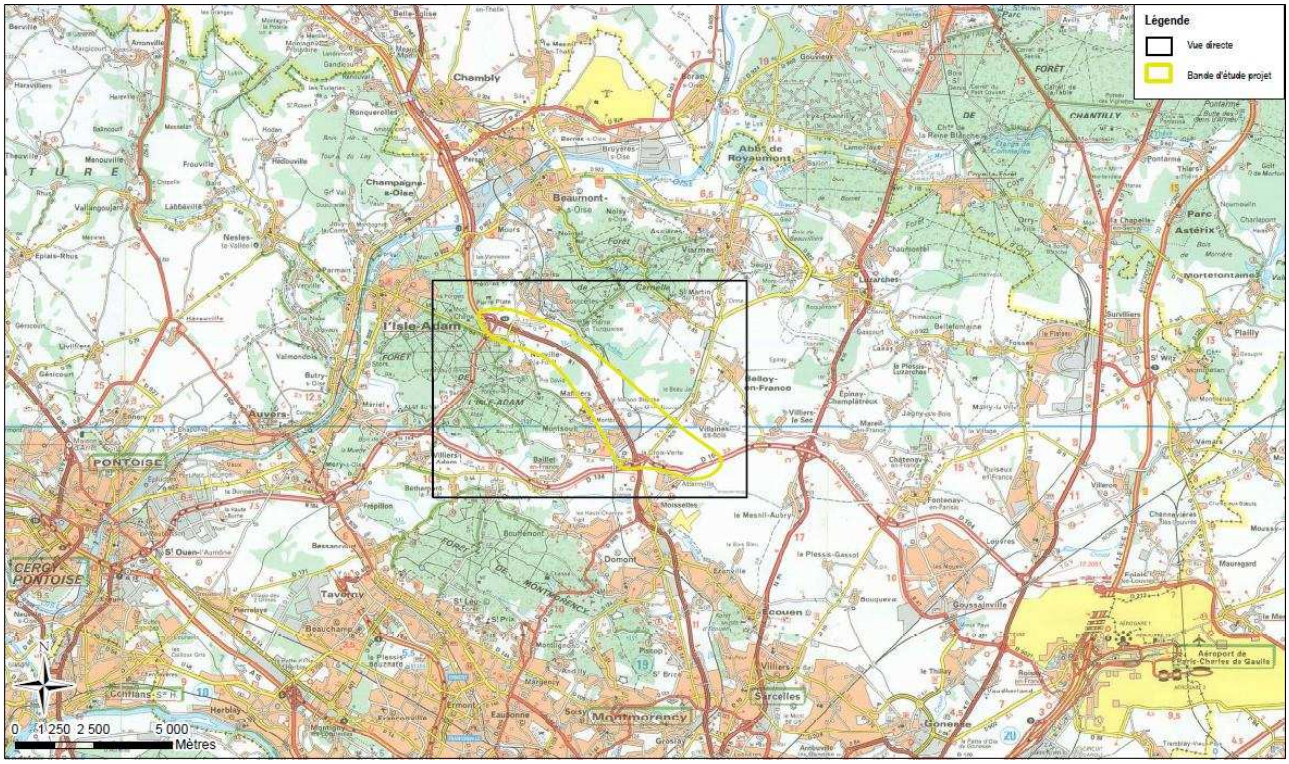
L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par les noms et qualités (compétences) des personnes qui ont réalisé l'étude d'impact ou qui ont contribué à sa réalisation.

3.10 Le résumé non technique

Le résumé non technique se lit bien et comporte des cartes, mais il ne peut se lire de façon autonome. Il est, cependant, bien identifié en début d'étude d'impact.

L'Ae recommande d'adapter le résumé non technique pour tenir compte des recommandations émises dans le présent avis.

Plan de situation du projet



17 Article R. 122-5 (nouveau)