



Autorité environnementale

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
sur la déviation de la RD 1017
à La Chapelle-en-Serval et Survilliers (60-95) et
sur la mise en compatibilité des plans locaux
d’urbanisme**

n°Ae : 2024-36

Avis délibéré n° 2024-36 adopté lors de la séance du 27 juin 2024

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 27 juin 2024 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la déviation de la RD 1017 à La Chapelle-en-Serval (60) et Survilliers (95) et sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme.

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Karine Brulé, Marc Clément, Virginie Dumoulin, François Letourneux, Laurent Michel, Olivier Milan, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Laure Tourjansky, Éric Vindimian, Véronique Wormser.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, 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 le présent avis.

Étaient absents : Bertrand Galtier, Christine Jean.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par les préfets de l'Oise et du Val d'Oise, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 4 avril 2024.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis a vocation à être rendu dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers le 17 avril 2024 :

- la préfète de l'Oise et le préfet du Val-d'Oise,
- la ministre chargée de la santé, qui a transmis une contribution le 22 avril 2024 de l'Agence régionale de santé de la région Île-de-France,

Sur le rapport de Gilles Croquette et Laurent Michel, qui se sont rendus sur site le 7 juin 2024, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet 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 porte 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 vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19. Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Synthèse de l'avis

La route départementale 1017 (RD 1017) traverse le département de l'Oise selon un axe nord-sud. Elle emprunte, pour sa partie située le plus au sud, le centre-ville de La Chapelle-en-Serval, commune située à 48 km au sud-est de Beauvais et à 33 km au nord-nord-est de Paris.

Elle permet notamment d'accéder depuis le sud de l'Oise à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et au nord de l'unité urbaine parisienne. Il s'agit d'un axe très sollicité (trajets pendulaires entre le domicile et le travail, desserte de la gare RER d'Orry-la-Ville, accès au Parc Astérix...), utilisé principalement (aux trois quarts) pour des trajets de transit et pour un quart pour la desserte locale, avec un trafic moyen de 21 000 véhicules/jour environ.

En raison de sa configuration, à proximité immédiate des habitations, et de son trafic important, la RD 1017 est à l'origine de congestions en centre-ville de La Chapelle-en-Serval et de nuisances pour les riverains (pollution et bruit) et constitue un élément négatif pour l'attractivité du centre-ville.

Le Conseil départemental de l'Oise présente un projet de déviation, à l'est du village, en configuration 2x1 voie, pour remédier à ces problèmes.

L'Ae est sollicitée pour avis dans le cadre d'une demande de déclaration d'utilité publique du projet, d'autorisation environnementale au titre de la législation sur l'eau et les milieux aquatiques, de dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats, d'autorisation de défrichement et de modification d'un site classé. Les principaux enjeux environnementaux, du point de vue de l'Ae, sont :

- les nuisances générées par les circulations automobiles (bruit, pollution de l'air),
- les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre,
- la préservation des milieux naturels,
- la consommation d'espace liée au projet et à ses effets potentiels sur l'urbanisation.

L'étude d'impact est bien présentée et permet dans l'ensemble d'appréhender correctement les enjeux. La problématique des émissions de gaz à effet de serre n'est cependant pas présentée, ce qui doit être corrigé, dans la perspective de réduire et le cas échéant compenser les émissions générées par le projet.

Le projet de déviation aura des effets positifs sur la qualité de l'air et les nuisances sonores en centre-ville mais il sera important d'une part de ne pas exposer de nouvelles populations à ces pollutions par des constructions trop proches de la déviation, d'autre part de veiller à ne pas générer des apports de trafic supplémentaire sur celle-ci. L'Ae recommande donc aux collectivités locales et à l'État d'y veiller très attentivement dans l'encadrement de l'aménagement, de l'urbanisation et des transports à l'échelle communale et aux échelles territoriales plus larges.

L'approche de la séquence Éviter-Réduire-Compenser est dans l'ensemble bien conduite, permettant en particulier un traitement adéquat de l'impact sur les milieux naturels.

L'Ae formule des recommandations en vue d'optimiser et contrôler la gestion des terres et déblais, de préciser le suivi du projet et de ses incidences, d'étudier l'intérêt d'une limitation de vitesse à 70 km/h au lieu de 80 km/h sur la déviation, d'envisager une politique de développement des mobilités actives, en particulier en aménageant l'ancienne RD 1017 une fois la déviation réalisée, de préciser l'insertion du projet dans les politiques de réduction de la consommation d'espace.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et contenu du projet

La route départementale 1017 (RD 1017) traverse le département de l'Oise selon un axe nord-sud et correspond à une ancienne section de la route nationale 17 (RN17) déclassée en 2005. Elle emprunte, pour sa partie située le plus au sud, le centre-ville de La Chapelle-en-Serval, commune située à 48 km au sud-est de Beauvais et à 33 km au nord-est de Paris, à la frontière entre l'Oise (60) et le Val-d'Oise (95).



Figure 1 : RD 1017 et réseau routier structurant à proximité de La Chapelle-en-Serval (source : dossier)

La RD 1017 permet notamment d'accéder depuis le sud de l'Oise à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et de façon plus générale au nord de l'unité urbaine parisienne. Il s'agit d'un axe routier très sollicité (trajets pendulaires entre le domicile et le travail, desserte de la gare RER d'Orry-la-Ville, accès au Parc Astérix...), utilisé principalement (aux trois quarts) pour des trajets de transit et pour un quart pour la desserte locale, avec un trafic moyen de 21 000 véhicules/jour environ². Les poids lourds (PL), dont la circulation est interdite pour les plus de 7,5 t hors trafic local, représentent environ 4 % du total.

² Les éléments de présentation générale du projet évoquent un trafic moyen de 24 000 véhicules/jour mais le rapport environnemental et les annexes relatives au trafic indiquent moins de 21 000 véhicules/jour en 2017-2018, avec une baisse moyenne du trafic de plus de 1 % par an en dix ans, et selon les informations données oralement aux rapporteurs les derniers comptages de 2023 font état d'environ 20 000 véhicules/jour en 2023. La présentation du dossier devra être harmonisée sur ces points (voir au 2 de l'avis pour l'analyse des perspectives).

En raison de sa configuration actuelle, à proximité immédiate des habitations, et de son trafic important, la RD 1017 est à l'origine de nuisances pour les riverains (pollution et bruit) et constitue un élément affectant l'attractivité du centre-ville.

Le projet de déviation de la RD 1017 est situé principalement sur le territoire de la commune de La Chapelle-en-Serval (60) et, pour une partie très limitée, sur celui de Survilliers (95).

Les principaux objectifs sont :

- d'améliorer les conditions de déplacement et le confort des usagers de la RD 1017 (fluidité, réduction des temps de parcours et de la congestion, confort d'utilisation accru),
- d'améliorer la sécurité grâce à la réduction du nombre de véhicules, notamment de poids lourds, et à l'évitement des conflits d'usage dans la traversée du bourg,
- de permettre une requalification urbaine offrant un meilleur cadre de vie aux habitants de La Chapelle-en-Serval (amélioration de la qualité de l'air et réduction des nuisances sonores), la réappropriation du centre-ville par ses habitants et le développement des modes actifs.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

La déviation, d'une longueur de 2 500 m environ, intègre quatre giratoires délimitant trois sections :

- la section la plus au sud s'étend du giratoire permettant le raccordement à la RD 1017 existante (« G1 » sur la figure 2) au giratoire de la RD 118 (G2), avec :
 - un tronçon de 500 m longeant une partie boisée,
 - puis un tronçon rectiligne de 750 m comprenant un tourne-à-gauche (TAG) qui permettra la desserte de bâtiments isolés à l'est de la déviation et de l'opération d'aménagement et de programmation dite de « La place Dauphine et de l'hippodrome » (OAP n°5 inscrite au plan local d'urbanisme (PLU), non encore réalisée) ;
- la section centrale d'une longueur de 700 m environ longe des bâtiments du service départemental d'incendie et de secours (SDIS), puis l'allée Saint-Georges (allée historique comprenant un alignement de platanes, en partie dégradé),
- au nord, une section rectiligne de 400 m environ relie la RD 1017 actuelle (giratoire G3) à la RD 924A (G4) en passant au nord du lieu-dit « cité Halphen ».

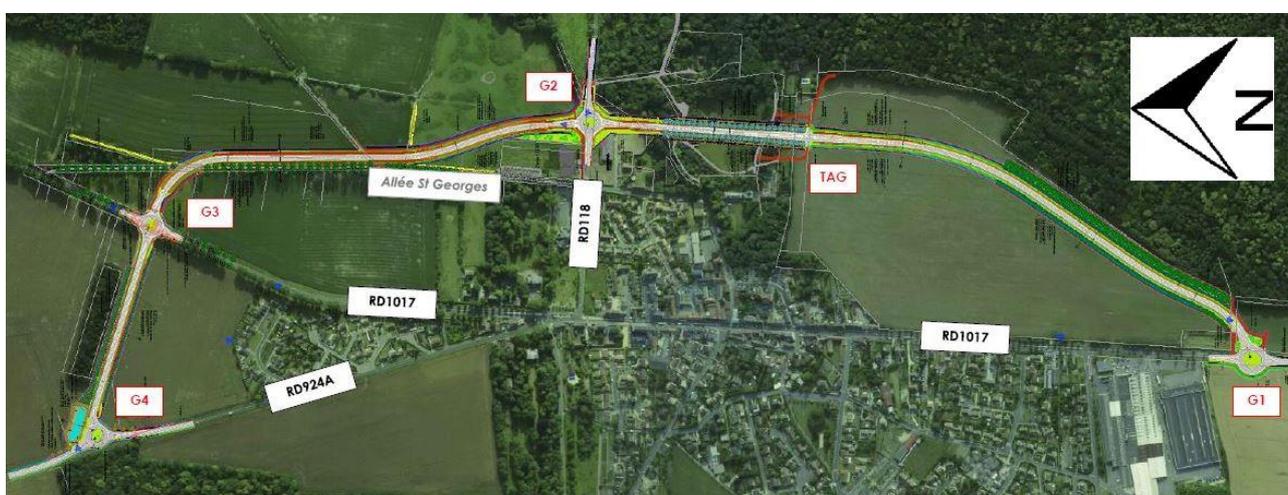


Figure 2 : plan de la déviation (source : dossier)

Le profil en travers type, avec une emprise totale de 16 m, intègre une voie de circulation dans chaque sens (soit deux voies de 3,5 m) et, de chaque côté, un accotement de 2,5 m et une noue plantée de 2 m de large et de 0,25 m de profondeur. Les eaux pluviales collectées par les noues sont dirigées vers un bassin tampon d'une capacité maximale de 1 900 m³ environ, positionné au nord de la déviation.

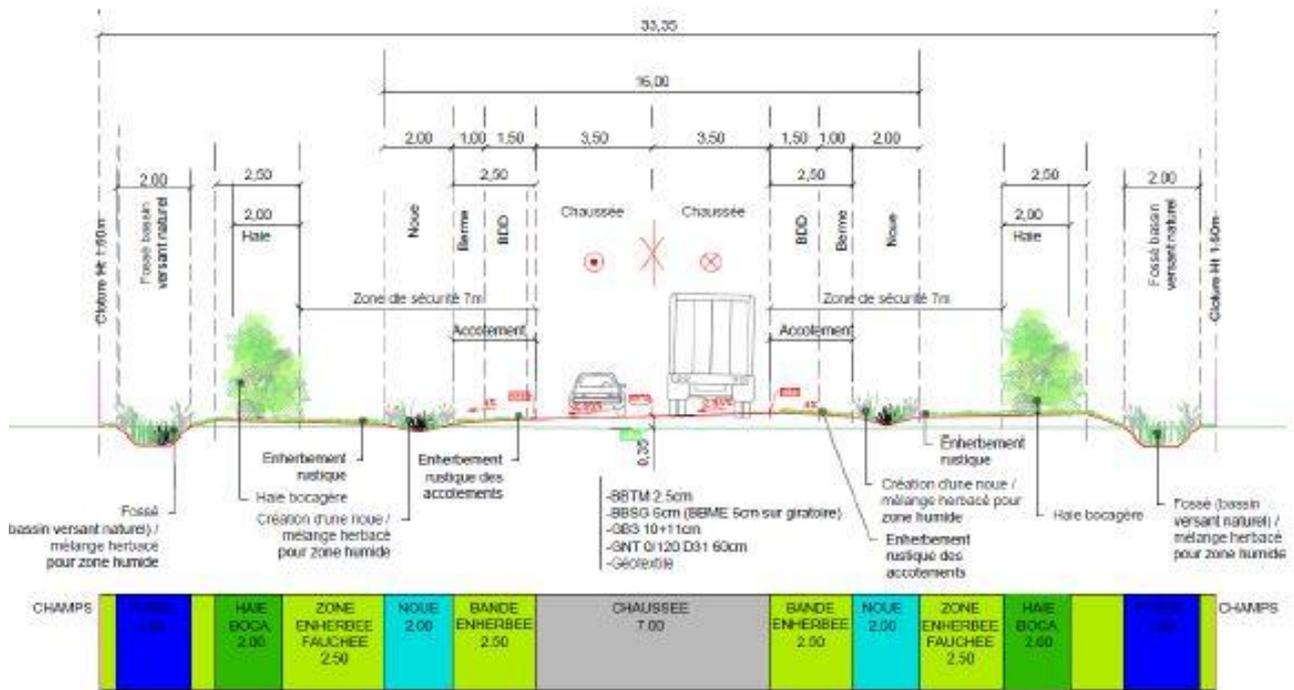


Figure 3 : profil en travers type (source : dossier)

La vitesse maximale est de 80 km/h en section courante. La déviation sera éclairée uniquement au niveau des giratoires qui seront dotés de diodes lumineuses clignotantes.

Des dispositifs de protection acoustique sont prévus près du lieu-dit du Vieux Château, à proximité du deuxième giratoire avec deux merlons acoustiques de part et d'autre de la déviation d'une hauteur de 2 m et d'une longueur de 200 m complétés par le prolongement, jusqu'à la RD 118, des murs en pierre existants.

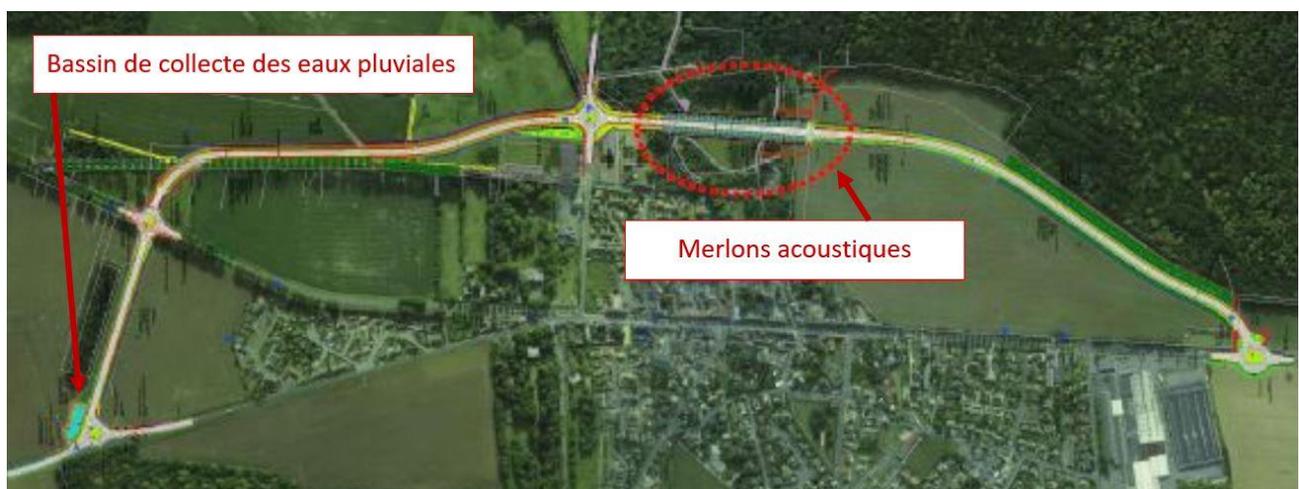


Figure 4 : bassin de collecte des eaux pluviales et protections acoustiques (source : dossier)

La RD 1017 dans sa traversée de la commune sera déclassée du réseau départemental pour entrer dans le réseau communal.

Le dossier fournit très peu de précisions sur le futur projet de requalification urbaine que le projet de déviation a vocation à rendre possible. Il est par exemple mentionné que le projet serait de développer les modes actifs sur la RD 1017 actuelle une fois la déviation mise en place. Des informations plus précises, dans la mesure du possible, donneraient une vision d'ensemble cohérente avec les objectifs affichés. Il a été indiqué aux rapporteurs que les options d'aménagement avaient fait l'objet de premières analyses restées sans suite dans l'attente de l'avancement du projet de requalification mais que l'intention de la commune était bien de relancer ce projet. Selon l'Ae, ce projet de requalification participe pleinement du projet d'ensemble dès lors que le projet de déviation n'inclut pas d'aménagements cyclables.

Compte tenu notamment de l'absence d'aménagements cyclables dans le projet de déviation, l'Ae recommande d'inclure dans le dossier les éléments disponibles sur le projet de requalification du tronçon dévié de la RD 1017.

La durée prévisionnelle des travaux est de 24 mois avec une mise en service envisagée fin 2026. Le coût du projet est estimé à environ 9,5 millions d'euros hors taxes.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet est soumis à enquête publique au titre :

- de la déclaration d'utilité publique du projet, sur le fondement des articles L. 110-1 et suivants et R. 111-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,
- de la procédure d'autorisation environnementale prévue aux articles L. 181-1 et suivants et R. 181-1 et suivants du code de l'environnement relatifs à l'autorisation au titre de la législation sur l'eau et les milieux aquatiques, la demande de dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats, la demande d'autorisation de défrichement et la demande de modification d'un site classé,
- de la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de La Chapelle-en-Serval et Survilliers.

Le projet est également soumis à évaluation de ses incidences au titre du réseau Natura 2000 (articles L. 414-4 et R. 414-19 du code de l'environnement).

Il est soumis à évaluation environnementale suite à la décision de l'Ae dans le cadre de l'examen « au cas par cas » (décision n° F-028-19C-0057 du 10 juillet 2019).

Le projet étant situé sur deux régions (Hauts-de-France et Île-de-France), l'Ae est compétente en application du 3° du I de l'article R. 122-6 du code de l'environnement.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux, du point de vue de l'Ae, sont :

- les nuisances générées par les circulations automobiles (bruit, pollution de l'air),

- les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre,
- la préservation des milieux naturels,
- la consommation d'espace liée au projet et à ses effets potentiels sur l'urbanisation.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est d'une lecture aisée et correctement proportionnée compte tenu de la dimension du projet. Elle comporte certaines références anciennes qui doivent être mises à jour, ce qui s'explique en partie par la date de finalisation de l'étude (octobre 2022, voire antérieurement pour certains chapitres).

2.1 *État initial*

L'aire d'étude est définie dans le dossier en prenant en compte une bande de 500 m de part et d'autre du projet de déviation, soit une superficie d'environ 325 ha.

2.1.1 Milieu physique

Climat

Le tracé de la déviation et plus largement l'aire d'étude étant peu soumis à des risques naturels et ne comportant pas de cours d'eau, l'impact du changement climatique sur la zone d'étude du projet ne présente pas de caractéristique particulière majeure au regard de celui-ci.

Aucun élément n'est fourni dans l'évaluation environnementale sur les émissions de gaz à effet de serre (GES), que ce soit au niveau du territoire (sources d'émissions, politiques locales dont les plans climat air-énergie territoriaux) ou en termes d'émissions générées par l'usage des infrastructures routières.

Relief, géologie

La zone du projet se situe dans le Bassin Parisien, caractérisé par des formations sédimentaires tertiaires et quaternaires, calcaires et sables sur la zone d'étude, avec une couverture irrégulière de limons.

La commune de La Chapelle-en-Serval et le tracé se situent dans une plaine, dite « Plaine intermédiaire de la Grande Mare », bordée au sud par le coteau de la « Plaine Haute de Survilliers ». La route s'élève de 18 m entre le point bas au nord et le point bas au sud, mais la pente est faible et ne pose pas de question au regard du projet.

Eaux souterraines et superficielles

La zone d'étude se situe sur les bassins versants de la Thève (affluent de l'Oise) et d'un de ses affluents, le ruisseau de la Batarde ; leur état chimique est bon sans prise en compte des substances

ubiquistes³, mauvais en les prenant en compte. Le projet de déviation ne franchit aucun cours d'eau. Plus à l'est se trouvent quelques étangs, non affectés par le projet.

Deux nappes d'eau souterraines sont présentes : celle de l'Éocène du Valois (nappe libre), celle de l'Albien néocomien (captive). Le dossier ne donne pas d'information sur leur état qualitatif ni sur leur vulnérabilité (même si l'analyse des incidences fait apparaître que les sols sont peu perméables ce qui limite les risques de pollution accidentelle par infiltration).

Le projet n'est pas concerné par des aires d'alimentation de captages d'eau potable. Neuf points d'eau privés (pour certains anciens et peu caractérisés) sont identifiés sur la commune.

Le territoire n'est pas couvert par un schéma d'aménagement et gestion des eaux (Sage), approuvé ou en projet.

2.1.2 Risques naturels

L'aire d'étude n'est pas concernée par des risques d'inondation par débordement de cours d'eau, des inondations par remontée de nappe étant en revanche possibles. Les risques de glissement de terrain, coulées et ruissellement, présents sur la commune ne concernent pas le tracé (ils sont plutôt localisés dans les zones de relief, à proximité des coteaux).

L'ensemble du territoire est en zone d'aléa retrait et gonflement des argiles, en général de niveau moyen, ce qui ne constitue pas un enjeu fort pour un projet routier.

Les boisements sont soumis au risque d'incendie de forêt, sans spécificité particulière (aucun plan de prévention de ce risque, ni d'un autre risque naturel, ne concerne la commune).

Les enjeux au regard du projet sont donc faibles.

2.1.3 Milieu naturel

Zonages d'inventaire et de protection

L'aire d'étude comprend une partie des zonages d'inventaire ou de protection suivants : la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff)⁴ de type I « Bois de Morrière », et le parc naturel régional (PNR) « Oise-Pays de France ». La zone d'étude se trouve également à 800 m du site Natura 2000⁵ « Forêts picardes : Massif des trois forêts et bois du Roi » (zone de protection spéciale), de la Znieff de type I « Massif forestier de Chantilly/Ermenonville » et à 1,2 km du site

³ Composés chimiques émis par les activités humaines et ayant un caractère persistant, bioaccumulable et toxique, présentes dans les milieux aquatiques, à des concentrations supérieures aux normes de qualité environnementale (mercure, hydrocarbure aromatique polycyclique (HAP) lourds, tributylétain, dioxines, diphenyléthers bromés, etc.). Une partie de ces substances trouvent leur origine dans les émissions atmosphériques (par exemple les HAP émises par les véhicules). Seules les mesures de prévention à la source et celles réduisant les transferts (ruissellements) permettent de limiter la contamination des masses d'eau par ces substances.

⁴ Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

⁵ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

Natura 2000 « Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville » (zone spéciale de conservation).

Un réservoir de biodiversité est recensé au sud au niveau du tracé du projet (réservoir de biodiversité de type terre labourable cultivée) et plusieurs corridors intra ou inter-forestiers potentiels sont localisés à proximité, en particulier à l'est du projet.

Zones humides

Il est indiqué que la zone d'étude n'est concernée par aucune zone à dominante humide du Sdage Seine-Normandie en se référant à des données anciennes (le schéma de 2016-2021), ce qu'il conviendrait d'actualiser afin de tenir compte de l'adoption en mars 2022 du Sdage 2022-2027.

L'étude du critère floristique n'a pas permis de mettre en évidence de zones humides sur la zone d'étude. Concernant le critère pédologique, les recherches ont été limitées à une bande centrée sur le tracé envisagé pour la déviation, d'une largeur d'environ 25 m de part et d'autre en section courante, et n'ont pas conclu à l'identification de zone humide.

Habitats naturels, flore et faune

La zone d'étude est constituée principalement de trois grandes entités paysagères : la zone urbanisée, des parcelles agricoles destinées à la monoculture et des boisements. Elle comprend également d'autres types d'habitats naturels tels que des prairies pâturées, des prairies de fauche, des friches, des fossés, des haies et alignements d'arbres ou encore des petits bosquets.

Les enjeux floristiques sont limités sauf pour les zones boisées et les végétations associées, aux enjeux moyens, et pour quelques secteurs prairiaux ou de friche prairiale (aux enjeux moyens également). Aucune espèce végétale protégée n'a été observée, neuf espèces sont d'intérêt patrimonial en Hauts-de-France ou en Île-de-France⁶. Les espèces exotiques envahissantes présentes au sein de la zone d'étude (Solidage géant, Raisin d'Amérique) ou à proximité (Robinier faux-acacia) ont été cartographiées.

Concernant la faune, l'enjeu est qualifié de fort pour les oiseaux, les mammifères et les reptiles.

55 espèces d'oiseaux sont considérées comme nicheuses possibles ou certaines, principalement associées aux milieux arborés et boisés. Parmi les espèces recensées en période de nidification, 39 sont protégées au niveau national dont trois inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » (le Pic mar, le Milan noir et le Vanneau huppé) et 22 espèces sont considérées comme présentant un intérêt patrimonial⁷.

⁶ L'Ail des ours, la Callune, la Laïche printanière, la Cynoglosse officinale, le Grémil officinal, la Digitale pourpre, le Narcisse jaune, le Chardon aux ânes et la Sauge des prés.

⁷ Dont l'Hirondelle rustique (nicheur certain et classé vulnérable sur la liste rouge en Île-de-France) et, parmi les espèces nicheuses possibles, le Bouvreuil pivoine, le Bruant jaune, le Chardonneret élégant, la Linotte mélodieuse, le Verdier d'Europe (classés vulnérables sur les listes rouges nationale et Île-de-France), le Vanneau huppé, le Pouillot siffleur (classés vulnérables sur les listes rouges en Île-de-France et dans les Hauts-de-France), la Fauvette des jardins, l'Alouette des Champs, le Moineau domestique (classés vulnérables sur la liste rouge en Île-de-France).

Neuf espèces de chauves-souris (protégées) ont été identifiées⁸ dont sept d'intérêt patrimonial et il y a de fortes potentialités de gîtes (cavités arboricoles et bâtiments). De nombreux axes de déplacements potentiels ont été mis en évidence sur la zone d'étude, notamment en lisière de boisement et entre la partie urbanisée et les milieux boisés situés à l'est de la zone d'étude.

Concernant les mammifères terrestres, les espèces observées comprennent le Hérisson d'Europe et l'Écureuil roux (protégées et d'enjeu moyen) et l'enjeu est qualifié de fort en prenant en compte les espèces potentiellement présentes (Putois d'Europe, Muscardin et Mulot à collier roux).

Deux espèces de reptiles ont été recensées (le Lézard des murailles et l'Orvet fragile, espèces protégées) avec également des potentialités d'accueil pour trois espèces protégées ou d'intérêt patrimonial (la Coronelle lisse, la Vipère péliade et le Lézard vivipare).

L'enjeu est qualifié de moyen pour les amphibiens, et pour les insectes avec notamment l'identification lors des inventaires de deux espèces d'amphibiens au sein des fossés, des mares temporaires et des points d'eau artificiels (la Grenouille rousse et l'Alyte accoucheur) et de deux espèces d'insectes présentant un intérêt patrimonial (Orthétrum bleuissant et Lucane cerf-volant).

La synthèse des enjeux écologiques est présentée sur la figure 5.



Figure 5 : hiérarchisation des "enjeux écologiques globaux" (source : dossier modifié par les rapporteurs)

2.1.4 Milieu humain

Contexte urbanistique, mode d'occupation du sol, agriculture et boisements, équipements

Le territoire est caractérisé par une succession de zones urbanisées, centre-bourgs, en particulier du nord au sud Orry-la-Ville, la Chapelle-en-Serval et Survilliers, avec dans certains cas des zones d'activité à vocation économique et commerciale, et par des espaces naturels et agricoles, occupés par des cultures intensives avec des exploitations de grande taille, et des boisements et forêts.

Au plan agricole la zone d'étude est caractérisée par des cultures (céréales et oléagineux) et quelques prairies ou pâtures au nord pour les chevaux (activité de centres équestres très présente

⁸ Sérotine commune, Murin de Daubenton (classé en danger sur la liste rouge Île-de-France), Grand murin (classé en danger sur la liste rouge Hauts-de-France), Murin à moustaches, Murin de Natterer, Noctule de Leisler, Noctule commune, Pipistrelle commune, Oreillard roux

sur le territoire des communes, dont quatre sur la zone d'étude avec en particulier un bâtiment à usage de centre équestre sur le tracé de la nouvelle route, qui sera détruit). Sur l'aide d'étude on compte trois exploitations, avec une surface moyenne exploitée de 197 ha. Certaines forêts privées font l'objet d'activités sylvicoles (mention d'un groupement foncier rural sur 290 ha à proximité de la déviation).

La commune est intégrée à la communauté de communes de l'Aire Cantilienne. Le territoire est qualifié par le dossier de dynamique du fait d'un tissu économique diversifié et sa vocation résidentielle est renforcée par la relative proximité avec l'agglomération parisienne et avec le pôle de Roissy-Gonesse. On notera l'influence du Parc Astérix et du domaine de Chantilly qui attirent des publics importants et des trafics routiers forts dans tout le sud de l'Oise, et enfin les nombreuses implantations d'entrepôts que celui-ci a connues, phénomène renforcé par le développement de l'e-commerce ces dernières années, et qui peut avoir des conséquences en termes de trafic sur le réseau routier si un encadrement clair n'est pas mis en place.

La Chapelle-en-Serval compte environ 3 000 habitants, avec une population assez jeune (phénomène de premier parcours résidentiel et rotation résidentielle importante). Son développement s'est fait ces dernières années par extension vers l'ouest du bourg et de la RD 1017 et à l'opposé de la zone choisie pour la déviation. Cependant un projet, *a priori* assez limité, d'ouverture à l'urbanisation au sud du hameau du Vieux Château et en proximité relative du tracé de la déviation est prévu et inscrit dans les documents d'urbanisme. Il est mentionné dans l'étude des incidences mais sa présentation devrait être plus détaillée dès l'étude initiale (ce point est développé dans la partie 2.2 de cet avis).

Des équipements scolaires (écoles et un collège) et publics se trouvent sur la commune de La Chapelle-en-Serval, aucun établissement sensible n'étant dans l'aire d'étude (une école maternelle se trouve en bordure ouest de l'aire, au centre du bourg). Les commerces et services du centre bourg souffrent d'une certaine désaffectation du fait du caractère très circulant de l'actuelle RD 1017.

Réseaux de mobilité

La RD 1017 est le principal axe routier de la zone d'étude (21 000 véh/j). Elle est connectée à un réseau secondaire constitué de la RD 118 à l'ouest (5 000 véh/j) et à l'est (3 000 véh/j) et de la RD 924 au nord (9 000 véh/j). Elle se trouve à 1 km à l'ouest de l'autoroute A1 qui supporte des trafics de l'ordre de 90 000 véh/jour sur la portion comprise entre La Chapelle-en-Serval et Roissy (dont 17 % de PL). La RD 1017 constitue un itinéraire pour les transports exceptionnels de 1^{ère}, 2^e et 3^e catégorie (réseau 120 tonnes, convois de hauteur limitée à 4,50 m).

Les données de trafic fournies ne confirment pas la tendance à la hausse des trafics mentionnée par ailleurs dans le dossier et ne semblent *a priori* pas cohérentes avec l'hypothèse formulée d'une croissance annuelle de 1 % pour les années à venir⁹. Le trafic mesuré en 2017 est inférieur de 2 % sur la RD 1017 et de 11 % sur la RD 924A par rapport à 2009. Il a été indiqué aux rapporteurs que ces évolutions n'étaient pas considérées comme significatives compte tenu de l'incertitude associée à la mesure.

⁹ Hypothèse qualifiée de « dimensionnante » et utilisée semble-t-il pour vérifier le bon fonctionnement des carrefours par exemple, étant noté que le dossier mentionne par ailleurs une tendance plutôt baissière de trafic sur le long terme « issue du modèle départemental ».

L'Ae recommande de compléter la présentation de l'évolution historique du trafic en mobilisant les données disponibles les plus récentes et de justifier les hypothèses retenues pour les évolutions futures du trafic.

La vitesse de traversée du centre-ville à l'heure de pointe du matin est estimée à 36 km/h pour un axe limité à 50 km/h et comprenant deux ou trois feux tricolores selon l'itinéraire.

Malgré la proximité de la gare d'Orry-la-Ville, la commune de La Chapelle-en-Serval est considérée comme relativement mal desservie par les transports en commun. Par rapport aux trajets entre le sud de l'Oise et le nord de la région francilienne, le dossier évoque le projet de liaison ferroviaire entre Amiens/Creil et Roissy¹⁰ qui permettrait un accroissement de la fréquentation du mode ferroviaire. Les possibilités de report modal liées à cette nouvelle infrastructure sont estimées à 4 % environ, soit de l'ordre de 800 véh/j en moins en appliquant ce pourcentage au trafic de la RD 1017 à La Chapelle-en-Serval.

Selon les informations fournies aux rapporteurs, ce niveau de report modal a été repris des études du projet de liaison Roissy-Picardie réalisées avant 2010. Par ailleurs, le dossier ne justifie pas le fait que la réduction de 4 % attendue à une échelle plus large soit effectivement pertinente pour la RD 1017. En particulier, les aménagements prévus dans le cadre du projet Roissy-Picardie en gare de Survilliers-Fosses pourraient générer de nouveaux déplacements (report modal plus important mais aussi trajets pour aller à cette gare réaménagée). Il serait utile de prendre contact avec SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions afin d'obtenir des informations plus précises sur les possibilités de report modal pour le trafic supporté par la RD1017.

L'Ae recommande de mettre à jour les prévisions de report modal liées à la réalisation du projet Roissy-Picardie.

2.1.5 Cadre de vie et santé

Qualité de l'air

Des données d'émissions atmosphériques sur le territoire (région Hauts-de-France, communauté de communes de l'Aire Cantilienne, 2015), concentrations dans l'air extrapolées (2017), indices synthétiques de qualité de l'air à Creil et Survilliers (2018), sont fournies à partir des travaux et données des réseaux de surveillance de la qualité de l'air des Hauts-de-France et de l'Île-de-France, ainsi qu'à partir des résultats d'une campagne de mesure *in situ* réalisée sur deux semaines en septembre 2019, uniquement sur le dioxyde d'azote et le benzène.

Les données sont donc relativement anciennes, et les indices synthétiques de la qualité de l'air ont depuis été remplacés par un nouvel indice calculé selon une méthode différente.

Aucune source d'émission industrielle n'est repérée à proximité et la situation est donc plutôt représentative des milieux ruraux et péri-urbains des zones de « grande couronne » de l'Île-de-France, avec des influences agricoles (NH₃), du chauffage et routières (réseau départemental mais aussi routes à grande circulation dont l'autoroute A1). En cohérence avec les tendances nationales et régionales, les évolutions sur des stations de mesure proches (Creil) ou représentatives de ce type

¹⁰ Cf. [avis de l'Ae n° 2020-46](#) du 2 décembre 2020 et [n° 2022-119](#) du 9 mars 2023. L'arrêté d'autorisation de réaliser les travaux a été accordée le 16 octobre 2023.

d'environnement montrent des niveaux de pollution en baisse sur le dioxyde d'azote et les particules en suspension.

Au vu des extrapolations présentées et des campagnes de mesures, on peut retenir les ordres de grandeur suivants en moyenne annuelle :

- dioxyde d'azote, NO₂ : 16 à 18 µg/m³ dans la zone d'étude, avec des valeurs plus fortes en certains points en centre-ville proches de la RD 1017,
- particules PM₁₀ : 18 à 19 µg/m³ dans la zone d'étude (17 à 20 le long de la RD 1017),
- particules PM_{2,5}: environ 11 µg/m³ dans la zone d'étude (12 à 13 le long de la RD 1017).

Les mesures *in situ* réalisées sur deux semaines pour le NO₂ montrent des valeurs très variables : 12 µg/m³ pour la station située au nord près de l'entrée du bourg, 46 µg/m³ pour la station située au centre et 20 µg/m³ pour la station située au sud (ces deux dernières étant plus proches de la RD 1017), ce qui montre l'effet du trafic routier sur les concentrations à proximité immédiate de la RD 1017, effet renforcé en centre-ville, où la congestion est la plus forte. L'influence de la route par rapport au niveau de fond est plus faible pour les particules, dont le niveau est déterminé par de nombreuses sources, dont le chauffage.

De l'analyse de ces données il ressort une conformité aux valeurs limites et objectifs de qualité de la réglementation actuelle, et même du projet de révision de la directive européenne sur la qualité de l'air ambiant pour l'échéance 2030. Cependant, les niveaux sont encore sensiblement supérieurs aux valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), au-dessus desquelles des effets sur la santé sont documentés (ces valeurs de référence de 2021 de l'OMS sont respectivement, en moyenne annuelle, de 10, 15 et 5 µg/m³ pour le NO₂, les PM₁₀ et les PM_{2,5}). Le dossier fournit une comparaison de la situation par rapport aux valeurs réglementaires mais pas par rapport à celles de référence de l'OMS.

Enfin on notera que, sur l'ensemble du territoire proche ou lointain (l'Île-de-France notamment), la pollution à l'ozone connaît une tendance à la hausse.

En synthèse, si la qualité de l'air est dans l'ensemble meilleure qu'en moyenne en Île-de-France et en amélioration tendancielle, elle n'en reste pas moins un enjeu important pour la santé des habitants de La Chapelle-en-Serval, en particulier en centre-ville à proximité immédiate de la RD 1017.

L'Ae recommande :

- ***d'actualiser les données extrapolées de concentration dans l'air ambiant, ainsi que les indices synthétiques de la qualité de l'air, à partir de données plus récentes des réseaux de surveillance de la qualité de l'air,***
- ***de comparer la situation aux valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé.***

Ambiance sonore

Sur la base d'une étude acoustique conduite selon les dispositions usuellement retenues pour les infrastructures de transport, l'évaluation environnementale présente la situation tant pour les zones du centre-bourg proches de la RD 1017 que pour les zones concernées par le tracé de la déviation.

La modélisation, calée sur trois points de mesure représentatifs, permet de conclure que les habitations situées à proximité de la RD 1017 sont en zone d'ambiance non modérée (certaines subissent un bruit tel qu'elles relèvent réglementairement des points noirs de bruit). En revanche les habitations situées plus à l'est et concernées par la future déviation sont en zone d'ambiance modérée.

2.1.6 Paysage et patrimoine

Le site d'étude est caractérisé, par rapport au centre-ville, par :

- au nord-est, un paysage ouvert de cultures divisées par des lisières de haies bocagères,
- à l'est, une prairie pâturée comprenant une mare et bordée par l'allée historique Saint-Georges avec son alignement de platanes,
- au sud-est le centre ancien et la présence de l'église de la Sainte-Trinité avec son périmètre de protection de 500 m et le Vieux Château,
- au sud un paysage ouvert avec une succession d'horizons de bois, d'espaces agricoles et d'espaces urbains.

L'aire d'étude comprend une partie du site classé de la Forêt d'Ermenonville, dont la surface totale est de 15 000 hectares, qui appartient au site inscrit de la Vallée de la Nonette et se trouve à 800 m du site classé « domaine de Chantilly ».

Dans sa partie médiane, le tracé traverse le massif forestier de la « Garenne de la Chapelle ».

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Le dossier décrit précisément l'historique du projet et l'analyse des variantes et les raisons ayant conduit au choix de l'option retenue et du tracé précis.

Les réflexions sur la déviation du bourg ont débuté dès les années 1980, devenant concrètes avec des premières concertations à partir de 1994 sous l'égide de l'État (il s'agissait d'une route nationale à l'époque), avec une déclaration d'utilité publique adoptée en 2003 et annulée en 2005.

Les réflexions et les concertations ont ensuite été reprises par le Conseil départemental de l'Oise, nouveau gestionnaire de la route. Ont ainsi été écartées des variantes soit transformant la RD 1017 en boulevard urbain (qui n'aurait alors plus permis l'écoulement du trafic, sauf à ne pas réaliser un boulevard urbain dans les faits), soit utilisant des rues du centre pour faire un itinéraire de déviation (mais ne résolvant pas les problèmes de congestion et traversée du bourg), ou imaginant des itinéraires utilisant d'autres routes départementales, voire raccordant la RD 1017 à l'autoroute A1 (qui n'auraient en fait pas ou peu été utilisés par les automobilistes vu les temps de parcours et donc n'auraient eu que peu d'impact sur le trafic sur la RD 1017, tout en ayant un impact fort sur les milieux naturels).

Des tracés de déviation ont ensuite dû être étudiés à l'est du bourg, l'option ouest considérée précédemment n'étant plus possible en raison du développement de l'urbanisation (et présentant par ailleurs des enjeux forts pour les milieux naturels). Le principe d'une route à 2x1 voie a été adopté, et non plus à 2x2 voies comme imaginé au tout début des réflexions.

Les tracés envisagés ont été comparés au regard de nombreux critères : coûts, longueur, impact agricole, impact sur les bâtiments, sur les milieux naturels, sur les zones potentiellement humides ainsi que sur le milieu urbain.

Ceci a conduit à retenir un faisceau dit A, qui a, suite aux concertations, fait l'objet de nouvelles études en termes d'alternatives (par exemple un petit barreau et la réutilisation de rues locales, qui aurait généré des nuisances fortes), puis enfin d'études de définition approfondie, la principale décision étant de ne pas retenir le tracé le plus court (variante 2 dans la figure ci-dessous), qui aurait raccordé la déviation dans la partie sud du bourg et non pas en dehors de celui-ci : cette variante aurait en effet généré des nuisances dues au trafic pour de nombreux riverains. On notera qu'il a aussi été décidé de préserver au maximum l'allée Saint-Georges et son alignement d'arbres (dans la variante retenue *in fine* ils sont longés et juste traversés en fin de tracé et non pas supprimés comme dans un premier projet).

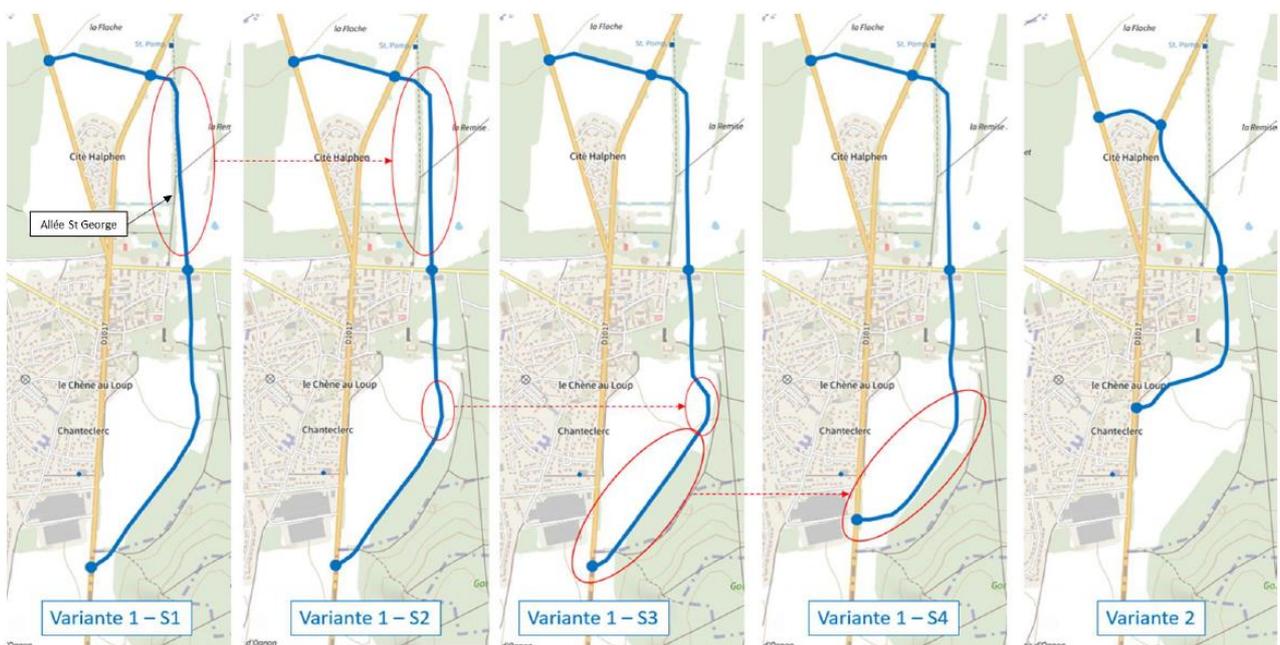


Figure 6 : variantes du faisceau A étudiées, la variante retenue est la variante 1-S2 (source : dossier)

Dans l'ensemble, cette réflexion, qui s'est accompagnée d'une large concertation tout au long du projet, a étudié de nombreuses variantes sur une base élargie de critères, débouchant sur un compromis qui limite assez bien l'impact sur l'environnement tout en atteignant l'objectif visé en termes de trafic.

2.3 Analyse des incidences du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

2.3.1 Milieu physique

Climat

Concernant les émissions de GES le dossier est très insuffisant. Il ne fournit aucune estimation des émissions générées par le chantier, et en exploitation les seules indications disponibles sont une

augmentation de 6,3 % par rapport à la situation sans projet, à la mise en service, et de 6,6 % à un horizon de 20 ans, sans précision sur les émissions en valeur absolue.

L'incidence du projet, qui apparaît donc négative, doit être quantifiée. Il conviendra également de la mettre en regard des apports du projet, et de définir des mesures pour réduire les émissions, tant en phase de chantier qu'en exploitation.

En réponse aux questions formulées par les rapporteurs, le Conseil départemental a fourni à titre indicatif un premier chiffrage de 5,1 ktCO₂e pour la phase construction, estimé à partir de la méthode simplifiée « en émissions des GES par euro investi » proposée dans le guide du Cerema « [Recommandations pour l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des projets routiers](#) ». Si cette première évaluation est utile pour engager la réflexion sur les mesures d'évitement et de réduction, elle doit être affinée en prenant en compte les caractéristiques spécifiques du projet.

L'Ae recommande de présenter un bilan détaillé des émissions de gaz à effet de serre en phase chantier (en analyse de cycle de vie) et en phase exploitation, au regard des émissions en l'absence de projet, et d'étudier et mettre en œuvre des mesures permettant de réduire ces émissions, voire de les compenser.

Au regard de la vulnérabilité du projet au changement climatique le dossier fournit des éléments très synthétiques indiquant d'une part que les aménagements paysagers et végétalisés (haies par exemple) et des modalités d'exploitation en situation dégradée permettront de prendre en compte l'augmentation des températures et que le dimensionnement du système d'assainissement des eaux est important, au niveau d'une pluie trentennale dans les référentiels actuels, conformément au Sdage 2022–2027, ce qui assurera une certaine résilience aux évolutions à venir.

Relief, géologie, matériaux, utilisation des sols

Le dossier indique que 31 100 m³ de terre végétale seront décaissés, 18 700 m³ étant réutilisés sur place et le solde évacué, sans précision sur leur destination. 1 900 m³ de déblais autres seront évacués et 27 000 m³ apportés (la déviation sera en léger remblai par rapport au terrain naturel). Il a été indiqué oralement aux rapporteurs que les terres et déblais évacués étaient usuellement utilisés en remblaiement de carrières.

L'Ae recommande de réduire autant que possible les apports et exports de terres et déblais lors de la réalisation du chantier et de contrôler rigoureusement l'absence d'incidence pour les volumes exportés (non dissémination des espèces exotiques envahissantes, contrôle du caractère inerte en cas de mise en remblaiement de carrières etc.).

La consommation totale de foncier s'élève selon le dossier à 13,23 ha dont 10,02 ha classés en zone agricole au PLU, 2,22 ha en zone naturelle et 0,98 ha en zone urbaine. Le dossier ne précise pas la part de cette superficie correspondant à de l'artificialisation (en référence à l'article L. 101–2–1 du code de l'urbanisme).

En réponse à la question des rapporteurs sur la prise en compte de ces incidences par rapport à l'objectif national d'absence d'artificialisation nette à l'horizon 2050, le maître d'ouvrage a indiqué qu'une demande avait été formulée afin que la déviation soit incluse dans la liste des projets d'envergure régionale mais qu'il n'y avait pas eu de réponse à ce stade. Ceci n'apporte pas

d'information sur les modalités opérationnelles retenues pour éviter, réduire et si nécessaire compenser les incidences effectives du projet sur le fonctionnement des sols, ce qui est à décrire dès ce stade dans l'étude d'impact du projet.

L'Ae recommande de préciser les incidences du projet en termes d'artificialisation et comment ces incidences seront prises en compte par rapport à l'objectif de réduction de l'artificialisation des sols et donc évitées, réduites et si nécessaires compensées.

Eaux souterraines et superficielles

Le dossier décrit assez précisément les mesures prévues pour le recueil et traitement des eaux en phase chantier et en exploitation.

L'assainissement provisoire en phase chantier sera relié autant que possible au bassin définitif qui est prévu, à défaut à des bassins provisoires, qui seront munis de filtres à sables et graviers (de préférence) ou à paille.

Le bassin de rétention définitif assurera un rôle de décantation (ainsi que de retenue des pollutions accidentelles) ; son volume utile de stockage de 1 400 m³ est dimensionné pour traiter une pluie trentennale, avec un débit de rejet limité à 2 l/s/ha de plate-forme, conformément au Sdage.

Le dossier fournit des calculs d'impact du rejet des eaux pluviales sur la Thève, à la confluence avec le ruisseau de la Batarde, à un kilomètre de la déviation, à partir de caractéristiques usuelles des eaux de chaussée et sans tenir compte de la décantation entre la sortie du bassin et la Thève. Les modélisations montrent une incidence faible et un respect des valeurs limites correspondant au bon état chimique des eaux, en situation d'événement normal, et un respect du bon état aussi en événement de pointe, sauf pour le zinc. Le dossier indique que les valeurs utilisées sont celles de routes munies de glissières en zinc, source importante de zinc dans les eaux de chaussée, qui ne sont pas prévues en l'espèce, ce qui entraînera une incidence réelle beaucoup moins importante.

La protection des eaux souterraines sera assurée en particulier par l'étanchéité du bassin de rétention et la mise en place d'un plan d'intervention en cas d'accident. Les eaux pluviales seront réutilisées pour les besoins du chantier. Un état zéro quantitatif et qualitatif des points d'eau recensés sur l'aire d'étude sera fait et permettra de détecter des éventuels impacts en cas de doute.

Les investissements relatifs à la gestion des eaux sont estimés à 542 k€ HT.

Le système d'assainissement mis en place est bien dimensionné et apportera des améliorations par rapport à la situation existante mais le traitement mis en place s'appuie sur des technologies classiques alors qu'il existe aujourd'hui des modes de traitement plus performants des eaux de chaussée.

L'Ae recommande d'étudier et envisager la mise en place de modes de traitement des eaux fondés sur les meilleures technologies disponibles.

2.3.2 Milieu naturel

La réalisation du projet entraînera notamment la destruction permanente de 1,1 ha de prairies pâturées (dont 0,87 ha de prairies pâturées humides), de 0,57 ha de friches prairiales, d'environ

470 m de haies arbustives, de 0,24 ha de Chênaie-charmaie, de 380 m environ de fossés et de végétations associées et de 5,65 ha de cultures essentiellement intensives. Il nécessitera également le défrichement de 1,34 ha de surfaces boisées.

Concernant les espèces végétales, le niveau d'impact est considéré, au plus, comme faible. Dans le cas du Chardon aux ânes, espèce patrimoniale observée au nord de la RD 118, il est indiqué que le projet évite les stations identifiées dans le cadre des inventaires. Il s'avère qu'un bâtiment du service départemental d'incendie et de secours (SDIS) a été construit à cet emplacement et que les stations de Chardons aux ânes ne sont plus visibles. Les services départementaux routiers n'ont pas été en mesure de renseigner les rapporteurs sur les mesures éventuellement mises en œuvre dans le cadre de la construction du bâtiment du SDIS.



Figure 7 : stations de Chardons aux ânes inventoriées (source : dossier – état initial, à gauche) et situation on en 2021 (source : Géoportail, à droite)

L'Ae recommande de préciser les mesures mises en œuvre concernant les stations de Chardon aux ânes, espèce patrimoniale identifiée lors de l'état initial, au moment de la construction du bâtiment du service départemental d'incendie et de secours et de définir si besoin des mesures compensatoires correctives.

Concernant la faune, le niveau des incidences brutes par groupes d'espèces (avant définition des mesures d'évitement de réduction et de compensation) est qualifié de fort pour :

- les oiseaux nicheurs des milieux arborés à boisés et des milieux semi-ouverts en raison du risque de destruction d'individus en phase de reproduction durant la phase travaux et également en phase d'exploitation (collision),
- les chauves-souris en raison du risque en phase travaux de destruction de gîtes arboricoles au sein des haies arbustives à arborées, de la chênaie-charmaie et d'un alignement d'arbres, de la suppression de bâtiments du centre équestre, ainsi que du risque de collision en phase d'exploitation.

Le niveau des incidences brutes est moins élevé pour les oiseaux nicheurs des milieux semi-ouverts, ouverts et bâtis (risque de destruction d'individus en phase de reproduction durant la phase travaux et de collision en phase d'exploitation) et les amphibiens (défrichements en phase travaux).

Les mesures adoptées, en complément de l'évitement de zones présentant des enjeux grâce au choix du tracé, comprennent notamment :

- la délimitation des emprises chantier,

- le choix du calendrier de réalisation des travaux avec définition de périodes précises pour les différentes phases d'intervention,
- la vérification systématique de l'absence de chauves-souris dans les gîtes potentiels juste avant d'intervenir et la définition de « *mesures d'urgence* » en cas de présence de gîtes,
- la pose de tas de souches d'arbres sénescents et de bois morts lors du défrichage afin de constituer une zone de ponte de substitution pour le Lucane cerf-volant,
- des mesures visant à limiter le développement des espèces exotiques envahissantes et à éradiquer les stations de Solidage géant présentes au sein des emprises chantier,
- la remise en état après travaux et une valorisation écologique de la haie qui devra être détruite en phase chantier sur le côté est de l'allée Saint-Georges,
- l'aménagement écologique (végétalisation et aménagement en pente douce) du bassin de gestion des eaux pluviales,
- la création de quatre passages à petite faune sous chaussée et la mise en place d'un dispositif de franchissement pour les écureuils,
- la mise en place de haies afin de limiter les risques de collision avec les véhicules automobiles avec une hauteur de 4 à 6 m au niveau des axes de déplacement des chauves-souris et de 3 à 4 m minimum pour les oiseaux.

Concernant la mise en place de clôtures, celle-ci concerne uniquement la partie située au sud de la RD 118. Ceci est étonnant dans la mesure où des secteurs équivalents de la déviation ne sont pas clôturés et que la RD 1017 au nord de la déviation traverse des secteurs boisés *a priori* plus sensibles au risque de collision. Il a été indiqué aux rapporteurs que la motivation pour inclure cet aménagement n'était pas uniquement liée aux enjeux écologiques et qu'il s'agissait également de reconstituer un espace clos en lieu et place de celui existant, de grandes propriétés étant traditionnellement closes dans le territoire (y compris de grandes parcelles agricoles). L'Ae observe que le dispositif prévu serait *a priori* infranchissable pour la petite et la moyenne faune sur une longueur de 1 000 m environ. Elle s'interroge en conséquence sur la pertinence de ne prévoir qu'un seul passage, alors qu'il est d'usage d'en prévoir un tous les 300 m, et uniquement pour la petite faune, pour une zone qui se retrouvera isolée des espaces naturels avoisinants.

Concernant les haies, les hauteurs indiquées comme variables en fonction des zones et mises en œuvre sur l'ensemble du linéaire dans la description de la mesure ne sont pas détaillées sur les plans du projet et ne concerneraient que certaines sections de la déviation.

L'Ae recommande de reconsidérer la solution consistant à prévoir une clôture empêchant le passage de la petite et de la moyenne faune avec un seul passage à petite faune sur la portion sud du tracé et de préciser les zones d'implantations des haies et leurs caractéristiques.

Compte tenu des mesures définies, les impacts résiduels sont jugés, au plus, faibles à l'exception des impacts, qualifiés de moyens, pour les oiseaux nicheurs des milieux bâtis (l'Hirondelle rustique compte tenu de la présence de dix nids observés dans le bâtiment du centre équestre qui sera détruit), et les mammifères.

Concernant l'Hirondelle rustique, une mesure de compensation est prévue. Elle consiste à créer, aux abords immédiats du bâtiment détruit par le projet, un bâtiment dédié à l'espèce, d'une surface

d'environ 50 m². Une partie des nids existants au niveau du bâtiment détruit y seront déplacés et des nids artificiels seront mis en place.

Sont également prévues des mesures d'accompagnement, dont notamment le boisement d'une surface d'environ 1,8 ha le long de la déviation routière (en complément de 0,52 ha comptabilisés par ailleurs au titre de la reconstitution des arbres d'alignement). Cette mesure serait appliquée le long de sections se trouvant en plein champ mais aussi le long de lisières boisées, en particulier le long du massif forestier situé au sud de la déviation. Or, comme indiqué dans le dossier, cette zone est partiellement inscrite dans le périmètre de la Znieff du « Bois de Morrière » dont le [formulaire](#) mentionne explicitement « *[qu'il] serait nécessaire d'éviter le boisement des lisières et des trouées* ».

L'Ae s'interroge sur la pertinence de la mesure, compte tenu aussi de l'augmentation potentielle du risque de collision pour les chauves-souris et les oiseaux, lié à la suppression de la zone tampon entre l'espace boisé et la déviation. Elle observe également que le choix de ne pas accoler la déviation au massif boisé est présenté par ailleurs dans le dossier comme une mesure visant à limiter le risque de dérangement de la faune¹¹.

L'opportunité du boisement de la zone doit être reconsidérée et nécessiterait notamment un échange avec le conservatoire d'espaces naturels des Hauts-de-France qui a rédigé le formulaire de la Znieff.

L'Ae recommande de reconsidérer l'opportunité de boiser la zone située entre la route et les boisements actuels et notamment d'avoir un échange avec le conservatoire d'espaces naturels des Hauts-de-France à ce sujet.

2.3.3 Milieu humain

Contexte urbanistique, mode d'occupation du sol, agriculture et boisements, équipements

Selon le dossier, le projet devrait rendre inutilisables pour l'agriculture de l'ordre de 8,7 ha de terres agricoles au maximum (5,2 ha aménagés en espaces naturels, paysagers et de compensation, 3,5 ha pour l'emprise de la route elle-même) ; est relevé aussi l'impact sur les activités équestres (une relocalisation est recherchée pour le centre équestre qui sera détruit, sans qu'une solution ait été trouvée à ce jour, l'exploitant ayant refusé la première solution proposée).

Il n'est pas envisagé d'opération d'aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental, le dossier indiquant qu'une redistribution de terres à l'amiable sera étudiée avec la Safer et l'ensemble des collectivités locales pour limiter l'impact sur les deux exploitations concernées. Des travaux connexes (voiries agricoles, hydraulique) seront réalisés, sans être détaillés par le dossier, ce qui ne permet pas d'apprécier leurs éventuelles incidences et les mesures envisagées pour les limiter. Ces aménagements liés au projet en faisant partie intégrante, une démarche d'évitement est à conduire et leurs impacts sont à apprécier dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet afin de permettre d'envisager leur réduction ou défaut leur compensation.

¹¹ « De plus, le projet initial a été modifié au sud du tracé afin de s'éloigner du boisement et limiter ainsi les dérangements » (source : dossier)

Concernant la commune de La Chapelle-en-Serval, l'impact sur le centre-ville sera positif en termes de nuisances et pollution (voir 2.3.5) et plus largement de cadre de vie, avec un centre apaisé en termes de circulation, ce qui devrait être positif pour les commerces et équipements.

À l'échelle communale, la première préoccupation sera de ne pas exposer de nouvelles populations aux nuisances et pollutions, en particulier le bruit de la déviation. Le dossier indique qu'un développement urbain est prévu à l'ouest de la commune, sans risque d'incidence de la déviation dans ce cas, et au sud du hameau du Vieux Château, dont il apparaît que les quelques habitations devront être protégées par un merlon acoustique, prévu par le projet.

Lors de la rencontre avec les rapporteurs il a été indiqué que l'extension urbaine prévue serait de faible surface, en continuité du bourg actuel et éloignée de la déviation, dans une zone peu exposée au bruit d'après les cartes isochrones établies dans l'étude acoustique. Ces éléments *a priori* rassurants doivent être confirmés dans le dossier et dans les prescriptions inscrites dans les documents d'urbanisme.

À échelle plus large, il sera important de ne pas créer des zones d'activités ou d'habitation sur la commune ou dans les communes voisines dans l'optique de bénéficier d'un accès à la déviation et de conditions de circulation en apparence améliorées, ce qui pourrait rapidement générer des trafics supplémentaires et annuler tout ou partie des effets positifs du projet. Les échanges en réunion des rapporteurs avec le Conseil départemental de l'Oise et la commune de La Chapelle-en-Serval ont montré que cette préoccupation semblait bien partagée, mais cette thématique n'est pas abordée dans le dossier.

L'Ae recommande :

- ***de préciser dans le dossier les évolutions prévues en termes de zones d'habitation et de démontrer leur acceptabilité au regard des nuisances et pollutions, en particulier bruit, dans la situation une fois la déviation construite,***
- ***à la commune de La Chapelle-en-Serval d'encadrer strictement le développement de logements et équipements pour ne pas exposer leurs habitants et usagers aux nuisances et pollutions générées par la déviation,***
- ***à l'ensemble des collectivités locales et à l'État de veiller dans les orientations et documents d'aménagement et d'urbanisme (Scot, PLU etc.) à ce que la réalisation du projet ne s'accompagne pas d'aménagements (zones de logement, d'activités, entrepôts) qui généreraient des trafics supplémentaires sur la déviation (et potentiellement par rebond en centre-ville de La Chapelle-en-Serval), annulant en grande partie les effets positifs du projet sur la circulation et les pollutions et nuisances.***

2.3.4 Cadre de vie et santé

Trafic

La réalisation de la déviation conduirait selon le dossier à un report dans chaque sens de l'ordre de 900 véh/h à l'heure de pointe du matin et de 700 véh/h à l'heure de pointe du soir. Selon les simulations fournies, le trafic journalier en centre-ville ne serait plus que de l'ordre de 3 000 véh/j avec un taux de poids lourds réduit à 2 % seulement. Ces résultats, peu lisibles car noyés au milieu

de tableaux de chiffres, pourraient être plus mis en avant. Même s'il convient de les considérer avec prudence compte tenu des incertitudes, ils sont particulièrement éclairants sur les bénéfices attendus pour la qualité de vie des riverains concernés.

Il est mentionné dans l'analyse des variantes que les études ont été réalisées avec comme objectif le maintien de la « *possibilité d'intégrer les modes doux selon l'évolution des besoins* ». Il a été indiqué aux rapporteurs que ceci n'est pas le cas dans la version du projet présentée à l'enquête publique. L'abandon de l'option de voies cyclables et piétons dans la déviation peut se révéler pertinent dans la mesure où le réaménagement du centre-ville pourra à terme offrir un itinéraire sécurisé et confortable. Il conviendrait néanmoins, le développement de ces modes devant réglementairement accompagner tout projet d'infrastructure nouvelle autres que les voies rapides et autoroutes, que le Conseil départemental et la commune présentent clairement les objectifs pour le développement des modes actifs et comment ceux-ci s'insèrent dans un cadre plus large que celui du projet.

L'Ae recommande au Conseil départemental et à la commune de présenter leurs objectifs pour le développement des modes actifs et la cohérence avec les aménagements envisagés à une échelle plus large.

Le dossier ne précise pas les temps de trajet prévus une fois la déviation réalisée. Compte tenu de l'allongement des distances parcourues et des phases d'accélération et de décélération nécessaires avec les giratoires, les évolutions par rapport à la situation actuelle sont *a priori* limitées.

L'Ae recommande de réaliser une analyse des temps de parcours dans la configuration future et de la comparer à la situation actuelle.

Concernant la vitesse de circulation, prévue à 80 km/h, l'Ae observe que la possibilité de réduire celle-ci à 70 km/h n'a pas été envisagée. Ceci pourrait pourtant se révéler pertinent afin d'améliorer les performances du projet en termes de réduction des nuisances acoustiques et de limitation des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. L'effet sur les temps de trajet serait limité et contribuerait plutôt, de façon modeste, à éviter des effets indésirables en termes de trafic reporté ou induit et d'urbanisation.

L'Ae recommande d'analyser les possibilités qu'offrirait une réduction de la vitesse de circulation à 70 km/h en termes de réduction des nuisances acoustiques et de limitation des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Qualité de l'air

Une étude « air-santé » est réalisée, conformément aux préconisations usuelles en ce sens. Elle considère comme scénario sans projet une situation avec une hausse de trafic, qui ne semble pas totalement corrélée aux observations récentes et aux éléments du dossier (cf. ci-dessus), mais est en revanche majorante en termes d'incidences.

Les modélisations montrent une augmentation des émissions de 7 % pour les oxydes d'azote, NO_x, à la mise en service et de 2,4 et 3,6 % pour les particules PM₁₀ et PM_{2,5} respectivement, du fait en particulier de l'allongement des parcours. En termes de concentration dans l'air ambiant les modélisations montrent sans surprise une amélioration en centre-ville et une dégradation le long

de la déviation, le phénomène étant plus marqué pour le dioxyde d'azote que pour les particules (en centre-ville le niveau moyen en NO₂ pourrait passer de 12 µg/m³ à 8-9 µg/m³, avec une augmentation du même ordre sur le tracé).

L'indice pollution-population (IPP)¹² évolue en conséquence à la baisse, les habitants étant moins exposés aux pollutions atmosphériques : il baisse de 20 % par rapport à la situation sans projet à la mise en service, et de 12 % à horizon de 20 ans.

Une évaluation quantitative des risques sanitaires est aussi conduite, en considérant l'école des Dimerons, établissement vulnérable le plus proche (en limite ouest de l'aire d'étude), et conclut à des baisses pour les effets de risques aigus ou de risques chroniques avec effet de seuil (quelques %) et à très peu d'évolution pour les effets sans seuil (déterminés par le chrome et le benzène, et la pollution de fond, considérée comme stable dans la modélisation, le projet ayant peu d'impact sur ces paramètres).

Ces éléments permettent de conclure à un impact d'ensemble positif du projet en termes de risques sanitaires liés à la qualité de l'air, mais ces effets ne seront pérennes que si l'urbanisation à proximité de la déviation est strictement limitée et si la planification de l'aménagement du territoire et des mobilités veille à ne pas induire de trafics supplémentaires facilités par la création de la déviation, comme indiqué au début de ce paragraphe 2.3.4.

Par ailleurs le dossier ne précise pas si un suivi de la pollution atmosphérique après réalisation de la déviation permettra de vérifier la concrétisation des évolutions attendues.

L'Ae recommande de prévoir des campagnes de mesure de la pollution atmosphérique avant et après réalisation du projet, au centre-ville et sur le tracé de la future déviation, pour suivre l'évolution des concentrations de polluants et la concrétisation des effets attendus, et pour définir des mesures correctrices en cas d'évolution négative imprévue.

Ambiance sonore

Les modélisations (conduites sur des dizaines de points récepteurs) montrent que les niveaux de bruit en façade des habitations actuellement exposées à la RD 1017 diminuent de 7 à 9 dB(A), ce qui est une amélioration forte. La déviation permet par ailleurs la résorption de points noirs de bruit existants (diminution du niveau de bruit de l'ordre de 10 dB(A)).

Pour les façades arrière des habitations en retrait exposées à la voie nouvelle, la valeur globale calculée reste inférieure à 60 dB(A) sauf sur un point récepteur, où une valeur de 62 dB(A) est atteinte à l'horizon 20 ans après la mise en service (elle reste inférieure à 60 dB(A) à la mise en service). Du fait du dépassement de la valeur réglementaire de 60 dB(A) des protections à la source sont à mettre en œuvre par le maître d'ouvrage pour cette habitation. L'Ae souligne qu'il serait utile de comparer les niveaux de bruit, non pas seulement aux valeurs réglementaires mais aux valeurs édictées par l'OMS qui sont plus représentatives des impacts sanitaires du bruit.

¹² Indicateur qui représente de manière synthétique l'exposition potentielle des personnes à la pollution atmosphérique due au projet routier et aux voies impactées par celui-ci. Il ne doit en revanche pas être considéré comme un indicateur sanitaire à proprement parler. L'IPP est le résultat du croisement des concentrations des polluants retenus et des populations exposées sur la zone d'étude.

L'étude acoustique a simulé la mise en place de deux types de protection, un à base d'écrans acoustiques, un à base de buttes. La simulation montre le respect des valeurs réglementaires avec le dispositif à base d'écrans, mais le maître d'ouvrage a choisi de mettre en place des buttes-merlons de 2 m de haut (la déviation étant par ailleurs en remblai au-dessus du terrain naturel), dans la zone du hameau du Vieux Château. Ceci apportera une diminution supplémentaire du bruit par rapport à la seule mise en place d'écrans acoustiques (de l'ordre par exemple de 2 dB au récepteur 18C concerné par le dépassement de la valeur de 60 dB(A) dans la situation sans protection acoustique), ce qui est à signaler. Le dossier ajoute que la reconstitution-mise en place en plusieurs endroits du tracé de murs de pierre (en particulier suite aux demandes de l'architecte des bâtiments de France dans un objectif d'intégration paysagère) apportera une protection supplémentaire (non modélisée), en certains endroits.

Au-delà de l'amélioration forte en centre-ville, la prise en compte de la prévention du bruit le long du tracé de la déviation apparaît de bon, voire très bon niveau.

Comme indiqué au 2.3.4 de cet avis il sera cependant nécessaire d'encadrer strictement les possibilités de développement de l'urbanisation à l'est du bourg pour ne pas exposer de nouvelles populations à des niveaux de bruit important, tout en veillant à ne pas induire de trafic routier supplémentaire sur la RD 1017, ce qui pourrait annuler tout ou partie des bénéfices du projet.

Afin de vérifier les niveaux de bruit réels au droit des bâtis concernés par les protections mises en œuvre, des campagnes de mesures seront réalisées dans l'année de la mise en service de la voie et trois ans après la mise en service (après montée en charge de l'infrastructure). En cas de difficulté le maître d'ouvrage devra définir des mesures supplémentaires de réduction du bruit (limitation de vitesse, renforcement des protections etc.).

2.3.5 Effets cumulés

Le dossier présente une analyse des effets cumulés possibles avec d'autres projets à une double échelle avec :

- une aire rapprochée : la commune de La Chapelle-en-Serval et ses alentours (communes adjacentes de première et deuxième couronne) pour l'analyse de tous les effets,
- et une aire élargie : l'axe RD 1017 entre Senlis et Villeron pour l'analyse des projets ayant un effet sur le trafic.

Des projets routiers, d'activités économiques (dont un entrepôt important à Vémars), de zones mixtes logements - activités économiques, ou d'équipements divers, sont identifiés et analysés. Certains déjà réalisés ou en voie de l'être sont inclus dans l'état initial de l'environnement ou dans certaines hypothèses des études (de trafic et d'effets en découlant), comme la réalisation de la zone mixte de la Fosse Hersent à Survilliers, même si son impact sur le trafic sur la RD 1017 est jugé faible. Concernant les projets susceptibles d'avoir des incidences en termes de trafic, l'analyse conclut à leur caractère négligeable en raison en particulier de l'éloignement, de la dimension très locale de certains projets, ou des itinéraires qui seront empruntés très majoritairement (autoroute A1 pour l'entrepôt logistique de Vémars).

Le dossier conclut à l'absence d'effets cumulés avec d'autres projets. Cette conclusion semble plausible dans l'état actuel des projets mais induit, comme déjà indiqué au 2.3.4 de cet avis, de

rester vigilant à un niveau territorial de proximité et plus éloigné sur les développements en termes d'aménagement, urbanisation et transports qui pourraient induire des apports de trafic sur la RD 1017 déviée.

2.4 Évaluation des incidences Natura 2000

Outre les deux sites Natura 2000 déjà cités se trouvant à proximité de l'aire d'étude (la zone de protection spéciale « Forêts picardes : Massif des trois forêts et bois du Roi » à 800 m et la zone spéciale de conservation « Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville » à 1,2 km), le projet se trouve à 11,5 km de la zone spéciale de conservation « Coteaux de l'Oise autour de Creil » et à 16,8 km de la zone de protection spéciale « Sites de Seine-Saint-Denis ».

Le dossier met en évidence des incidences brutes, avant définition des mesures d'évitement et de réduction :

- moyennes dans le cas du site « Forêts Picardes : massifs des trois forêts et bois du Roi » en raison du risque de destruction d'individus pour le Pic mar lié aux défrichements (avec 0,4 ha de boisements concernés) et du risque de dérangement pour les espèces présentes au sein du site projet et de la ZPS, en particulier en période de nidification,
- potentiellement moyennes dans le cas des « Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville » en raison des risques d'altération ou de destruction des habitats ou de dérangement ou de destruction de l'intégrité physique pour deux espèces de chauves-souris (Murin de Bechstein et Petit rhinolophe).

Après définition des mesures, le dossier conclut, de façon pertinente du point de vue de l'Ae, à l'absence d'incidences significatives du projet sur le réseau Natura 2000.

2.5 Analyses coûts avantages et autres spécificités des dossiers d'infrastructures de transport

Le dossier comprend une évaluation monétarisée, pour l'année de mise en service et à un horizon de 20 ans après, des effets journaliers de la pollution de l'air (avec un gain respectivement de 1 003 € et 966 €) et des émissions de gaz à effet de serre (avec une perte respectivement de 99 € et 377 €) et conclut à un bilan positif du projet.

Les éléments pour les émissions de GES sont présentés de façon ambiguë¹³ et ne tiennent pas compte des émissions liées à la construction, ce qui doit être corrigé.

L'Ae recommande de revoir l'analyse des coûts et avantages environnementaux du projet en prenant en compte les émissions nécessaires à la construction de l'infrastructure, notamment celles liées à la fabrication des matériaux utilisés.

L'Ae constate que les effets du projet sur les nuisances acoustiques et ceux liés à l'évolution des conditions de circulation (temps de trajet et confort) ne sont pas évalués.

¹³ Avec l'indication dans un commentaire d'un gain, au lieu d'une perte, et l'indication que les effets négatifs seraient liés à l'augmentation du coût de la tonne de CO₂ au fil du temps alors que le paramètre essentiel est le caractère « émetteur » du projet.

Elle observe également, au vu des éléments partiels disponibles et en considérant une période de 20 ans après la mise en service, que le bilan socio-économique du projet serait *a priori* négatif¹⁴. Ceci devrait inciter le maître d'ouvrage à rechercher des moyens d'améliorer le bilan socio-économique du projet, ce qui pourrait notamment être fait en réduisant le bilan carbone.

2.6 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Le dossier ne comporte pas de chapitre de synthèse consacré au suivi du projet et de ses incidences, des éléments étant apportés dans la description de certaines mesures.

On relèvera en particulier qu'un suivi est prévu sur les mesures concernant le milieu naturel et sur le bruit (campagne de mesure à la mise en service et trois ans après).

L'efficacité des mesures mises en place pour le milieu naturel sera suivie aux échéances d'un an, puis trois, cinq, sept et dix ans.

En revanche aucun suivi n'est proposé en matière de pollution de l'air, de l'eau et d'émissions de GES (dont les évaluations ne sont par ailleurs pas présentées, cf. partie 2.3 de l'avis).

L'Ae recommande de compléter le dispositif de suivi des incidences du projet et de l'effet des mesures proposées pour la qualité de l'air, de l'eau et les émissions de gaz à effet de serre.

2.7 Résumé non technique

Le résumé non technique est clair et d'une longueur appropriée. Il devra être modifié pour tenir compte des observations et recommandations du présent avis.

3. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Le dossier comprend une évaluation de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de La Chapelle-en-Serval et de Survilliers. L'objectif de la modification est, selon le dossier, d'ajuster l'emprise réservée qui était inscrite dans le plan local d'urbanisme de La Chapelle-en-Serval afin d'intégrer une surface supplémentaire de 0,69 ha, en complément de 12,54 ha déjà prévus. Les évaluations environnementales correspondantes fournies n'appellent pas d'observations spécifiques de la part de l'Ae.

Par ailleurs, il a été indiqué aux rapporteurs que les PLU ayant été modifiés en 2023, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme n'est plus nécessaire. Ceci a été confirmé par le maître d'ouvrage, la commune ainsi que les services de l'État. Cette partie du dossier a donc vocation à être supprimée.

¹⁴ L'effet bénéfique en termes de pollution de l'air peut être estimé, par linéarisation, à 7,2 M€ tandis que les pertes liées aux émissions de GES seraient d'environ 2,6 M€ (en prenant en compte l'estimation sommaire fournie pour les émissions liées à la construction de l'infrastructure suite à la demande des rapporteurs). Le bénéfice attendu, qui doit de plus être actualisé, serait donc nettement inférieur au coût du projet de 9,5 M€ (source : calcul effectué par les rapporteurs)