



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'aménagement du carrefour RD 1016 - RD 201 dit "de la Pierre Blanche" à Creil et Saint-Maximin (60)**

**n°Ae : 2014-63**

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 10 septembre 2014 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement du carrefour RD 1016 - RD 201 dit « de la Pierre Blanche » à Creil et Saint-Maximin (60).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Hubert, Perrin, Steinfelder, MM. Chevassus-au-Louis, Clément, Galibert, Lafitte, Ledenvic, Letourneux, Roche, Vindimian.

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

Étaient absents ou excusés : MM. Barthod, Decocq, Ullmann

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de l'Oise, le dossier ayant été reçu complet le 24 juin 2014.

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

L'Ae a consulté, par courriers du 26 juin 2014 :

- le préfet de département de l'Oise, et a pris en compte sa réponse en date du 13 août 2014,
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Picardie, et a pris en compte sa réponse en date du 21 août 2014.

Sur le rapport de Philippe Ledenvic et de Pierre-Alain Roche, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

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

---

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae.

# Synthèse de l'avis

Le conseil général de l'Oise présente un projet de réaménagement du carrefour dit « de la Pierre Blanche », en partie Sud de l'agglomération de Creil, à proximité de la zone d'activité économique (ZAE) des Haies dans la commune de Saint-Maximin, entre la RD 1016 à 2x2 voies et la RD 201 à deux voies. Ce réaménagement consiste essentiellement à inverser la dénivellation actuelle du carrefour entre ces deux axes en abaissant le giratoire existant au niveau de la RD 201, afin de donner la priorité aux flux plus importants empruntant la RD 1016, notamment par un transit direct en partie supérieure sans passer par le giratoire.

Le principal enjeu environnemental du projet concerne l'atteinte portée aux milieux naturels et aux continuités écologiques, en particulier la destruction d'environ 1,18 ha de boisements dans des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF), dont certains dans le site classé de la forêt de Halatte.

L'étude d'impact présentée aborde l'ensemble des thématiques et est d'une lecture aisée. Elle est accompagnée de documents complémentaires, dont l'articulation avec l'étude d'impact mériterait d'être améliorée, sans pour autant apporter toutes les informations nécessaires sur certains volets : programme et schéma départementaux de mobilité, études de trafic, plusieurs éléments de l'état initial...

L'Ae recommande au maître d'ouvrage :

- de présenter plus explicitement la façon dont le projet s'intègre dans la mise en œuvre du plan départemental pour une mobilité durable (PDMD) du département de l'Oise qu'il a approuvé en 2013, en précisant l'avancement des autres opérations envisagées dans ce plan, tout particulièrement pour ce qui concerne la liaison Creil-Chambly, section par section, et notamment les caractéristiques envisagées à long terme pour la RD 201 ;
- de compléter prioritairement les études faunistiques et floristiques réalisées sur l'ensemble du périmètre, notamment à l'ouest, par des campagnes d'observation sur un cycle annuel complet permettant de couvrir les périodes les plus représentatives (principalement au printemps) ;
- de compléter et préciser les études de trafic sur un périmètre couvrant l'ensemble de l'agglomération, de façon lisible et accessible pour le public :
  - pour l'état initial et aux échéances 2020, 2030 et 2040,
  - en moyenne et aux heures de pointe du matin et du soir,
  - en explicitant les hypothèses prises pour l'évolution des générateurs de trafics,
  - en tenant compte de la mise en œuvre du PDMD, notamment des autres projets prévus dans l'action « liaison Creil-Chambly », et de leurs effets sur les trafics sur la RD 200 afin de mieux fonder l'analyse des impacts du projet, y compris les impacts indirects pour les voiries susceptibles d'être en partie délestées ;
- de compléter, dans la logique « éviter - réduire - compenser », la discussion des variantes étudiées, notamment pour ce qui concerne les deux composantes du projet générant les enjeux environnementaux principaux : le bassin de retenue et d'infiltration des eaux pluviales et la bretelle d'accès au giratoire bas de l'échange RD 1016 - RD 201 depuis la RD 1016 dans le sens du sud vers le nord.
- d'exclure des mesures compensatoires aux défrichements, d'une part les plantations en zones déjà boisées, et d'autre part celles situées dans les délaissés et à l'intérieur des bretelles des échangeurs du projet, qui ne peuvent être considérées comme ayant des fonctionnalités comparables aux espaces détruits, et de préciser, pour les interventions proposées dans les massifs forestiers ou en lisière, les localisations précises, l'état initial des milieux concernés et le bénéfice environnemental attendu.
- de revoir l'ensemble des mesures compensatoires qu'il propose, en tenant compte des compléments d'inventaires recommandés et en s'assurant de leur compatibilité avec les aménagements prévus par le projet.

L'Ae a fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

# Avis détaillé

## 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Situation du projet

Le projet d'aménagement du carrefour RD 1016 - RD 201 dit « de la Pierre Blanche » (voir situation en Figure 1 et Figure 2) à Creil et Saint-Maximin est présenté par le conseil général de l'Oise.



Figure 1 : Situation du projet. Source : Google Maps.

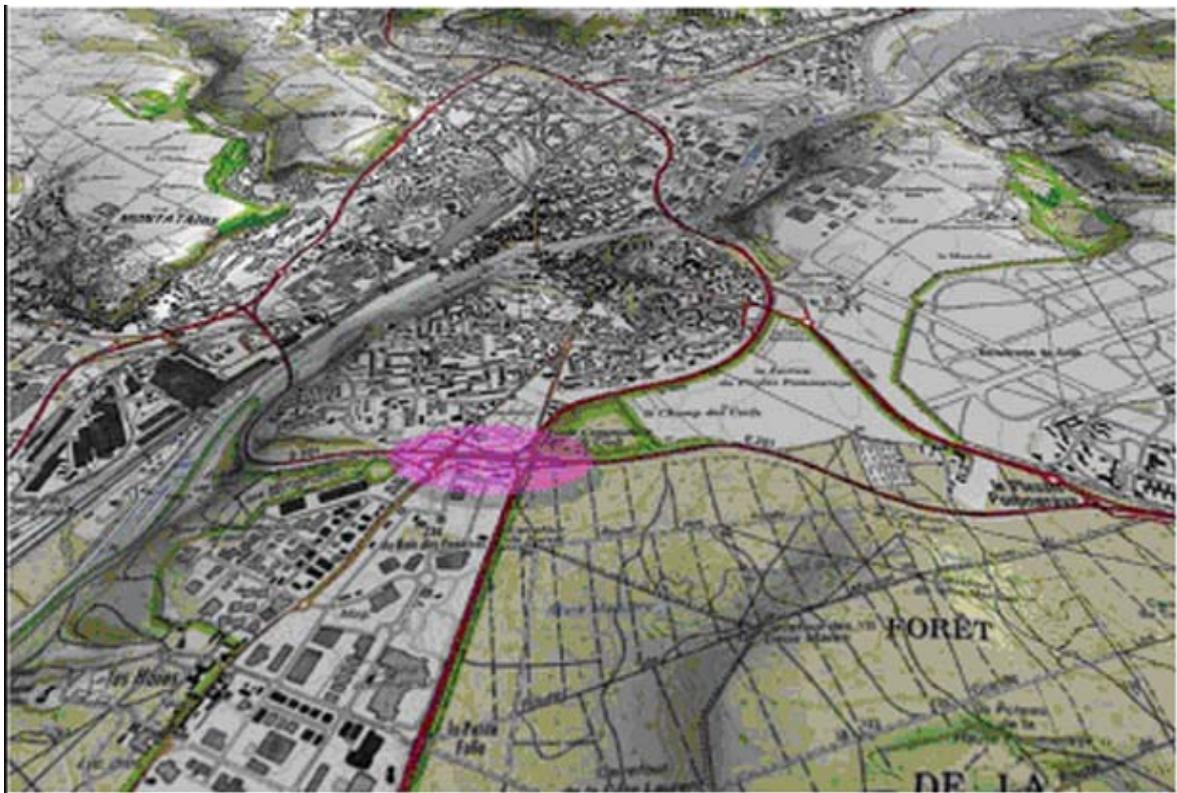


Figure 2 : Le projet au sein de l'agglomération de Creil. Source : Conseil général de l'Oise, PDMD, 2013.

Cet ensemble (Figure 3) se compose actuellement de 2 carrefours principaux :

- un giratoire dénivelé, entre la RD 201, à 2x1 voies, constituant la voie de transit direct, et la RD 1016, à 2x2 voies, se raccordant sur le giratoire, alors que les trafics sont plus faibles sur la RD 201 (TMJA<sup>2</sup> : 22 530 véh/j) que sur la RD 1016 (TMJA : 28 000 véh/j) ; ce giratoire dénivelé de la RD 1016 est en outre associé à un diffuseur permettant un échange complet avec le sens nord-sud de la RD 1016, pour la commune de Creil via la route de Chantilly, dans des conditions peu satisfaisantes (voie de décélération très courte, traversée du parking d'une station-service, insertion posant des difficultés pour l'accès de Creil sur la RD1016 vers le sud) et un accès vers Creil depuis le sens sud-nord par un passage inférieur sous la RD 1016 ;
- un diffuseur de type « losange » entre la RD 162 et la RD 201, dont les bretelles orientées vers l'est communiquent avec le giratoire dénivelé. Les bretelles se raccordent à la RD 162 par un giratoire plan au sud et un carrefour en T au nord. La RD 162 assure la liaison entre la zone commerciale de Saint-Maximin au sud (zone d'activité économique - ZAE - des Haies, zone commerciale la plus fréquentée de Picardie) et le quartier du Rocher à Creil.

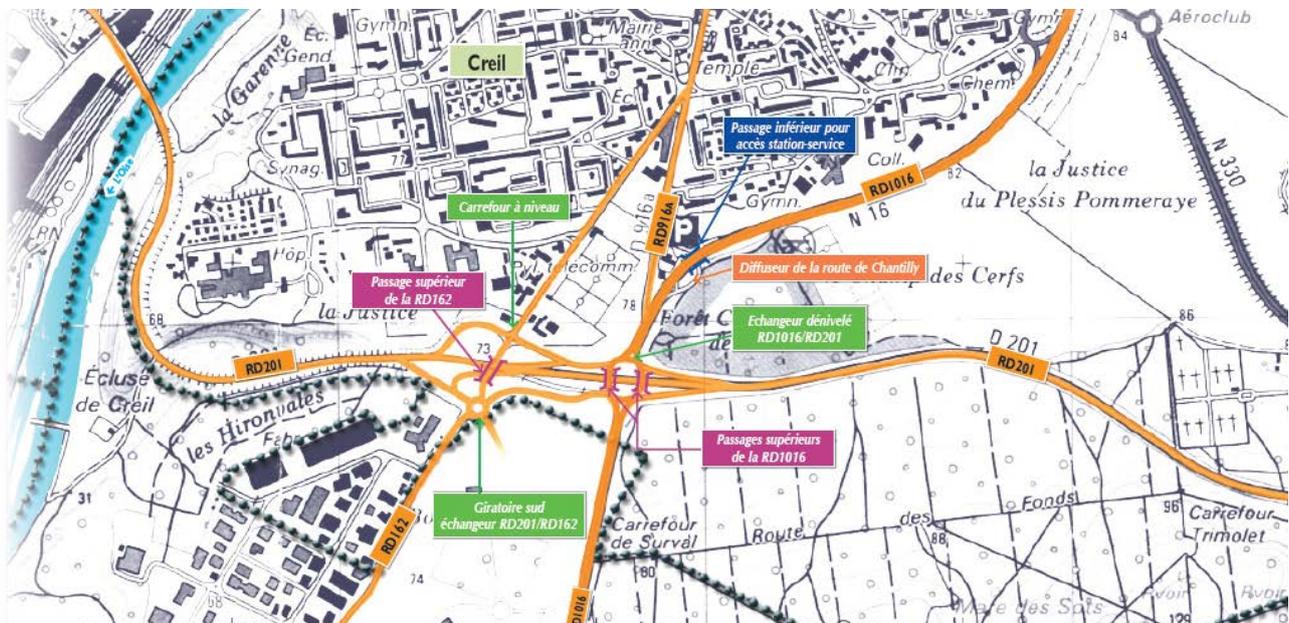


Figure 3 : Configuration actuelle des voiries. Source : dossier DUP

## 1.2 Contexte et programme de rattachement du projet

Le conseil général de l'Oise a adopté en juin 2013 un plan départemental pour une mobilité durable (PDMD)<sup>3</sup>. Il y présente une action « liaison Creil-Chambly » (action 1.2.3.1) comportant trois composantes : « contournement Sud de Creil RD 1016 – RD 201 – RD 200<sup>4</sup> » (action 1.2.3.1.a) et deux autres projets concernant la RD 92 au sud de Creil (actions 1.2.1.3.b et 1.2.1.3.c). Le « contournement Sud de Creil » comporte une sous-composante (action 1.2.1.3.a.1) qui est le présent projet de réaménagement du carrefour.

2 TMJA : trafic moyen journalier, mesuré en véhicules par jour : véh/j.

<sup>3</sup>[http://www.oise.fr/fileadmin/pdf/mes\\_services/amenagement\\_territoire/routes\\_transports/plan\\_departemental\\_pour\\_une\\_mobilite\\_durable.pdf](http://www.oise.fr/fileadmin/pdf/mes_services/amenagement_territoire/routes_transports/plan_departemental_pour_une_mobilite_durable.pdf)

<sup>4</sup> Route départementale qui longe l'Oise en rive droite, depuis l'autoroute A1 au nord jusqu'au sud de l'agglomération de Creil

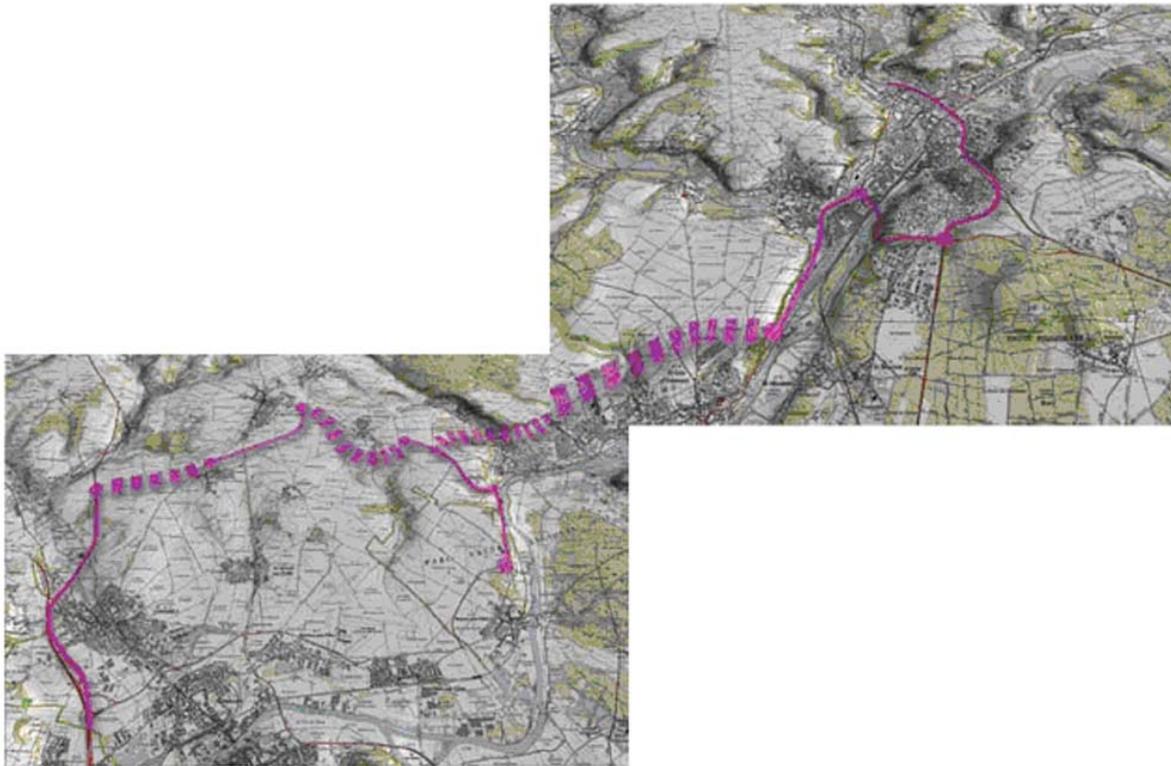


Figure 4 : Liaison de Creil (en haut à droite de l'image) à Chambly (en bas à gauche). Source : PDMD

Concernant la liaison Creil-Chambly :

- le PDMD (Figure 4) indique qu'elle « fait partie des grands itinéraires d'intérêt interrégional. Le plateau de Thelle, la vallée de l'Oise et notamment les agglomérations de Creil / Nogent-sur-Oise/ Montataire, Thiverny, Saint-Leu-D'Esserent, Précy-sur-Oise, Blaincourt-les-Précy ne présentent pas d'infrastructures routières adaptées à l'activité » ;
- le présent dossier d'enquête publique (document E p.33) précise que « le projet de liaison entre Creil et Chambly est actuellement à l'étude et a pour objectif de créer un itinéraire à 2x2 voies reliant Compiègne, l'A1, Creil et l'A16 via la RD 1016 en contournement de Creil. ».

Concernant le contournement sud de Creil (Figure 5), le PDMD indique que « Nogent sur Oise et Montataire, communes urbaines, sont traversées par la RD 200 classée en 1ère catégorie. En ville, les nuisances liées à l'intensité du trafic sont très importantes en termes de bruit et d'insécurité et l'infrastructure présente des problèmes de congestion. L'opération consiste, en utilisant l'infrastructure, à reporter les trafics de transit de la RD 200 sur le barreau RD 1016 - RD 201 - RD 200, contournant par le sud-est l'agglomération pour :

- supprimer les congestions en centre-ville,
- réduire les temps de trajet,
- améliorer le cadre de vie des riverains.

Ce barreau s'inscrit au sein d'une liaison interrégionale reliant Creil à Chambly ».

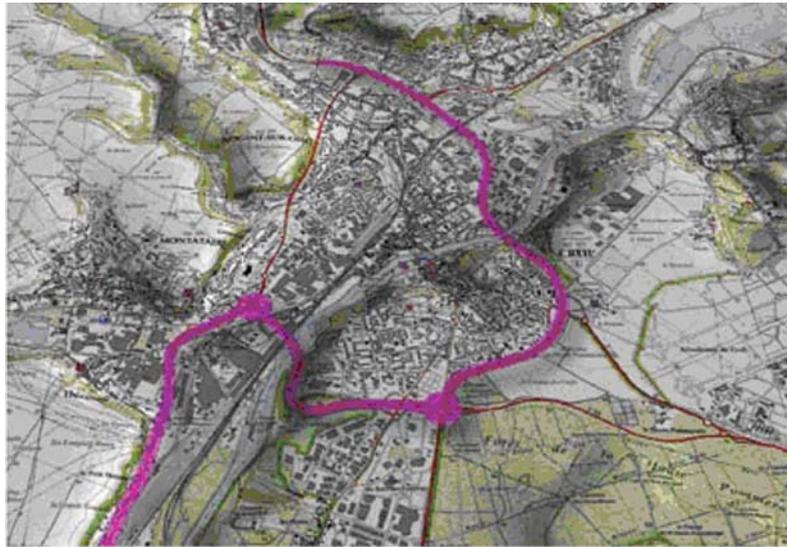


Figure 5 : Contournement sud de Creil. Source : Conseil général de l'Oise, PDMD, 2013.  
Le point rouge en bas à droite correspond au projet du présent dossier

Concernant l'opération d'aménagement du carrefour de la Pierre Blanche, le PDMD indique enfin que « la RD 1016 est une route nationale d'intérêt local (RNIL) transférée au département en 2006. Elle franchit la RD 201 au niveau du plateau de Creil par un ouvrage qui forme un giratoire dénivelé. Cette intersection connaît des dysfonctionnements aux heures de pointes, liés au principe du carrefour qui crée une coupure sur la voie la plus chargée. Il en résulte des remontées de files importantes qui rendent parfois difficiles les accès sur l'ensemble du secteur. La RD 1016 et la RD 201 sont classées en première catégorie et supportent respectivement un trafic moyen journalier annuel de 28 000 véh/j et de 22 530 véh/j. L'opération a pour objectif d'améliorer les échanges avec la RD 201 de manière à rendre plus attractif l'itinéraire RD 1016 - RD 201 - RD 92, d'assurer la continuité de la RD 1016 à 2x2 voies sans échange à niveau entre Clermont et le carrefour du Verbois à Saint-Maximin et d'améliorer la sécurité sur cet échangeur. Les RD 1016 et 201 constituent une section du projet de liaison Creil - Chambly. »

Dans le dossier, le projet est justifié par le maître d'ouvrage principalement par le souci de résoudre des problèmes avérés et récurrents de remontées de files en heure de pointe liées essentiellement aux dessertes locales (zone commerciale et agglomération de Creil).

Le dossier fait également mention d'un objectif de réduction des trafics sur la RD 200 qui pourraient se reporter sur la RD 201, mais les caractéristiques à terme de cette dernière ne sont pas explicitement indiquées ni dans le PDMD ni dans le dossier, alors que les emprises et les ouvrages de franchissements semblent avoir été initialement conçus dans l'objectif d'un élargissement possible de la RD 201 à 2x2 voies.

***Pour la bonne information du public, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de développer dans son dossier le contexte plus général dans lequel son projet s'intègre, notamment les projets du plan départemental pour une mobilité durable (PDMD) du département de l'Oise, approuvé en 2013, en rapport avec ce projet-ci.***

***Elle recommande en particulier au maître d'ouvrage de présenter un état d'avancement des autres opérations envisagées au PDMD et affectant la zone du présent projet, ainsi que les caractéristiques envisagées pour la liaison Creil-Chambly, section par section, en précisant ses intentions sur le passage, ou non, à 2x2 voies de la RD 201 dans la portion de contournement Sud de l'agglomération.***

### 1.3 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet (Figure 6) consiste principalement :

- à inverser la dénivellation actuelle du carrefour afin de donner la priorité aux flux plus importants empruntant la RD 1016, en leur permettant notamment un transit direct en partie supérieure sans passer par le giratoire d'échange entre les deux voies (Figure 7) ;
- à reconfigurer les échanges de la RD 201 et de la RD 162, (Figure 8) et à reprendre les accès depuis la RD 1016 au quartier du Rocher par la RD 916a (Figure 9).

Il comporte également un bassin d'infiltration des eaux pluviales.

Son coût est estimé à 31 millions d'euros TTC (valeurs 2013).

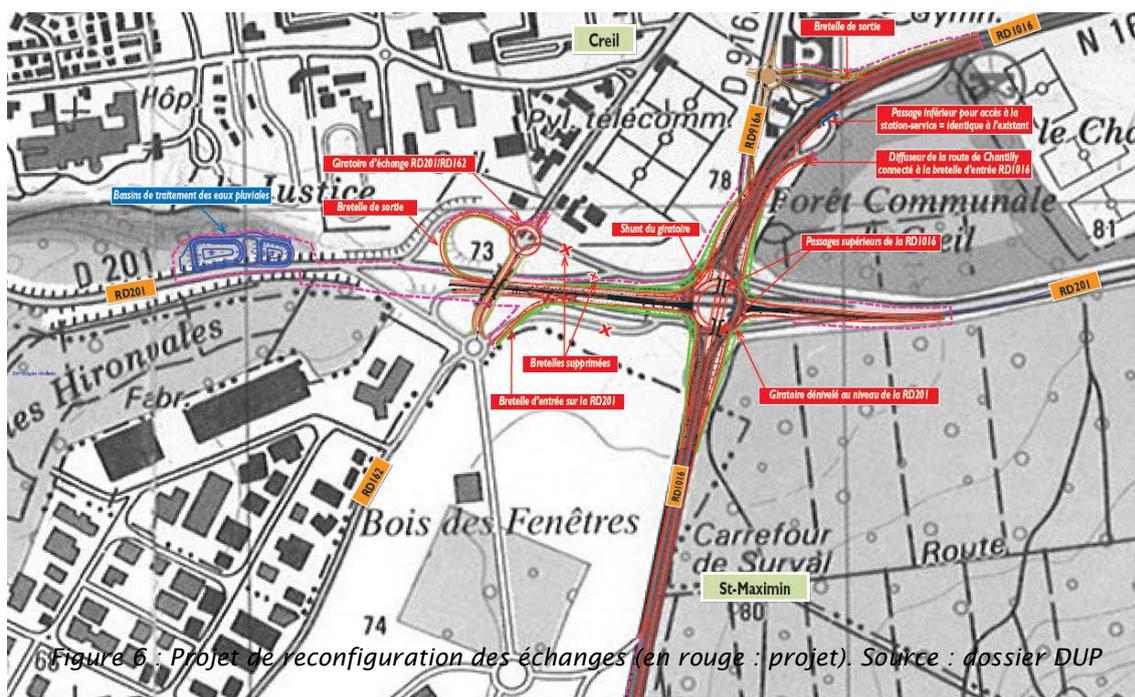


Figure 6 : Projet de reconfiguration des échanges (en rouge : projet). Source : dossier DUP



Figure 7 : Inversion de la dénivellation RD 1016 - RD 201 (en rouge sur l'image de gauche : projet). Le giratoire sera de plus petite taille et situé en bas au niveau de la RD 201 actuelle, alors que le giratoire actuel est en haut au niveau de la RD 1016 et de plus grande taille. Source : dossier DUP

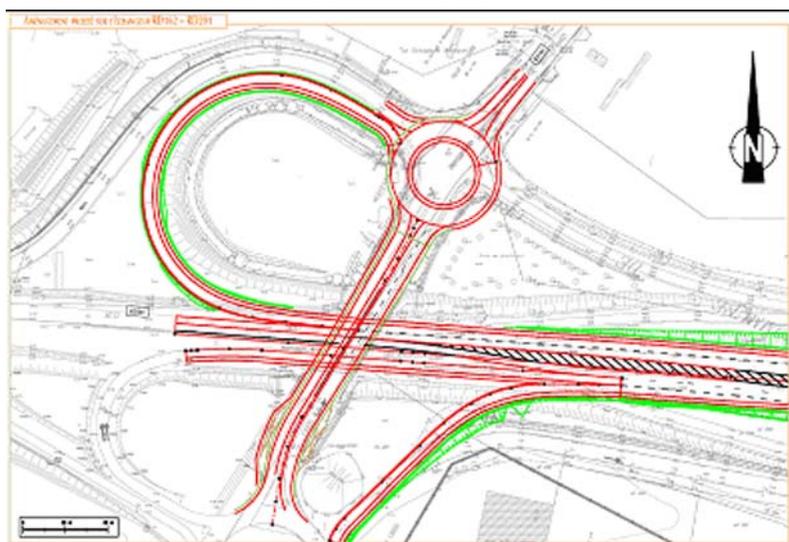


Figure 8 : Modification des échanges RD 201 – RD 162. Source : dossier DUP

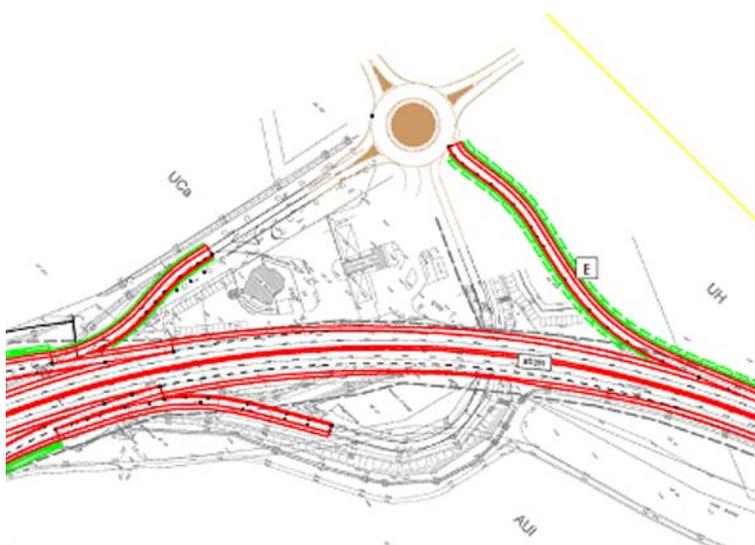


Figure 9 : Modification de l'accès depuis la RD 1016 vers le quartier du Rocher (route de Chantilly).  
Source : dossier DUP

Il comprend :

- l'inversion de la dénivellation de l'échangeur RD 1016 / RD 201, avec des bretelles d'accès au giratoire bas rétablissant tous les mouvements et une voie directe de tourne à droite (shunt) fluidifiant les échanges RD 1016 nord - RD 201 ouest ;
- l'aménagement d'un giratoire en remplacement du carrefour en croix sur la RD 162 au nord de l'échange avec la RD 201 ;
- la création d'une bretelle de sortie en boucle depuis la RD 201 est vers le giratoire nord de la RD 162 et d'une bretelle d'entrée vers la RD 201 est depuis le giratoire sud de la RD 162 ;
- le rétablissement du demi-diffuseur de la route de Chantilly via les bretelles permettant les échanges entre la RD 1016 nord et le giratoire dénivélé ;
- la création d'une bretelle de sortie depuis la RD 1016 nord vers la route de Chantilly en amont de la station-service, avec raccordement par un giratoire à la charge de la commune ;
- le rétablissement des accès à la station-service via les bretelles du diffuseur de la route de Chantilly ;
- la mise en compatibilité du projet avec les projets d'itinéraire mode doux le long de la RD 162, d'élargissement de la RD 201, de création d'un arrêt de bus et d'aménagement d'une zone de covoiturage ;
- la création d'un bassin d'infiltration des eaux pluviales.

Les travaux sont prévus sur une emprise de 14,78 ha, dont près de 10 sont des milieux naturels identifiés comme tels (zones N et espaces boisés classés) dans les documents d'urbanisme. Une

partie des espaces concernés sont sous maîtrise foncière du conseil général, et qualifiés par celui-ci en espaces naturels sensibles (ENS), seuls 12 900 m<sup>2</sup> des terrains privés sont à acquérir. Le projet sera excédentaire en déblai : il est prévu 154 000 m<sup>3</sup> de déblai contre 29 300 m<sup>3</sup> de remblai. Le devenir des déblais excédentaires n'est pas précisé.

Les travaux concernent directement le site classé « Forêt de la Haute-Pommeraye » et le site inscrit « Vallée de la Nonette » (Figure 10).

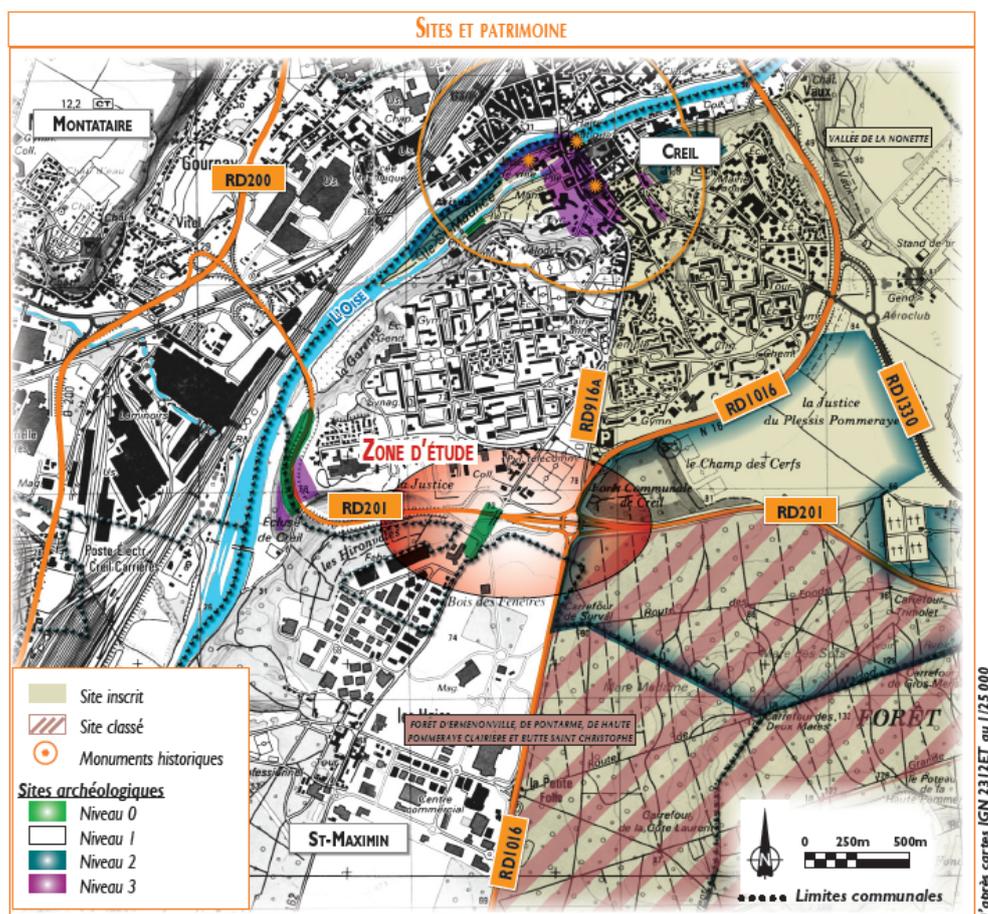


Figure 10 : Sites affectés par le projet (source : dossier)

Ces travaux prévoient le défrichage d'environ 1,18 ha situés dans des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF)<sup>5</sup> de type I (Figure 11) :

- 1 800 m<sup>2</sup> dans le parc naturel régional (PNR) Oise-Pays de France, dans la ZNIEFF de type I « le massif forestier d'Halatte » dont :
  - 1 200 m<sup>2</sup> du massif boisé de la Haute Pommeraye, en site classé des "Forêts d'Ermenonville, de Pontarme, de Haute-Pommeraye, clairière et butte de Saint Christophe" ;
  - 600 m<sup>2</sup> de la forêt communale de Creil, en site inscrit de la vallée de la Nonette ;
- 10 000 m<sup>2</sup> de boisements dans la ZNIEFF de type I « Coteaux de Vaux et de Laversine », pour l'implantation d'un bassin d'eaux pluviales, en limite d'un lotissement en construction, à environ 200 mètres d'un site Natura 2000, la zone spéciale de conservation<sup>6</sup> (ZSC - directive « habitats ») « Coteaux de l'Oise autour de Creil ».

5 Lancé en 1982, 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.

6 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 sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

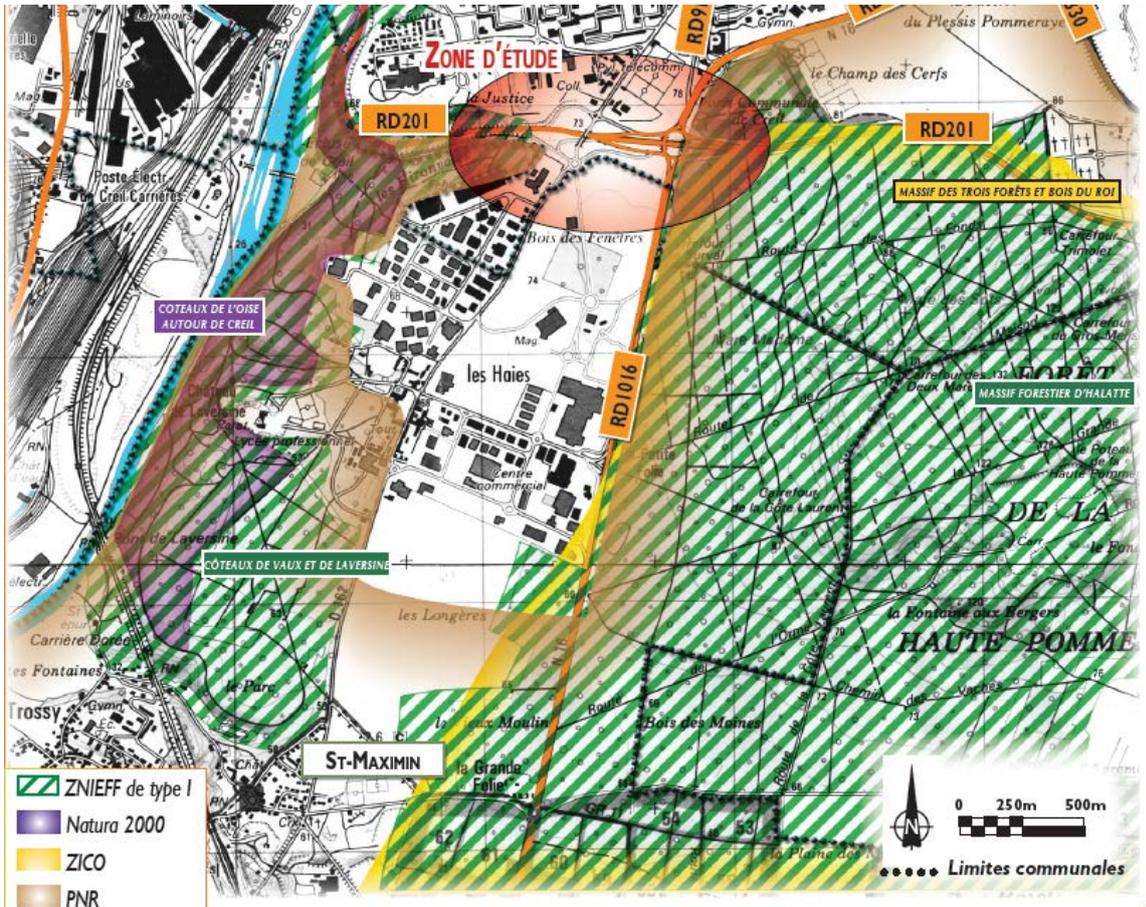


Figure 11 : Situation du projet au regard des zones protégées. Source : dossier DUP

Parmi les habitats protégés affectés par le projet (Figure 12), la « chênaie-charmaie » est classée à l'annexe I de la directive Habitats 92/43/CEE.

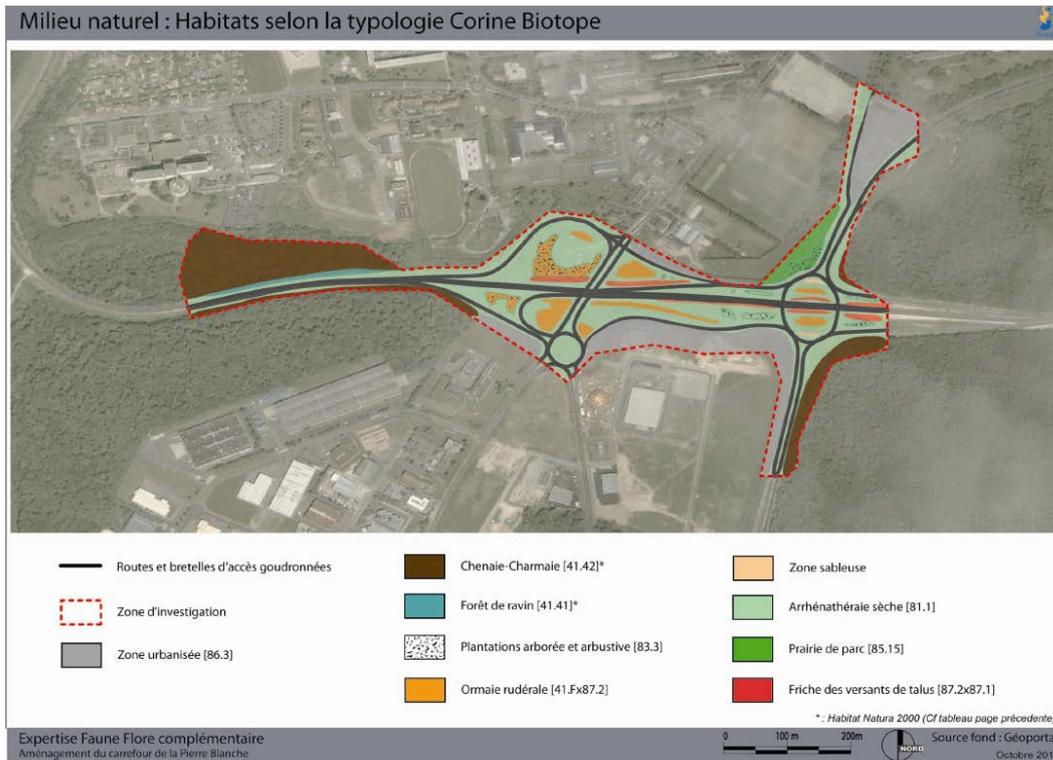


Figure 12 : Les habitats dans le périmètre du projet. Source : Dossier DUP

## **1.4 Procédures relatives au projet**

Le projet est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 6°b (modification substantielle d'autoroutes et voies rapides, y compris échangeurs) de l'annexe à l'article R.122-2 du code de l'environnement. Le présent dossier est présenté en vue d'obtenir une déclaration d'utilité publique. Une enquête parcellaire est prévue conjointement.

Il affecte directement le site classé par décret du 28/08/1998 des "Forêts d'Ermenonville, de Pontarme, de Haute-Pomeraye<sup>7</sup>, clairière et butte de Saint-Christophe". Il nécessite donc une demande d'autorisation spéciale du ministère de l'écologie en application de l'article L.341-10 du code de l'environnement. En application de l'article R.122-6-II du code de l'environnement (CE), l'autorité de l'Etat compétente en matière d'environnement pour rendre l'avis prévu à l'article L.122-1 est l'Autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

En raison de son impact sur le milieu aquatique, le projet fait l'objet d'une procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (articles L.214-1 et suivants et R.214-1 et suivants du code de l'environnement). Le dossier correspondant est joint à la demande.

Ce projet nécessite la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) de Creil et de Saint-Maximin. En effet, le défrichement prévu est situé en espace boisé classé (EBC), où il est interdit au titre de l'article L.130-1 du code de l'urbanisme. Les dossiers correspondants sont joints à la demande.

## **1.5 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae**

Les principaux enjeux environnementaux du projet concernent l'impact sur les milieux naturels et les continuités écologiques, en particulier la destruction d'environ 1,18 ha de boisements dans des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF), dont certains en site classé, notamment :

- 1 800 m<sup>2</sup> dans la ZNIEFF de type I « le massif forestier d'Halatte » à l'est du projet ;
- 10 000 m<sup>2</sup> de boisements dans la ZNIEFF de type I « Coteaux de Vaux et de Laversine ».

Le rétablissement de la continuité d'itinéraires pour les modes de déplacements doux constitue également un enjeu.

## **2 Analyse de l'étude d'impact**

Le dossier adressé à l'Ae comprend un document principal (le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique « version juin 2014 indice E », incluant l'étude d'impact), ainsi que plusieurs autres documents annexes (dont le dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et les dossiers de mise en compatibilité avec les PLU). Leur articulation avec l'étude d'impact mériterait d'être améliorée, des informations complémentaires apparaissant également nécessaires sur certains volets. Par exemple, une étude de trafic (INGEDIA), citée dans le dossier, mais non jointe, a été transmise aux rapporteurs à leur demande – voir analyse au §.2.2.

Le code de l'environnement prévoit que les projets soumis à étude d'impact font l'objet d'une évaluation de leurs incidences au regard des objectifs de conservation des sites Natura 2000 (Cf. articles L.414-4 et R.414-19 du CE). Des composantes de cette évaluation figurent en pages 66, 67, 143 et 143. L'Ae rappelle que l'évaluation d'incidences Natura 2000 doit être autoportante et démontrer le caractère non significatif des incidences du projet (voir recommandation au 2.4.4).

---

<sup>7</sup> La forêt de la Haute Pommeraye assure la jonction entre les sites classés du domaine de Chantilly et de la forêt d'Halatte.

## 2.1 Analyse de l'état initial

L'étude comporte une analyse relativement complète de l'ensemble des thématiques requises<sup>8</sup>. Cependant, compte tenu de la sensibilité du site du projet et des travaux prévus, quelques points méritent d'être plus développés.

### 2.1.1 Écologie et patrimoine

Du point de vue écologique et patrimonial, différentes parties du projet sont situées dans plusieurs secteurs très sensibles :

- parc naturel régional (PNR) Oise – Pays de France ;
- site classé « Forêt d'Ermenonville, de Pontarmé, de Haute-Pommeraye, clairière et butte Saint Christophe » (à l'est) ;
- site inscrit « vallée de la Nonette » (au nord-est) ;
- deux ZNIEFF de type I « Les coteaux de Vaux de Laversine » et « Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville », qui mentionnent la présence de plusieurs espèces protégées dont certaines menacées ;
- à 200 m environ du site Natura 2000 « Coteaux de l'Oise autour de Creil » (ZSC FR2200379) ;
- à environ 4,8 km à l'est d'une zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO), désignée zone de protection spéciale « Forêts picardes : massif des trois forêts et bois du roi » (ZPS FR221005) par la suite ;
- dans un espace naturel sensible (ENS).

Or, l'étude de la faune et de la flore dans l'état initial (version janvier 2012) est relativement sommaire.

Elle est basée sur 4 journées d'inventaires de terrain en mai, juin, août et novembre 2010. Les conditions de ces inventaires sont peu détaillées. De plus, le périmètre de cette étude n'englobe pas le lieu d'implantation du bassin d'infiltration des eaux pluviales à l'ouest dans le boisement en ZNIEFF. La cartographie des habitats (page 20) va néanmoins au-delà de l'aire d'étude, ce qui peut prêter à confusion sur le périmètre étudié. Aucune espèce végétale protégée n'a été identifiée. Seules quelques espèces animales protégées sont observées, dont les habitats seront détruits en partie.

Une expertise complémentaire conduite en 2014 intègre l'ensemble de l'emprise mais repose sur trois relevés effectués en septembre et octobre 2013, à une période peu favorable à la détection de la majorité des espèces. Elle fait référence à des relevés réalisés entre 2011-2012, tandis que le dossier DUP fait référence à des relevés effectués en 2010-2011. Aucune autre expertise écologique n'est fournie.

Cette expertise complémentaire met en évidence des habitats naturels sensibles à l'ouest (Cf. carte page 42). Aucune espèce végétale protégée n'y a été observée mais le bureau d'étude constate que les dates d'observations ne sont pas optimales. Elle précise que les milieux favorables à l'observation de quatre espèces floristiques protégées menacées, connues dans la bibliographie sur le territoire des communes de Creil et Saint-Maximin, ne sont pas présents. Concernant la faune, elle ne détecte aucune espèce protégée menacée, hormis le Lézard des souches. Elle conclut sur ce simple constat à l'absence de nécessité de dérogation au titre de la protection des espèces.

Les arbres à cavités concernés n'ont pas fait l'objet d'inventaires approfondis (insectes, oiseaux, chiroptères).

De ce fait, cet état initial comporte des carences significatives, principalement du fait de périodes d'observation incomplètes (notamment au printemps) et des périmètres peu cohérents avec les enjeux du projet. Outre les points déjà signalés, l'Ae relève que les dates et les conditions de prospections ne sont pas précisées pour tous les taxons inventoriés : il n'est donc pas possible de juger de la pertinence des protocoles mis en place par les bureaux d'études les ayant mis en œuvre.

---

<sup>8</sup> L'article R.122-5 II 2° précise la liste détaillée des éléments à prendre en compte dans l'état initial : « la population, la faune et la flore, les habitats naturels, les sites et paysages, les biens matériels, les continuités écologiques telles que définies par l'article L.371-1, les équilibres biologiques, les facteurs climatiques, le patrimoine culturel et archéologique, le sol, l'eau, l'air, le bruit, les espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, ainsi que les interrelations entre ces éléments ».

En particulier, la possibilité de présence de plantes vernaies (à floraison printanière) protégées n'a pas été envisagée lors de la définition de la période d'étude. Ceci est d'autant plus préjudiciable à l'évaluation des impacts, que le projet prévoit la destruction d'un habitat prioritaire au sens de la directive habitat qui est fortement susceptible d'héberger des plantes protégées à floraison précoce. Pour mémoire, l'habitat prioritaire<sup>9</sup> dit des « Forêts de pentes, éboulis, ravins du Tilio-Acerion » (9180\*) est considéré comme rare et de grande valeur patrimoniale d'après les cahiers d'habitats du Muséum national d'histoire naturelle (MNHN).

***L'Ae recommande de compléter les études faunistiques et floristiques réalisées sur l'ensemble du périmètre, notamment à l'ouest, par des campagnes d'observation sur un cycle annuel complet permettant de couvrir les périodes les plus représentatives (principalement au printemps).***

Les boisements et espaces verts situés de part et d'autre de la RD 201 constituent la principale continuité écologique entre les secteurs boisés aux extrémités est et ouest du projet, signalée comme telle dans le dossier.

L'étude d'impact mentionne également plusieurs espèces invasives (Buddleia de David et Robinier faux acacia).

L'analyse paysagère est relativement sommaire. Concernant les sites classés et inscrits, si leur intérêt scientifique est mis en exergue, rien n'est précisé sur les critères historiques et pittoresques ayant été retenus pour leur classement.

## 2.1.2 Hydrologie

Le projet est localisé en dehors des zones à dominante humide et des zones d'expansion de crue répertoriées par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie et l'étude d'impact ne relève pas de caractère de zone humide aux espaces concernés par le projet. Il est également situé en dehors de périmètres de protection de captage. Cependant les nappes phréatiques existantes à moins de 5 m de profondeur, présentent une sensibilité aux pollutions chroniques.

## 2.1.3 Bruit

Concernant les nuisances acoustiques, le projet est concerné par le plan d'exposition au bruit (PEB) de la base militaire aérienne de Creil. Une étude acoustique a été réalisée en mars 2010. Elle montre des niveaux sonores inférieurs au seuil réglementaire de définition des points noirs bruit en période diurne (70 dB(A)).

## 2.2 Justification du projet

Le maître d'ouvrage présente le projet comme répondant à un double objectif :

- améliorer les échanges avec la RD 201 de manière à rendre plus attractif l'itinéraire RD 1016 / RD 201 / RD 92 et diminuer les trafics sur la RD 200 traversant Nogent-sur-Oise et Montataire ;
- assurer la continuité de la RD 1016 à 2x2 voies sans échange à niveau, de Clermont au carrefour du Verbois à Saint Maximin.

Des éléments et des cartes très clairs présentent la situation actuelle. En quelques lignes, le paragraphe 11.3 retient l'hypothèse globale d'une croissance homogène linéaire du trafic de 0,5 % par an (ceci étant utilisé sur plus de 30 ans ensuite pour les simulations) à laquelle devraient être « ajoutés les trafics générés, notamment par l'extension de la ZAE des Haies ». L'étude d'impact, pages 230 et 231, présente, sous le titre « hypothèses de trafic », les résultats de simulations d'une projection en 2040 des trafics moyens journaliers, apparemment fondées sur ces hypothèses, dans la configuration actuelle du carrefour et avec le réaménagement projeté, résumées par deux cartes et deux tableaux de résultats. Leur lecture comparée peut prêter à confusion : les numérotations des

<sup>9</sup> Au sens de la directive communautaire « Habitats, faune, flore ».

tronçons différents non seulement quant aux voies fermées ou créées par l'aménagement, mais aussi pour les autres voies, et le codage du sens de circulation n'est pas expliqué. Le tableau « après aménagement » comporte vraisemblablement des erreurs de dénomination des sens.

Cette présentation appelle plusieurs observations :

- les hypothèses de trafic semblent être des extrapolations homogènes des trafics actuels : ni les taux d'évolution des différentes origines - destinations, ni les caractéristiques physiques du réseau modélisé ne sont rappelées, ni les données concernant des générateurs de trafics spécifiquement importants comme la ZAE des Haies ne sont mentionnés. Ainsi, le scénario sans le projet ne semble pas prendre en compte les actions plus larges dans le cadre du projet « Creil-Chambly » rappelé en § 1.2, en particulier d'éventuels reports de trafics de la RD 200 sur la RD 201<sup>10</sup>. L'analyse d'une configuration incluant l'ensemble des réalisations envisagées permettrait un complément utile pour la compréhension du fonctionnement du carrefour, étant entendu qu'un des paramètres importants de la justification du projet est l'écart important entre le trafic de la RD 1016 et de la RD 201.
- les données produites ne concernent que le carrefour, et non l'ensemble de la zone concernée par les objectifs affichés par le maître d'ouvrage : en particulier, aucune donnée n'est produite au regard de l'objectif affiché : « diminuer le trafic de la RD 200 dans la traversée de Nogent-sur-Oise et Montataire » ;
- les résultats de simulation avec les trafics actuels de l'aménagement et aux échéances intermédiaires 2020 et 2030 ne sont pas présentés ;
- les résultats en situation d'heure de pointe du matin (comme pour les trafics 2010) et en situation d'heure de pointe du soir ne sont pas présentés, alors qu'un des objectifs du projet est de résoudre les remontées de file aux heures de pointe ;
- les hypothèses d'une évolution de la part des transports en commun, par une amélioration de la coordination de l'offre de transports à une échelle pertinente, notamment pour permettre une liaison entre Creil et la ZAE des Houx est évoquée, mais aucun élément chiffré ne vient étayer l'impact potentiel de ces évolutions sur les trafics d'heure de pointe sur le carrefour.

***Afin de fonder l'analyse des impacts du projet sur des données représentatives vis-à-vis des objectifs poursuivis, l'Ae recommande de compléter et préciser les études de trafic, pour l'état initial et aux échéances 2020, 2030 et 2040 :***

- ***par des données de trafic en heures de pointe du matin et du soir sur un périmètre couvrant l'ensemble du réseau structurant de l'agglomération,***
  - ***par les hypothèses prises pour l'évolution des générateurs de trafics (évolution des origines et destinations, desserte de la zone d'activité notamment),***
  - ***par les effets attendus du PDMD pour l'ensemble des projets de l'axe Creil-Chambly,***
- de façon lisible et accessible pour le public.***

***Moyennant ces compléments et précisions, l'Ae recommande de préciser les résultats et effets attendus du projet, seul et avec les autres projets du PDMD, au regard des objectifs qu'il s'est fixé, notamment de réduction du trafic sur la RD 200 et de compléter l'analyse des impacts du projet sur cette base.***

### **2.3 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu**

L'article R.122-5 II 5° du code de l'environnement indique : « Une esquisse des principales solutions de substitutions examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu ».

Le maître d'ouvrage indique que « seules des variantes de raccordement ont été envisagées par : le rétablissement du mouvement RD 1016 nord - RD 201 ouest ; l'accès à la station-service ; le rétablissement du demi-diffuseur de la route de Chantilly ». Ces variantes étudiées sont bien présentées et argumentées du point de vue de leurs fonctionnalités.

---

<sup>10</sup> Sur la branche ouest de la RD201 (T12 des tableaux de la page 231 du dossier de DUP) le trafic constaté en 2010 est de 28625 véh/j et les trafics simulés pour 2040 sont respectivement (en double sens) de 32245 véh/j sans projet (augmentation de 12%) et de 35355 véh/j avec aménagement, soit un écart d'un peu moins de 10 %, un peu inférieur à l'augmentation générale du trafic.

Néanmoins, cette présentation apparaît incomplète aux rapporteurs de l'Ae : le mouvement « RD 1016-sud vers RD 201-est » aurait mérité une comparaison avec d'autres variantes que le maître d'ouvrage semble avoir examinées, notamment celle consistant à réaliser un mur de soutènement de la RD 1016 au sud-est du carrefour, permettant d'y accoler la bretelle de sortie de la RD 1016 depuis le sud vers le giratoire en contrebas, pour éviter d'empiéter sur la forêt : alors que c'est pourtant un des effets principaux du projet sur les milieux naturels dans le site classé, le maître d'ouvrage a indiqué aux rapporteurs y avoir renoncé pour des motifs de coûts et de difficultés techniques, non explicités dans le dossier.

***L'Ae recommande de mieux justifier l'option proposée pour la bretelle d'accès au giratoire bas de l'échangeur RD 1016 – RD 201 depuis la RD 1016 du sud vers l'est, compte tenu de son impact en site classé.***

La raison du choix d'un giratoire au nord de l'échangeur RD 162 – RD 201 en remplacement du carrefour en croix existant, plutôt qu'un carrefour en T, mériterait d'être également explicité.

Le projet traite les circulations douces (vélos, piétons) de façon minimaliste, sans dégrader la situation actuelle, mais sans l'améliorer. Sur ce point, l'Ae rappelle que l'article L.228-2 du code de l'environnement prévoit qu' « à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

Pour les liaisons nord-sud, c'est la RD 162 qui permet les franchissements, d'une façon correctement structurée. Il serait intéressant d'expliciter les raisons du choix d'une piste cyclable unidirectionnelle sur chaque trottoir du pont, et d'un cheminement piéton sur le seul trottoir ouest.

En revanche, si la transparence est-ouest à travers la RD 1016 est assurée, les cheminements à l'est aboutissent à des culs-de-sac. Le conseil général s'est doté en 2010 d'un schéma départemental des circulations douces<sup>11</sup> (SDCD) qui structure en trois priorités les itinéraires de longue distance. Le maître d'ouvrage a indiqué aux rapporteurs qu'à une maille plus globale, des itinéraires alternatifs répondaient à l'enjeu de ces liaisons est-ouest et d'autres projets situés plus au nord ont été évoqués. La consultation du SDCD n'a cependant pas permis d'en avoir la confirmation.

***L'Ae recommande de compléter le dossier sur les circulations douces par une présentation des projets ou réalisations qui assurent des alternatives crédibles pour les liaisons de Creil vers les forêts à l'est de l'agglomération.***

## **2.4 Analyse des impacts du projet**

Les impacts principaux d'un projet de ce type concernent les impacts provisoires liés aux travaux (trafic, bruit, poussières, ressource en eau, incidences sur la biodiversité,...) et les impacts permanents liés à la consommation d'espace (hydrologie, destruction d'espèces et d'habitats) et au report de trafic (bruit, vibrations, risques liés au transport de matières dangereuses).

### **2.4.1 Nuisances acoustiques et pollution de l'air**

Concernant le bruit, la modélisation acoustique montre que la variation attendue n'est pas significative sur le site. Ces conclusions reposent sur les estimations de trafic décrites au 2.2. Dans ces conditions, rien n'est dit des impacts indirects sur le reste de l'agglomération, en particulier concernant les avantages éventuels sur les voies délestées comme la RD 200.

Concernant la pollution de l'air liée au trafic (particules fines, ...), le dossier indique l'absence de public sensible à proximité immédiate de la RD 1016. De la même façon, il reste muet sur la situation sur les voiries que le projet pourrait délester.

***L'Ae recommande de compléter l'analyse des impacts en tenant compte des compléments de simulations de trafics recommandées ci-dessus, notamment pour ce qui concerne l'air, le bruit et les impacts sanitaires correspondants.***

---

<sup>11</sup> [http://www.oise.fr/uploads/media/schema-departemental-des-circulations-douces\\_02.pdf](http://www.oise.fr/uploads/media/schema-departemental-des-circulations-douces_02.pdf)

## 2.4.2 Hydrologie

L'augmentation des surfaces imperméabilisées d'environ 1,2 ha va modifier les écoulements des eaux pluviales. Compte tenu de la surface du bassin versant intercepté, l'assainissement fait l'objet d'une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, jointe au dossier. Un bassin de stockage est prévu au point bas avant rejet dans le milieu naturel. Dans la situation actuelle, en dehors d'un bassin existant au nord-est de la RD 1016 dans la boucle de la bretelle d'accès depuis le sud vers la station-service, les eaux pluviales ne sont pas traitées. Le projet va donc apporter une amélioration substantielle de la situation de protection des ressources en eau.

Le dimensionnement proposé, indiqué comme résultant d'un calage technique avec la police de l'eau (rejet limité à 5l/s/ha<sup>12</sup> pour une pluie de fréquence trentennale<sup>13</sup>) diffère des dimensionnements plus habituels à 1 ou 2 l/s/ha en pluie décennale<sup>14</sup>.

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'explicitier les différentes hypothèses pour le dimensionnement des ouvrages de rétention et de traitement des eaux pluviales et d'explicitier les raisons du choix du dimensionnement retenu.***

## 2.4.3 Milieux naturels, nature et biodiversité

La réalisation de plusieurs ouvrages du projet conduit au défrichement de boisements qui présentent un impact significatif sur le paysage et la biodiversité. L'incomplétude de l'état initial évoquée au 2.1.1 ne permet pas d'appréhender correctement l'impact de ces défrichements sur la faune et la flore.

Certaines options méritent d'être mieux justifiées, au regard des principes d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation des impacts. Outre la discussion des variantes des aménagements routiers du projet, le bassin d'infiltration des eaux pluviales requiert une application mieux démontrée de la séquence « éviter, réduire, compenser ». En effet, ce bassin vise à apporter une amélioration par rapport à la situation initiale, dans laquelle une grande part de ces eaux n'est ni retenue ni traitée.

Néanmoins, l'option retenue n'est pas argumentée, alors qu'elle présentera un impact important sur un secteur sensible. Elle propose en effet d'organiser l'ensemble de la rétention des eaux pluviales sur un seul site d'infiltration, au cœur de la ZNIEFF « Les Coteaux de Vaux et de Laversine », conduisant à des défrichements importants. Des alternatives consistant à déplacer plus en amont cet ouvrage dans son ensemble, ou à organiser plusieurs rétentions d'amont en aval du projet, éventuellement en exploitant les délaissés, sur des secteurs moins sensibles pour l'environnement ne semblent pas avoir été envisagées. L'expertise complémentaire de 2014 recommande pourtant d'éviter cette ZNIEFF en décalant le bassin vers le nord. En particulier, le bassin de décantation pourrait conduire à la destruction de deux habitats recensés au titre de la directive « habitats », dont l'habitat prioritaire 9180\* qui ne pourra pas être compensée.

Par ailleurs, le dimensionnement du bassin est fondé sur un ratio pour assurer sa fonction d'infiltration (voir 2.4.2) qui mériterait d'être affiné.

***L'Ae recommande de mieux justifier, en appliquant la séquence « éviter - réduire - compenser », l'option proposée pour la gestion des eaux pluviales, en particulier pour ce qui concerne le bassin de retenue et d'infiltration (dimensionnement, emplacements).***

La compensation des destructions de parts ou de lisières de massifs forestiers par les boisements proposés annoncée de 57 157 m<sup>2</sup> et qualifiée de « compensation forestière » repose sur :

- 22 225 m<sup>2</sup> en lisère du massif forestier d'Halatte le long de la RD 1016 au droit des anciennes bretelles, et 1 425 m<sup>2</sup> dans la ZNIEFF « coteau de Vaux et Laversine » ;
- 8 500 m<sup>2</sup> au sud de la RD 201 en site classé ;

12 La surface prise en compte est la surface dite « contributive » (sous-entendu « au ruissellement ») : surface de l'impluvium - mini-bassin-versant drainé par les ouvrages) corrigée pour tenir compte de l'imperméabilisation des sols.

13 Qui a une probabilité de 1/30 d'être dépassée au moins une fois dans une année.

14 Qui a une probabilité de 1/10 d'être dépassée au moins une fois dans une année.

- et, pour le reste, sur l'utilisation des îlots au sein des bretelles et des délaissés routiers du système d'échange.

En l'état, les mesures proposées manquent de précision ou sont incomplètes.

La quantification du ratio de compensation pour les boisements ne semble pas prendre en compte le fait que les zones proposées en compensation sont déjà partiellement boisées. Le gain net pour l'environnement, et même la simple équivalence écologique fonctionnelle qui n'est pas examinée, ne ressort pas clairement pour cette mesure. Elle est présentée comme une création de « corridor écologique », mais sans proposer de solution de traversée de la RD 1016 pour la petite faune. Au contraire, l'emprise existante très large (car initialement prévue pour 2x2 voies) et continue de la RD 201 (en partie inférieure du giratoire), seulement partiellement occupée côté nord par la route actuelle à 2x1 voies et par une prairie linéaire d'une dizaine de mètres de large côté sud, constitue aujourd'hui un corridor très favorable aux déplacements de la faune, entre les deux zones boisées situées à l'est et à l'ouest du projet : l'abaissement du giratoire va donc limiter en partie cette fonctionnalité. L'Ae considère qu'un archipel d'îlots arborés dans des délaissés routiers n'est pas compatible avec l'objectif d'améliorer la continuité écologique.

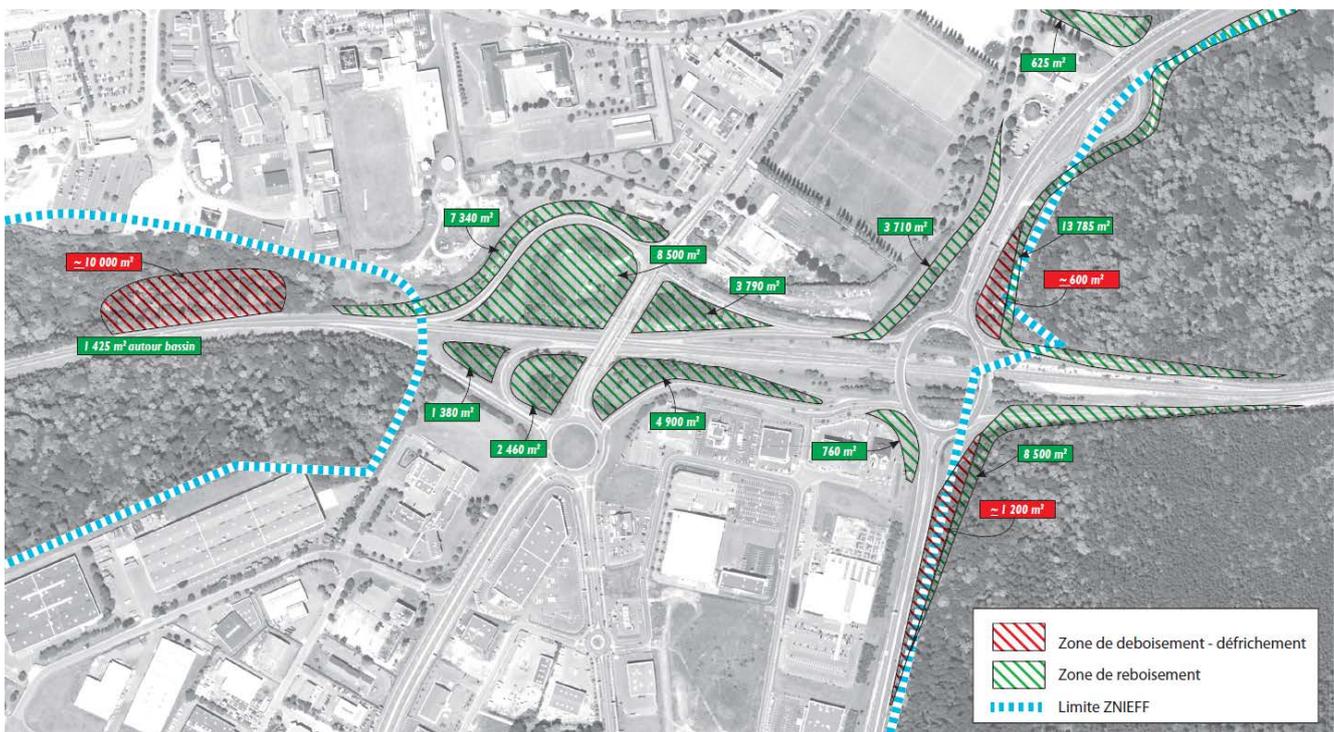


Figure 13 : Zones de déboisement et de reboisement (les reboisements sont en vert).

Source : Dossier DUP

**Pour ce qui concerne les défrichements, l'Ae recommande au maître d'ouvrage d'exclure des mesures compensatoires aux défrichements, d'une part les plantations en zones déjà boisées, et d'autre part celles situées dans les délaissés et à l'intérieur des bretelles des échangeurs du projet, qui ne peuvent être considérées comme ayant des fonctionnalités comparables aux espaces détruits, et de préciser, pour les interventions proposées dans les massifs forestiers ou en lisière, les localisations précises, l'état initial des milieux concernés et le bénéfice environnemental attendu.**

Le nichoir à chiroptères<sup>15</sup> proposé semble situé sur l'emprise du bassin de rétention et d'infiltration des eaux pluviales ; une autre mesure proposée, un *hibernaculum* pour le lézard des souches ou l'orvet fragile, est, elle, située sur l'emprise ou à proximité immédiate de la bretelle de sortie de la RD 1016 vers le giratoire bas en venant du sud.

La proposition de limitation des emprises de travaux nécessiterait de préciser les emprises prévues pour l'installation de chantier, les lieux de dépôt provisoires ou définitifs, les pistes de chantier... De même, les vieux arbres à préserver ne sont pas identifiés. Lors de l'abattage d'arbres à cavité, laisser

<sup>15</sup> Dont la fonctionnalité reste sérieusement à démontrer. Par ailleurs l'Ae ne considère pas, sauf cas très particuliers, que la création de nichoirs artificiels puisse être légitimement considérée comme une compensation à la destruction d'arbres à cavités.

le temps à la faune de fuir n'est réellement efficace que si un mode d'abattage « doux » est envisagé, afin que les individus ne soient pas détruits lors de la chute de l'arbre.

Le pétitionnaire ne précise pas si le projet affectera des habitats d'espèces protégées, alors que le défrichement tel qu'il est projeté concernera plus d'un hectare comprenant notamment des arbres matures présentant des cavités.

L'Ae rappelle qu'une procédure de dérogation à la destruction d'habitats ou d'espèces protégés ne peut être engagée qu'à condition qu'il n'existe pas d'autres solutions satisfaisantes et que la dérogation ne nuise pas au maintien dans un état de conservation favorable des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle (article L.422-2 4° du code de l'environnement).

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de revoir l'ensemble des mesures compensatoires qu'il propose, que ce soit en terme de boisement ou en faveur de la faune, en tenant compte des compléments d'inventaires recommandés, afin d'en démontrer le caractère proportionné et fonctionnel, et la compatibilité avec les aménagements prévus par le projet.***

#### 2.4.4 Évaluation des incidences Natura 2000

Les éléments fournis sont, à ce stade, répartis dans plusieurs volets et plusieurs documents différents.

La faiblesse des inventaires naturalistes et l'absence d'un diagnostic écologique pertinent sur la partie ouest ne permettent pas d'étudier correctement les incidences du projet sur les espèces ayant justifié la désignation des sites Natura 2000. L'expertise complémentaire de 2014 précise même que les milieux boisés compris dans l'emprise projet au niveau du bassin de gestion sont potentiellement favorables au murin de Bechstein (Vespertilion), présent dans les sites Natura 2000 proches, sans en tirer aucune conséquence.

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de consolider une évaluation d'incidences Natura 2000 sur la base des éléments répartis dans les différents documents et inventaires complémentaires, d'en tirer une conclusion claire sur le caractère significatif, ou non, des impacts du projet, compte tenu des mesures d'évitement et de réduction adoptées.***

#### 2.4.5 Paysage, patrimoine culturel et historique

À l'est, des impacts forts sont attendus, liés au défrichement de 1 200 m<sup>2</sup> sur le site classé et 600 m<sup>2</sup> sur le site inscrit. Le maître d'ouvrage prévoit, en compensation, un reboisement de 8 500 m<sup>2</sup> en site classé au sud de la RD 201 et le long de la RD 1016. De même, un reboisement de 22 285 m<sup>2</sup> en site inscrit sera effectué. Des cartes plus détaillées seraient utiles pour permettre d'apprécier l'impact et la localisation des défrichements et l'intérêt des reboisements planifiés.

Un effort a été fait pour proposer des essences locales. Cependant, le projet prévoit de nombreux bouleaux et des hêtres pourpres en bordure des sites classé et inscrit. Or, il est préférable en bordure de ces sites de privilégier les essences déjà présentes (Charme, Chêne pédonculé, Tilleul, Merisier et Hêtre).

À l'ouest, l'implantation actuelle du bassin de rétention aura un fort impact sur une chênaie - charmaie. De plus, sa position à proximité de la route en bordure de forêt le rendra très visible, même avec une haie d'arbustes à feuillage persistant. Des photomontages en période hivernale seraient utiles pour apprécier l'impact paysager. La haie prévue soulignera davantage la présence des bassins. Sur ce secteur, une régénération naturelle est prévue.

#### 2.4.6 Effets cumulés

L'analyse des impacts cumulés prend en compte uniquement le projet d'échangeur d'accès direct de la RD 1016 à la ZAE des Houx, au sud sur la commune de Saint-Maximin, qui a fait l'objet d'un avis de l'Ae du CGEDD n° 2013-09 en date du 10 avril 2013.

Or, plusieurs autres projets ont fait l'objet d'un avis d'une autorité environnementale sur les communes proches, qui nécessitent aussi des défrichements susceptibles d'avoir des effets cumulés significatifs comme par exemple (Cf. site Internet de la préfecture de la Somme) :

- le projet de mise à 2x2 voies de la RD 200 entre la RD 1016 à Nogent-sur-Oise et la RD 1017 aux Ageux déposé par le conseil général de l'Oise (avis du 7 octobre 2013) : il prévoit la destruction de 7 hectares de zones boisées et coupe plusieurs bio-corridors connus, dont la connexion entre les sites Natura 2000 « Marais de Sacy » et « Forêts picardes : Massif des 3 forêts et bois du Roi » ;
- le projet de déviation de Mogneville à Mogneville, Liancourt et Cauffry, déposé par le conseil général de l'Oise (avis du 6 septembre 2012) : l'étude d'impact prévoit la traversée d'un espace boisé classé sans préciser les surfaces à défricher ;
- le projet d'aménagement de l'échangeur RD 1016 / rue Roland Vachette (création d'une bretelle) sur le territoire des communes de Monchy-Saint-Eloi et Nogent-sur-Oise, déposé par le syndicat mixte du parc d'activités multi-sites de la vallée de la Brèche (avis du 18 septembre 2013) : l'étude prévoit le défrichement de 1 280 m<sup>2</sup> de boisements classés en espace boisé à conserver (EBC).

***L'Ae recommande que l'étude d'impact rappelle, au titre des impacts cumulés, l'ensemble des surfaces boisées défrichées dans les espaces naturels concernés par le projet, ainsi que les incidences de ces défrichements sur la faune et la flore. Elle recommande également que soit repris l'inventaire des mesures de compensation mises en œuvre, notamment afin de s'assurer de leur cohérence et de leur complémentarité.***

## **2.5 Analyses coûts avantages**

A la lumière des remarques formulées sur les études de trafic, les analyses coûts-avantages méritent d'être complétées. En effet, certains paramètres ne sont pas pris en compte dans ces analyses (gains de temps). L'analyse ne porte en outre que sur les trafics du carrefour, avec les limites développées au 2.2. concernant les données de trafic.

***L'Ae recommande de reprendre le chiffrage des coûts et avantages du projet, sur la base des données de trafic révisées, en intégrant de façon au moins qualitative les gains de temps, mais aussi les effets sur les autres itinéraires de l'agglomération de Creil. Dans la mesure du possible, elle recommande de tester la robustesse de ses conclusions à des variations raisonnables des hypothèses de projection des besoins de déplacement, et d'inclure dans ce raisonnement les évolutions de part modales éventuellement ouvertes par l'amélioration des transports en commun.***

## **2.6 Suivi des mesures et de leurs effets**

Les mesures de suivi proposées n'appellent pas d'observation.

## **2.7 Résumé non technique**

Le résumé non technique est clair et reprend fidèlement les points principaux de l'étude.

***L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.***