



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet d'échangeur RN 2 / RD 548, à Silly-sur-le- Long (60)

n°Ae : 2015-14

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 22 avril 2015 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'échangeur RN 2 / RD 548 à Silly-le-Long (60).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Bour-Desprez, Guth, Perrin, Steinfelder, MM. Chevassus-au-Louis, Galibert, Ledenvic, Orizet, Roche, Ullmann, 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 : Mmes Fonquernie, Hubert, MM. Barthod, Clément, Lefebvre, Letourneux.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de l'Oise, le dossier ayant été reçu complet le 23 février 2015.

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 R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté, par courriers en date du 24 février 2015 :

- le préfet de département de l'Oise,
- la ministre chargée de la santé,
- le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Picardie, et a pris en compte sa réponse en date du 25 mars 2015.

Sur le rapport de Thierry Galibert et Maxime Gérardin, 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, de l'autorité décisionnaire 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. La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Avis

1 Contexte, projet et enjeux environnementaux

La route nationale (RN) 2 relie l'Île-de-France à différents territoires de l'Oise et de l'Aisne, jusqu'à Hirson (02). Sa mise à 2x2 voies entre Paris et Soissons a été déclarée d'utilité publique (DUP) en octobre 2003. La section de 2x2 voies comprise entre Le Plessis-Belleville et Nanteuil-le-Haudouin a été mise en service en décembre 2012. L'enquête publique, conduite en 2002, avait fait apparaître des demandes locales en faveur du maintien des possibilités d'échanges entre la RN 2 et la route départementale (RD) 548, qui la traverse. La suppression de ce point d'échanges pouvait, en effet, être considéré comme gênant pour la desserte des riverains et activités, et conduisait au report de certaines circulations, notamment de poids-lourds, dans le centre du Plessis-Belleville.

Le rétablissement de ce point d'échanges n'a cependant pas été intégré à la DUP de 2003. Un pont a été créé pour permettre le franchissement de la RN par la RD. La hauteur libre sous ce pont a volontairement été restreinte à 4,8 mètres pour limiter son empreinte sur le paysage. Ce choix impose aux convois exceptionnels plus hauts empruntant la RN 2 de passer, accompagnés par l'exploitant de la route, par des voies de service non ouvertes à la circulation publique pour sortir de la RN juste avant le pont, traverser la RD à niveau, et entrer à nouveau sur la RN, immédiatement après l'ouvrage. Des mesures conservatoires ont, par ailleurs, été intégrées, pour faciliter la création ultérieure d'un échangeur. Dans cette optique, les deux voies de service assurant le passage des convois exceptionnels dans le sens Paris-Soissons ont une géométrie qui peut leur permettre de devenir des bretelles ouvertes à la circulation publique.



Figure 1 : Configuration actuelle de l'intersection RN 2 / RD 548 (source : dossier d'enquête).

Le projet d'échangeur, objet du présent avis, prévoit :

- d'ouvrir à la circulation les deux bretelles susmentionnées, en exécutant les travaux de signalisation nécessaires,
- de créer, pour la sortie des véhicules venant de Soissons et l'entrée des véhicules se dirigeant vers Paris, deux nouvelles bretelles, selon une configuration « en quart de trèfle ». L'emprise correspondante est de 2 ha, sur des terrains actuellement en cultures. Le cout total est estimé à 1,6 M€ TTC, essentiellement pour le second de ces deux postes.

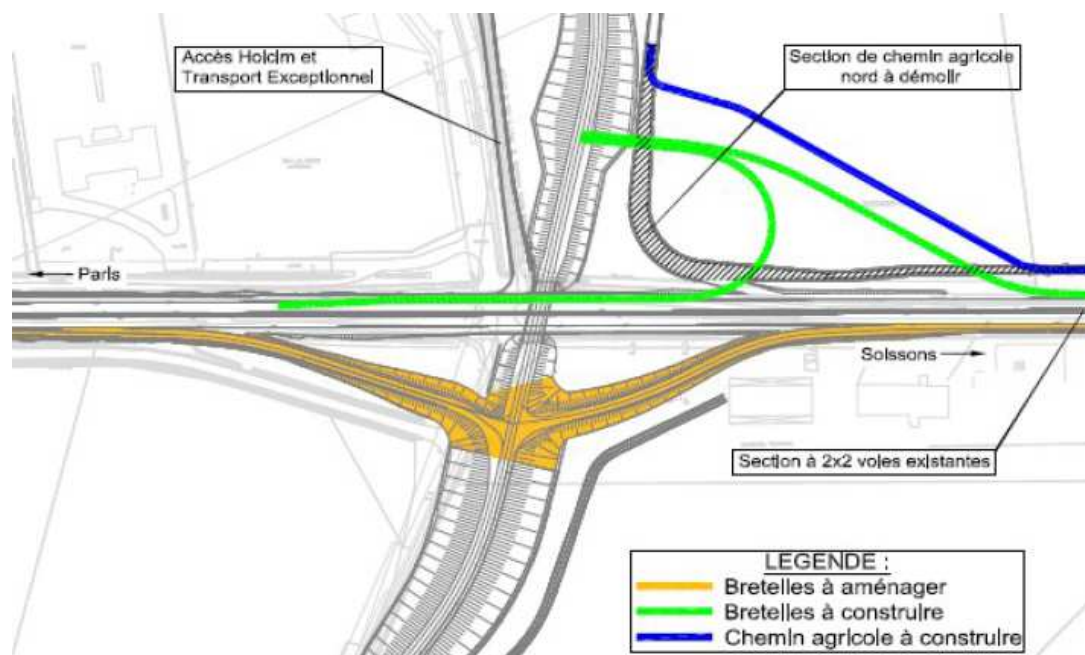


Figure 2 : Principe des aménagements projetés (source : dossier d'enquête).

Le projet nécessite une déclaration d'utilité publique, ainsi que la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Silly-le-Long et du schéma de cohérence territorial (ScoT) de la communauté de communes du pays du Valois. Il est soumis à étude d'impact en application de la rubrique 6° b) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement. Les dimensions du projet le situent en-dessous du seuil de déclaration² au titre de la « loi sur l'eau ». Un « porter à connaissance » du maître d'ouvrage au service chargé de la police de l'eau est néanmoins prévu. L'étude d'impact comporte une étude d'incidences sur le réseau Natura 2000³. Celle-ci conclut à l'absence d'incidences significatives, ce qui n'appelle pas d'observations de l'Ae.

Le projet est situé sur un plateau de grandes cultures, loin de toute habitation⁴. Une installation de stockage de matériaux de l'entreprise Holcim jouxte l'échangeur. Elle dispose d'un embranchement ferroviaire dédié et génère également un trafic de poids-lourds notable. Les principaux enjeux environnementaux de la zone sont, du point de vue de l'Ae, les nuisances du trafic routier, notamment dans le bourg de Plessis-Belleville, qui ont justifié la demande de l'échangeur, et la ressource que constituent les sols agricoles.

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact, telle que présentée à l'Ae, est globalement lisible et contient les éléments attendus, de façon proportionnée au projet. Dans la suite du présent avis, l'Ae ne revient que sur les points qu'elle estime les plus importants.

2.1 Insertion de l'échangeur dans le projet de mise à 2x2 voies

L'Ae relève ici que l'aménagement de l'échangeur constitue, en fait, un élément du projet de mise à 2x2 voies de la RN 2, nonobstant l'absence de sa prise en compte dans la DUP initiale de la RN. Devrait donc être fournie, en application de l'article R.122-8 du code de l'environnement, une actualisation de l'étude d'impact de la mise à 2x2 voies, et non une étude d'impact nouvelle. L'Ae considère toutefois, que dans ce cas très particulier, les très faibles dimensions de l'échangeur, en

² Rubrique 2.1.5.0 : « rejet d'eaux pluviales ».

³ 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).

⁴ La maison du résident le plus proche est située à 930 mètres de l'échangeur.

regard des dimensions de la mise à 2x2 voies, peuvent justifier la production d'un document séparé. Il conviendra néanmoins, pendant l'enquête publique, que l'étude d'impact de la mise à 2x2 voies reste accessible au public.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'ajouter au dossier d'enquête publique l'étude d'impact initiale de la mise à 2x2 voies de la RN 2, et d'indiquer si les évolutions intervenues depuis la production de cette étude conduisent à modifier le regard porté sur les impacts de ce projet, notamment pour sa partie située à proximité de Silly-le-Long.

2.2 Variantes examinées et parti retenu

Deux variantes sont examinées pour la mise en place des deux bretelles à réaliser : une variante 1 « en losange » et la variante 2 « en boucle ». Le principal inconvénient de la variante 2 est qu'elle nécessite une emprise double sur les terres agricoles (2 hectares, au lieu de 1 pour la variante 1). Elle est néanmoins retenue, le dossier mettant en avant un impact de la variante « en losange » sur les emprises de la société Holcim.

Cette justification semble reposer sur l'hypothèse que la préservation de surfaces artificialisées, utilisées pour du stockage de matériaux, est plus importante que celle de sols cultivables, ce qui est discutable⁵. Les explications, fournies oralement par le maître d'ouvrage aux rapporteurs de l'Ae, font, en fait, apparaître une problématique plus complexe, liée à la configuration de l'embranchement ferroviaire dont dispose Holcim et à l'importance de cet embranchement pour son activité. Il serait nécessaire de retranscrire cette problématique dans l'étude d'impact.

Afin de consolider la partie consacrée à l'examen des variantes, l'Ae recommande au maître d'ouvrage d'approfondir la description de la variante 1, en expliquant pour quelles raisons elle n'est pas compatible avec le maintien de la desserte ferroviaire de l'entreprise Holcim, et en précisant quels aménagements seraient nécessaires pour que cette compatibilité soit obtenue.

2.3 Analyse des impacts du projet

Mis à part la consommation de deux hectares de sols agricoles, déjà relevée, les impacts environnementaux négatifs du projet sont extrêmement faibles, du fait des dimensions relativement réduites du projet et du peu de sensibilité de son environnement immédiat.

L'attention de l'Ae est toutefois attirée par le lien du projet avec la perspective d'une zone d'activités, anticipée par la communauté de communes dans le triangle situé entre l'entreprise Holcim, la RN 2 et la voie ferrée, et largement conditionnée à la réalisation préalable de l'échangeur. Les impacts environnementaux de cette zone d'activités pourraient être considérés comme des impacts induits par la création de l'échangeur.

L'Ae note néanmoins

- que la réalisation d'une telle zone d'activités dépend probablement plus de la réalité d'une demande économique que de la réalisation de l'échangeur ;
- et que la non-réalisation de l'échangeur aurait probablement comme effet de reporter les perspectives de zones d'activités vers d'autres terrains, plutôt que de les supprimer.

La mention par le dossier de ce projet de zone d'activités, et de son inscription dans les documents d'urbanisme, lui apparaît donc suffisante.

Les impacts environnementaux positifs attendus du projet pour le centre du Plessis-Belleville sont avancés par l'étude d'impact, sans toutefois être précisément quantifiés. Parmi ces impacts positifs, l'Ae relève qu'est prévu un léger allègement de la circulation routière sur le passage à niveau de la RN 330, lequel est présenté (p. 77), comme « *le troisième passage à niveau le plus préoccupant de France* ».

⁵ Il est plus facile de transformer une culture en espace de stockage, que l'inverse.

L'Ae recommande, pour la complète information du public, d'expliquer si des mesures sont prévues par le gestionnaire de la route nationale vis-à-vis du « passage à niveau préoccupant » du Plessis-Belleville.

2.4 Résumé non technique

Le résumé non technique est clair et complet.

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