



## **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 le projet de mise à 2X2 voies de la RD 1330 entre le carrefour de la Faisanderie et l'A1 (60)**

**n°Ae: 2016-09**

# 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 20 avril 2016, à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de mise à 2X2 voies de la RD 1330 entre le carrefour de la Faisanderie et l'A1 (60).*

*Étaient présents et ont délibéré : Mmes Fonquernie, Hubert, Steinfeld, MM. Barthod, Galibert, Ledenvic, Orizet, 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 Allag-Dhuisme, Bour-Desprez, Perrin, MM. Clément, Lefebvre, Letourneux, Muller, Roche.*

\* \*

*L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de l'Oise, le dossier ayant été reçu complet le 29 janvier 2016.*

*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 en date du 2 février 2016 :*

- le préfet de département de l'Oise, et a pris en compte sa réponse en date du 10 mars 2016,*
- la ministre chargée de la santé,*
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Nord-Pas-de-Calais-Picardie.*

*Sur le rapport de Sarah Tessé et Eric Vindimian, 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 son opportunité 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. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, 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 le réaliser prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).**

---

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

# Synthèse de l'avis

Le projet, porté par le conseil départemental de l'Oise, consiste à achever, à la hauteur du contournement Nord de Senlis, le doublement des voies de l'ensemble de la RD 1330. Cette route départementale relie l'agglomération de Creil et l'autoroute du Nord (A1). Il est ainsi prévu, sur la section d'environ 5 km de long entre le carrefour de la Faisanderie et l'A1, d'ajouter une voie dans chaque sens de circulation, ainsi qu'un terre plein central. Des aménagements annexes sont également prévus afin de faciliter l'accès à l'infrastructure par des échangeurs et carrefours giratoires, de permettre sa traversée par les randonneurs et la faune sauvage, d'assurer l'assainissement des eaux pluviales et l'intégration de l'ouvrage dans le paysage.

L'ouvrage est situé dans l'emprise du parc naturel régional « Oise-Pays-de-France », entre deux réservoirs de biodiversité que constituent la forêt de Halatte au nord et la forêt de Chantilly au sud. Par ailleurs, de nombreux monuments historiques se trouvent dans les alentours, dont la cathédrale de Senlis, en covisibilité avec l'ouvrage.

Une telle infrastructure, qui achève l'élargissement à 2X2 voies de la RD 1330, est susceptible de produire des effets induits sur le trafic par la facilité de circulation qu'elle apporte, ce que le dossier n'envisage pas.

Pour l'Ae, les enjeux principaux du projet sont les impacts potentiels sur les milieux naturels, notamment la continuité écologique, et les paysages au sein d'un site remarquable pour ses massifs forestiers et son patrimoine historique ; les émissions de gaz à effet de serre, la qualité de l'air induits par la réalisation d'une infrastructure routière, ainsi que par l'augmentation du trafic qui en résulte.

L'étude d'impact, proportionnée à ces enjeux, est inégale selon les parties traitées. Claire et illustrée sur la partie paysage, elle est précise mais peu didactique dans la partie exposant le projet.

L'Ae recommande :

- de fournir les informations sur l'avancement d'ensemble du plan départemental de mobilité durable et de la liaison Creil-A1, afin de préciser les impacts sur le bruit, la qualité de l'air et la santé ainsi que les coûts économiques, découlant du trafic induit sur la RD 1330,
- de fournir les détails sur la déviation du GR 12 pendant les travaux,
- de préciser la localisation, la superficie et la nature des compensations de la destruction par le projet de l'ordre de 2 900 m<sup>2</sup> de zone humide,
- de préciser les besoins de franchissement de l'ouvrage pour les différents types de faune, et les solutions adoptées pour son franchissement par la petite faune.

L'Ae 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 Contexte du projet

La RD 1330 assure le contournement de la ville de Senlis par le Nord, et relie l'agglomération de Creil et l'autoroute du Nord (A1). Elle comporte deux voies dans chaque sens de circulation et un terre-plein central entre Creil et le carrefour de la Faisanderie<sup>2</sup>, la section entre ce carrefour et l'A1 ne comportant actuellement qu'une voie dans chaque sens. La RD 1330, dont la fréquentation est de 38 000 véhicules par jour (en 2009), est dangereuse : d'après le dossier, entre 2006 et 2010, 11 accidents s'y sont produits ayant causé 5 morts et 8 blessés hospitalisés. Pour l'Ae, ces statistiques mériteraient d'être mises à jour.

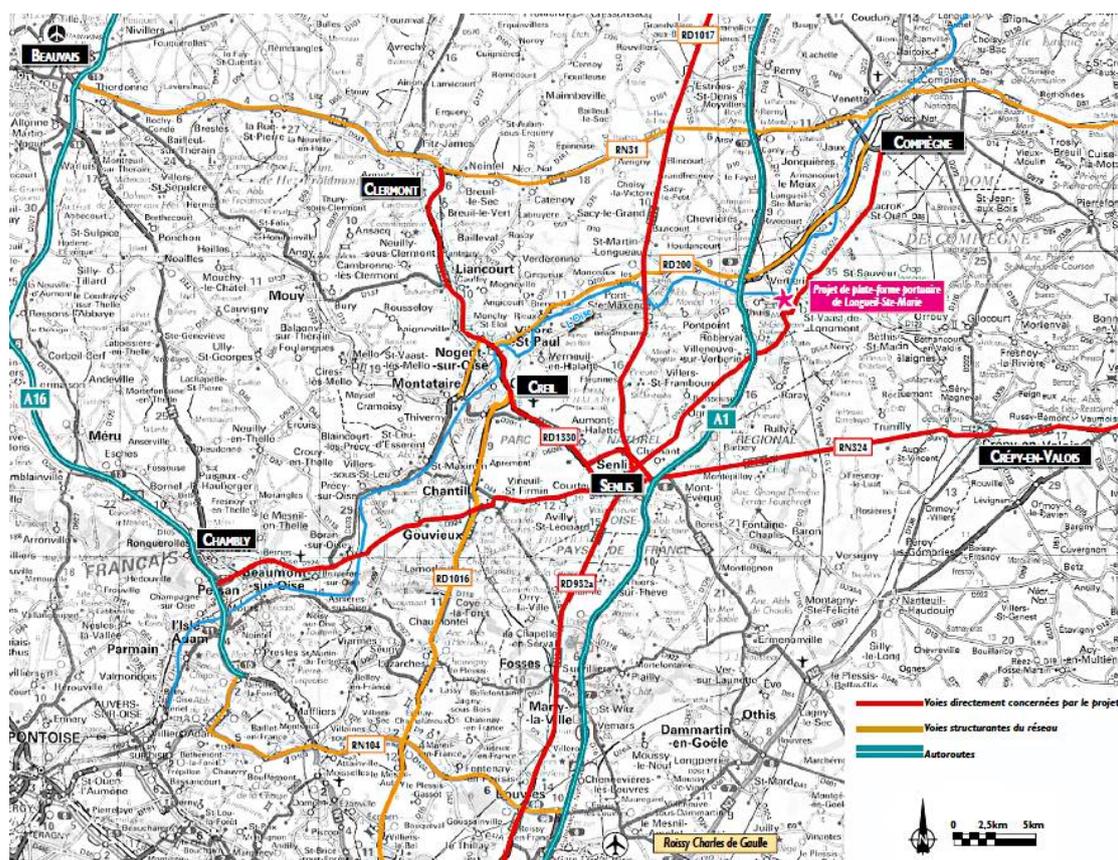


Figure 1 : carte générale de situation du projet. (sources : Dossier)

L'augmentation de la population de l'agglomération de Creil, le dynamisme économique de la zone autour de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle et la perspective du canal Seine-

<sup>2</sup> Le carrefour de la Faisanderie, à l'ouest de la zone d'étude, dessert la RD1330, la D330 qui continue en direction de Senlis, et la route de Courteuil.

Nord avec un projet de port à Longueuil–Sainte–Marie (figure 1 ci-dessus) permettent d'anticiper un accroissement de la circulation automobile<sup>3</sup> sur cette voie.

Le projet est situé au sein du parc naturel régional « Oise–Pays de France », sur les quatre communes de Aumont–en–Halatte, Courteuil, Senlis et Chamant. Il jouxte la forêt de Halatte, elle-même reliée aux forêts de Chantilly et d'Ermenonville.

Le conseil départemental de l'Oise, maître d'ouvrage du projet, a adopté en 2013 un document intitulé « [plan départemental pour une mobilité durable](#) » (PDMD). Le présent projet y figure au titre de l'action 1.2.2 : « *Contourner les agglomérations saturées* ». L'Ae a noté que l'action 1.2.1 : « *Réaliser des itinéraires routiers d'intérêt régional* » comportait des opérations à proximité du projet susceptibles de modifier les flux de véhicules de façon significative. Il s'agit notamment de la liaison RN31–RN2 qui se situe au nord du présent projet, de la liaison Creil–Chambly qui relie l'A1 et l'A16 et du doublement de la RD200 entre Compiègne et Creil.

## **1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés**

Le projet consiste à élargir la chaussée sur les cinq kilomètres qui séparent le carrefour dit "de la Faisanderie" et l'A1 afin, selon le dossier « *d'améliorer la liaison Creil–Senlis en prolongeant la mise à 2X2 voies déjà réalisée entre Creil et la Faisanderie* », ainsi que la sécurité d'un axe routier très fréquenté par les poids–lourds. Pour l'Ae, il s'agit donc bien d'achever la mise à deux voies de circulation dans chaque sens sur l'ensemble de la RD 1330, ce qui constitue, avec les opérations antérieures échelonnées dans le temps, un programme de travaux<sup>4</sup>. L'Ae rappelle que l'article L. 122–1 du code de l'environnement précise que « *lorsque les projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux [...] l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme* ». Pour l'Ae, il importe de tenir compte, pour le choix du périmètre d'étude, de l'ensemble du programme de travaux de mise à deux fois deux voies de la liaison Creil – A1. Il est nécessaire également de tenir compte de l'avancement des différents projets, dont ceux du PDMD, ayant des liens fonctionnels avec le projet de contournement de Senlis. Cet élargissement du périmètre permettra de vérifier la cohérence des différents flux de trafic projetés sur la RD 1330, afin notamment d'évaluer plus précisément les impacts sur la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et le bruit.

***L'Ae recommande de fournir les informations sur l'avancement des projets ayant des liens fonctionnels avec le projet – dont les projets de transport du plan départemental de mobilité durable et de la liaison Creil–A1 – afin de préciser les impacts dépendant du trafic induit sur la RD 1330.***

<sup>3</sup> La ville de Senlis, dont une partie de la population est amenée à se déplacer vers l'agglomération parisienne, ne dispose pas de gare ferroviaire.

<sup>4</sup> Ce programme de travaux n'est pas explicitement mentionné dans le PDMD mais il est constitué de fait par l'objectif du projet cité plus haut.

Plusieurs aménagements annexes sont prévus afin de faciliter l'accès à l'infrastructure par des échangeurs et carrefours giratoires, de permettre sa traversée par les randonneurs et la faune sauvage, d'assurer l'assainissement des eaux pluviales et l'intégration de l'ouvrage dans le paysage. La vitesse restera limitée, comme aujourd'hui, à 90 km/h.



Figure 2 : carte détaillée du projet. On perçoit les limites de la commune de Courteuil qui n'est pas légendée sur la carte, au sud-ouest (Source : Dossier)

Le coût du projet est estimé à près de 37 millions d'euros aux conditions économiques de juin 2015. Le maître d'ouvrage est le conseil départemental de l'Oise.

### 1.3 Procédures relatives au projet

Le projet est soumis à étude d'impact en application de l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Situé en site classé, il doit faire l'objet d'une décision du ministre chargé de l'environnement et en vertu de l'article R. 122-6 II du code de l'environnement, l'Autorité environnementale du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD) est compétente pour rendre un avis sur ce projet.

D'après le dossier : « Un dossier a été établi conformément aux articles L. 214-1 et suivants et R. 214-1 et suivants du Code de l'environnement. Il est instruit par le service police de l'eau de la Direction Départementale des Territoires (DDT). »

Le dossier précise que le projet est incompatible avec les plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Courteuil et de Senlis, ainsi que les plans d'occupation des sols (POS) d'Aumont-en-Halatte et de Chamant du fait de son impact sur des espaces boisés classés de ces quatre communes. Une mise en compatibilité de ces documents d'urbanisme s'avère donc nécessaire.

## 1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Le dossier présente de façon très claire et didactique la carte des enjeux environnementaux, tels qu'ils sont appréciés par le maître d'ouvrage (cf. figure 3).

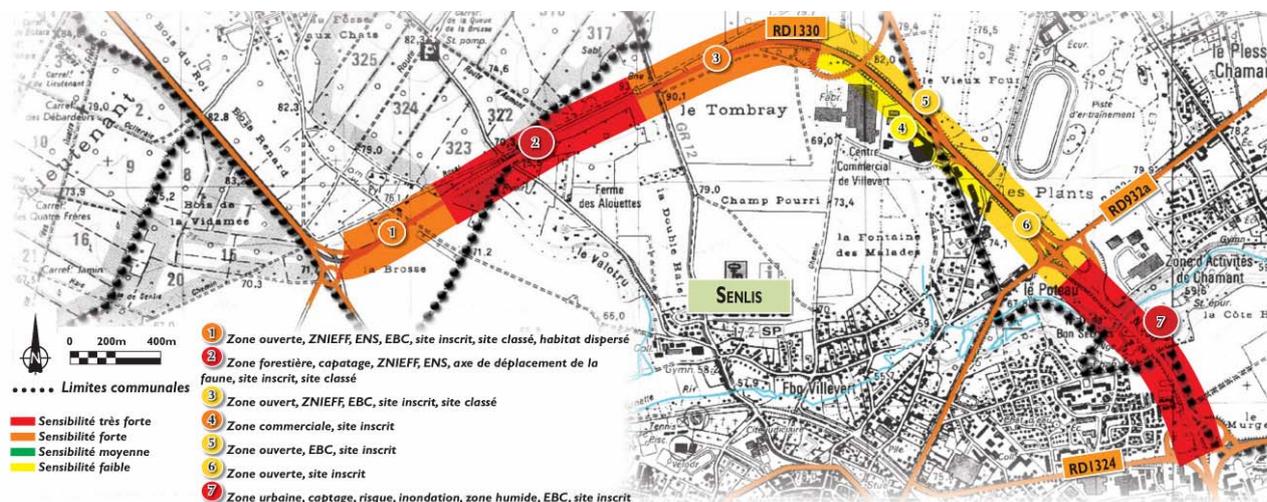


Figure 3 : Carte des enjeux du projet au sein de la zone d'étude (Source : dossier)

Pour l'Ae les principaux enjeux environnementaux sont les suivants :

- les impacts sur les milieux naturels, notamment la continuité écologique, et les paysages au sein d'un site remarquable pour ses massifs forestiers et son patrimoine historique,
- les émissions de gaz à effet de serre, la qualité de l'air induits par la réalisation d'une infrastructure routière, ainsi que par l'augmentation du trafic qui en résulte.

## 2 Analyse de l'étude d'impact

La présentation du projet est précise mais manque souvent de clarté du fait d'une présentation exclusivement technique des caractéristiques des ouvrages, mettant peu en évidence les raisons des choix opérés. La présentation des mesures environnementales est globalement plus didactique, en particulier celle qui concerne l'intégration paysagère qui est richement illustrée.

### 2.1 Analyse de l'état initial

#### 2.1.1 Espaces naturels

L'ouvrage est situé dans le périmètre du parc naturel régional « Oise-Pays-de-France » et longe, sur la moitié de son linéaire, la forêt de Halatte. On recense sur le site une Znieff<sup>5</sup> de type I à proximité, une Znieff de même type à 3 km et une Znieff de type II à 2,5 km

<sup>5</sup> 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. (Source MNHN)

(figure 4). On notera que l'ouvrage coupe une coulée verte de 43 ha, au sein de la Znieff de type I entre Aumont-en-Halatte et Senlis, espace naturel sensible<sup>6</sup> du Département de l'Oise.

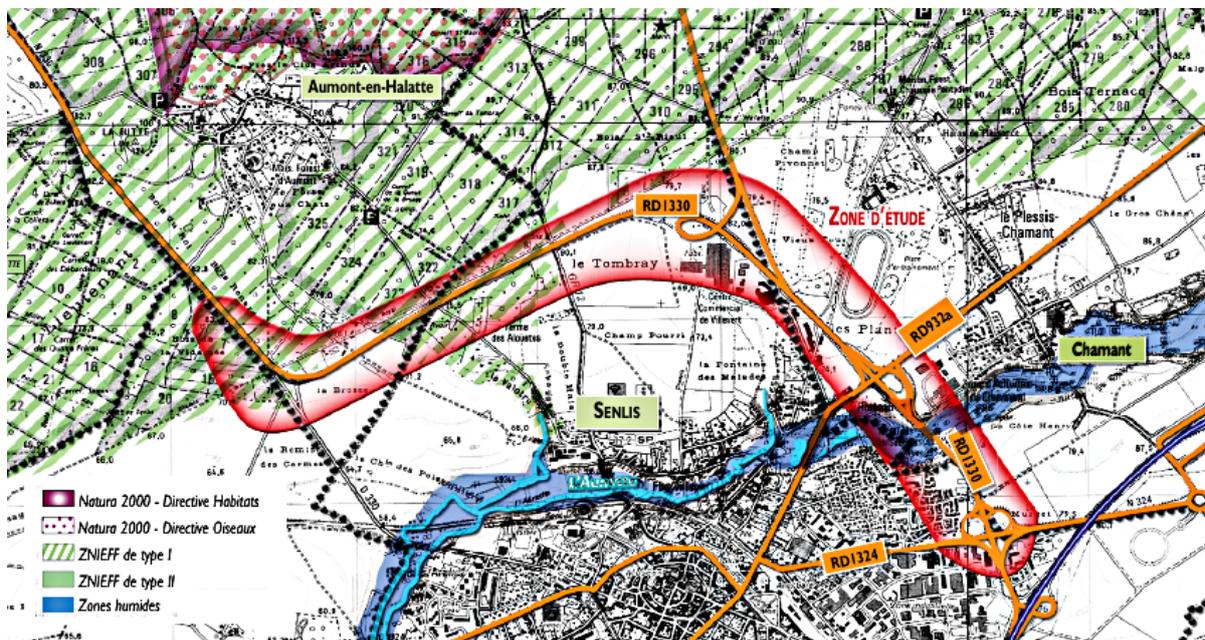


Figure 4 : carte des espaces naturels du site. (Source : dossier)

Au sens du projet de schéma régional de cohérence écologique (SRCE) en cours d'élaboration<sup>7</sup>, l'ouvrage est donc situé entre deux réservoirs écologiques que constituent la forêt de Halatte au nord et la forêt de Chantilly au sud et coupe deux corridors écologiques terrestre et aquatique. L'étude d'impact identifie de façon précise les déplacements de grande faune terrestre concernés par l'ouvrage et les lieux potentiels de collision. Une étude de 2001<sup>8</sup> faisait apparaître que le secteur de la Faisanderie, à l'ouest du périmètre du projet, constituait une zone de transit pour la grande faune. Une étude complémentaire réalisée en 2008<sup>9</sup> met en évidence la restriction des franchissements par les cerfs sur ce secteur de la Faisanderie, liée aux aménagements réalisés depuis 2001 (infrastructure et urbanisation). La question du franchissement de l'ouvrage par la petite faune est traitée de façon moins approfondie dans le dossier.

<sup>6</sup> Les espaces naturels sensibles (ENS) ont pour objectif de préserver la qualité des sites, des paysages, des milieux naturels et des champs d'expansion des crues et d'assurer la sauvegarde des habitats naturels. Chaque département est compétent pour élaborer et mettre en oeuvre une politique de protection, de gestion et d'ouverture au public des espaces naturels sensibles.

<sup>7</sup> Le dossier mentionne que la DREAL met à disposition sans attendre les éléments de la trame verte et bleue déjà disponibles. Le SRCE de l'ex région Picardie n'avait pas été adopté au moment de la fusion des régions.

<sup>8</sup> Etude réalisée par le bureau d'étude CERE à la demande de la direction départementale de l'équipement de l'Oise.

<sup>9</sup> Etude réalisée par le PNR Oise –Pays de France

### 2.1.2 Sites Natura 2000<sup>10</sup>

L'ouvrage est concerné par deux sites Natura 2000, à proximité (figure 4) :

- *Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville*, désigné au titre de la directive « habitats-faune-flore » pour abriter une grande diversité d'habitats forestiers, intraforestiers et péristreux et une grande richesse spécifique en termes floristiques ;
- *Forêts picardes : massif des trois forêts et bois du Roi*, désigné au titre de la directive oiseaux et englobant le site précédent.

### 2.1.3 Espèces protégées

De nombreuses espèces protégées sont recensées sur et à proximité du site, avec toutefois d'après le dossier des enjeux de protection relativement faibles. Les espèces les plus sensibles sont les mammifères terrestres, notamment du fait de leurs déplacements au voisinage de la RD 1330.

### 2.1.4 Paysages et patrimoine

Les forêts environnantes concernées par le site sont les forêts de Halatte au nord, Chantilly au sud ouest et Ermenonville à l'ouest. L'ensemble de ces trois sites classés<sup>11</sup> forme un quasi continuum forestier de 20 000 ha. La vallée de la Nonette constitue un site inscrit à l'inventaire supplémentaire des sites en 1970.

Quarante-quatre monuments historiques sont recensés dans l'aire d'étude, dont trente neuf sur la commune de Senlis. La butte de Senlis et sa cathédrale, haute de 78 m, constituent les enjeux principaux, tant en termes de visibilité depuis l'ouvrage que par la nécessité de fondre l'ouvrage au sein du paysage.

### 2.1.5 Sols pollués

L'étude a procédé à une analyse des données des bases Basias<sup>12</sup> et Basol<sup>13</sup> sur les sites le long de l'ouvrage. De nombreuses activités industrielles potentiellement polluantes ont été recensées. La base Basol indique la présence d'un site comportant un sol pollué. Le dossier indique que « *ce site localisé à Senlis, n'est cartographié ni par les services de l'Etat ni par les documents d'urbanisme de la commune de Senlis* » et en conclut que la « *sensibilité de la zone d'étude vis-à-vis de ce site ne peut être pleinement appréciée* ». Par ailleurs, elle note que cette première analyse de la pollution des sites au droit du pro-

<sup>10</sup> 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). En France, le réseau Natura 2000 comprend 1 753 sites.

<sup>11</sup> Le site « Domaine de Chantilly » a été classé en 1960, le site Forêt d'Halatte en 1993 et le site « Forêts d'Ermenonville, de Pontarme, de Haute-Pommeraiie, Clairière et Butte de Saint-Christophe » en 1998.

<sup>12</sup> Inventaire historique des sites industriels ou activités de service.

<sup>13</sup> Basol est une banque de données du ministère chargé de l'environnement sur les sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif.

jet doit être complétée afin de déterminer précisément si les sols pollués identifiés dans la base Basol se trouvent sur une zone concernée par le projet.

***L'Ae recommande de compléter l'analyse des sols pollués sur les zones qui seront concernées par le projet.***

### 2.1.6 Milieux aquatiques

L'aire d'étude est située au sein du bassin versant d'un affluent de l'Oise, la Nonette. L'affluent de ce cours d'eau à proximité immédiate de l'ouvrage est l'Aunette. L'objectif pour 2015 est l'atteinte du bon état physicochimique<sup>14</sup> pour les cours d'eau et eaux souterraines de ce bassin versant. Sur ce plan, les eaux souterraines sont en très bon état et les eaux superficielles en bon état. Le dossier ne mentionne pas les objectifs pour l'état écologique des eaux superficielles, ni si les objectifs ont été atteints en 2015, mais indique que, pour les deux cours d'eau sus-cités l'objectif de bon état global est repoussé à 2021. Les berges de l'Aunette forment une zone humide traversée par l'ouvrage à l'est de la ville de Senlis (Cf. figure 4, page 8).

Un système de traitement des eaux pluviales sera réalisé avec une série de bassins de récupération des eaux dimensionnés pour des pluies tricennales<sup>15</sup>. Le projet se situe dans les périmètres de protection rapprochée de deux captages d'alimentation en eau potable.

### 2.1.7 Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre

L'étude mentionne les moyennes annuelles des résultats des mesures de qualité de l'air de la station de Creil-Faïencerie en 2006, 2007 et 2008. L'Ae remarque que cette station est une station urbaine distante d'environ 8 km alors qu'une station périurbaine est présente à Nogent-sur-Oise à la même distance. L'Ae souligne également que les données de 2014 sont disponibles en ligne sur le site d'Atmo-Picardie<sup>16</sup>. Ces données actualisées montrant une qualité de l'air légèrement moindre que celle annoncée dans le dossier.

***L'Ae recommande de fournir des données actualisées sur l'évolution de la qualité de l'air mesurées par la station périurbaine de Nogent-sur-Oise.***

Des mesures de dioxyde d'azote et une étude air et santé de niveau II ont été réalisées pendant une semaine, du 10 au 17 février 2011. Ces mesures sont cohérentes avec les mesures d'Atmo-Picardie.

Les environs immédiats du site présentent une qualité de l'air globalement bonne pendant les trois quarts de l'année. Cependant l'Ae note que les concentrations d'oxydes d'azote mesurées en 2011 à proximité de l'échangeur de Senlis, ainsi que les valeurs re-

<sup>14</sup> Ce terme fait référence à la directive cadre « Eau » (DCE : directive 2000-60/CE), transposée en droit français par la loi n° 2004-838 du 21 avril 2004, qui fixe un objectif général d'atteinte, d'ici à 2015, du bon état des différents milieux aquatiques sur tout le territoire européen. L'état des masses d'eau fait référence au dispositif d'évaluation de la qualité des milieux aquatiques défini par la DCE. Pour les masses d'eau superficielles, l'état des masses d'eau est constitué d'un état écologique et d'un état chimique. Pour les masses d'eau souterraines, il est constitué d'un état quantitatif et d'un état chimique.

<sup>15</sup> Se dit d'un événement dont la probabilité d'être dépassé est chaque année d'un trentième.

<sup>16</sup> [http://www.atmo-picardie.com/fichiers/202/Bilan\\_chiffre\\_2014\\_.pdf](http://www.atmo-picardie.com/fichiers/202/Bilan_chiffre_2014_.pdf)

levées par Atmo-Picardie, sont proches du niveau critique annuel pour la protection de la végétation<sup>17</sup> qui est de 30 µg/l.

### 2.1.8 Bruit

Une campagne de mesures et une modélisation ont été effectuées. La modélisation rend compte des mesures de façon relativement peu satisfaisante. Il est indiqué dans le dossier que cela est lié à un éloignement des points de mesure et à des vents défavorables à la propagation du bruit le jour des mesures.

### 2.1.9 Risques

Le site est soumis à un risque d'inondation par remontée de nappe et par débordement de cours d'eau, la zone la plus vulnérable étant celle du franchissement de l'Aunette au nord-est de Senlis. Le risque d'incendie de forêt est important le long de l'ouvrage aux abords de la forêt de Halatte. Le dossier mentionne des risques de mouvements de terrain liés à la présence de cavités, mais ces risques sont relativement peu documentés. Le site n'est situé dans aucun périmètre de protection d'installation classée pour la protection de l'environnement. L'ouvrage peut être emprunté par des transports de matières dangereuses, notamment pour la livraison locale, et par des matières radioactives.

### 2.1.10 Trafic et mobilité

Des comptages automatiques réalisés par les services du Département sont présentés dans le dossier (figure 5). Les trafics journaliers sont importants et croissent de 1 à 2% par an depuis 10 ans. Des cartes montrent les fréquentations horaires en période de pointe qui semblent indiquer un trafic majoritaire en direction de Roissy et Paris, néanmoins aucune étude origine/destination ne permet de vérifier cette assertion. Les enquêtes de l'Insee<sup>18</sup> sur les trajets entre le domicile et le lieu de travail montrent que la ville de Senlis se caractérise par une forte utilisation de la voiture individuelle (70 %) en comparaison des villes voisines comme Chantilly et Creil<sup>19</sup>, où ce taux est de 60 %. D'après le dossier « le manque d'attractivité des transports en commun » et la proximité de l'autoroute A1 expliquent la prédominance de ce mode. La ville de Senlis envisage de lancer une étude sur la restructuration des transports en commun.

---

<sup>17</sup> <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Normes-et-valeurs-limites.html>

<sup>18</sup> Institut national de la statistique et des études économiques

<sup>19</sup> À l'inverse de ces deux villes, Senlis ne dispose plus d'un accès à la voie ferrée ; le trafic de voyageurs a été arrêté en 1950 et la gare ferroviaire a été transformée en gare routière.

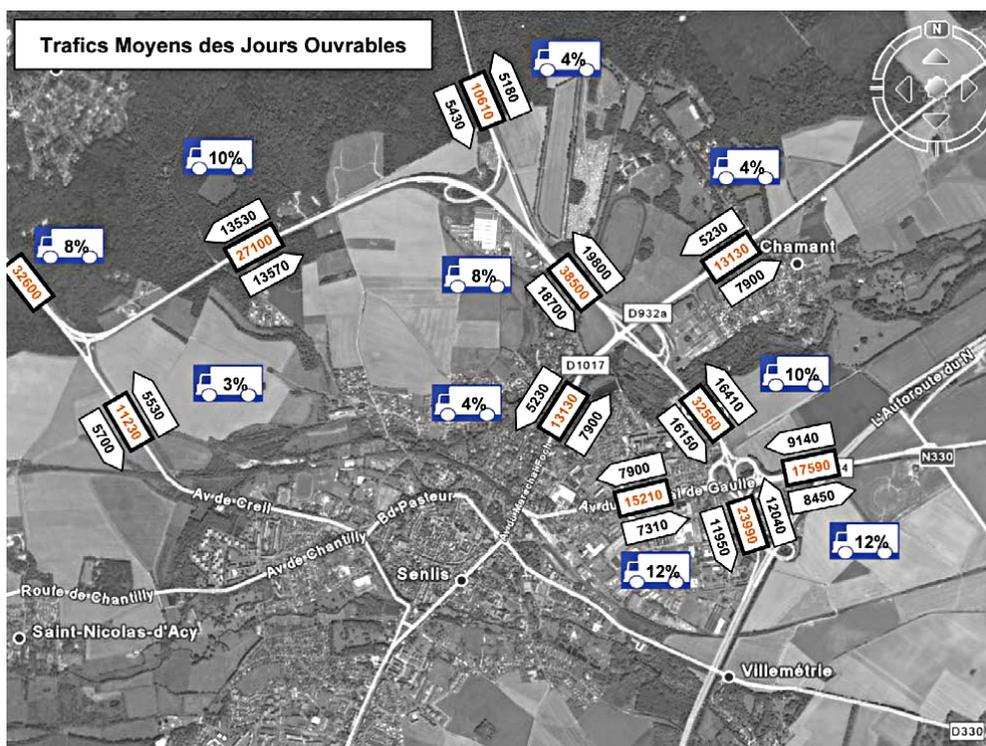


Figure 5 : mesures de trafic routier effectuées sur la zone d'étude en 2007, 2008 et 2009. (Source : dossier)

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

Différentes variantes ont été étudiées pour les échangeurs et le passage de la grande faune. La présentation de ces options est très claire et les impacts environnementaux clairement explicités. En revanche, aucune variante au doublement des voies de la section de la RD 1330 entre le carrefour de la Faisanderie et l'A1 n'est présentée. La présentation de ce projet dans le contexte du PDMD ne permet pas plus de comprendre quelles en seraient les alternatives à l'échelle du territoire.

***L'Ae recommande de préciser les raisons pour lesquelles aucune variante au doublement des voies entre le carrefour de la Faisanderie et l'A1 n'est présentée.***

## 2.3 Analyse des impacts du projet

### 2.3.1 Impacts du chantier de mise à deux fois deux voies

Des impacts potentiels sont identifiés en termes de risques liés à l'écoulement et l'infiltration des eaux du fait de la mise à nu des terrains et des ouvrages hydrauliques, notamment la reprise du franchissement de la rivière Aunette. Les mesures d'évitement et de réduction de ces impacts sont explicitées au fur et à mesure de leur analyse et rappelées dans un chapitre spécifique. L'Ae n'a pas d'observation à formuler sur cette partie de l'étude d'impact.

De même les impacts possibles sur les espaces naturels, y compris les zones Natura 2000, sont bien décrits et les mesures prises par le maître d'ouvrage semblent être de

nature à les minimiser (boisements de bord de route, dispositifs de franchissement, infrastructure en lisière de forêt, zones refuge pour la petite faune...).

Le dossier indique que le projet est excédentaire en matériaux, le volume de déblais étant estimé à 204 000 m<sup>3</sup> pour 15 000 m<sup>3</sup> de remblais. Le dossier indique que les déblais qui seraient impropres à la réutilisation en remblai seront mis en dépôt définitif. Néanmoins la quantité de tels déblais n'est pas estimée. Par ailleurs il est prévu à ce stade que « *l'ensemble des matériaux extraits sera évacué ou réutilisé en remodelage* » en attendant une étude géotechnique plus poussée permettant de déterminer les possibilités de réemploi des déblais en remblais.

Le dossier indique que le Robinier faux acacia, espèce exotique envahissante, se développe en lisière du massif forestier d'Halatte, mais ne prévoit aucune mesure pour maîtriser sa dissémination. L'Ae note que, dans la partie « état initial », ce même dossier notait l'absence de telles espèces sur le site.

***L'Ae recommande d'évaluer l'impact des travaux sur la dissémination du Robinier faux-acacia et de préciser les mesures qui seront prises pour la maîtriser.***

Le sentier de grande randonnée GR 12 traverse la RD 1330 au droit du projet. Le franchissement sera rétabli mais il devra être interrompu pendant la durée des travaux. Le dossier indique qu'un itinéraire alternatif sera mis en place mais ne précise pas sa nature. Rien ne permet donc de comprendre si cet itinéraire de substitution sera suffisamment attractif pour éviter une traversée directe de la RD 1330 par les randonneurs ou les cavaliers.

***L'Ae recommande de fournir les détails sur la déviation du GR 12 pendant les travaux et sur les risques éventuels de traversée de la RD 1330, que cet itinéraire pourrait induire pour les piétons et les cavaliers.***

## 2.3.2 Impacts permanents et mesures de réduction, évitement et compensation

### 2.3.2.1 Impacts sur les milieux aquatiques

Ces impacts sont majoritairement liés à l'augmentation de la surface de sol imperméabilisée, qui entraîne une modification des écoulements et d'éventuelles pollutions par les matières solides et substances chimiques déposées sur les surfaces imperméables. Un système compensatoire de rétention doté de capacités d'assainissement, conçu pour absorber une pluie tricennale<sup>14</sup>, sera installé. Il comprendra un dispositif prévenant les rejets de substances dangereuses y compris en cas de pollution accidentelle. L'évaluation de l'impact des substances toxiques sur les milieux aquatiques est réalisée selon la méthode générique préconisée par le Cerema<sup>20</sup>. Les simulations montrent un impact possible du zinc sur la qualité chimique des eaux. Le dossier précise que la source du zinc est liée à la présence de glissières de sécurité en acier galvanisé et que, celles-ci n'étant pas

<sup>20</sup> Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

prévues le long de cet aménagement, il n'y aura pas d'impact. L'Ae a néanmoins lu, page 186, qu'aucun séparateur en béton ne serait installé et qu'il était prévu la présence de bandes enherbées avec des glissières<sup>21</sup>.

***L'Ae recommande de préciser la nature des matériaux constitutifs des glissières de sécurité installées sur les bandes enherbées, de cartographier les lieux où ces glissières seront posées et de vérifier l'absence de rejet diffus de zinc dans le milieu aquatique.***

Le dossier précise qu'il n'y aura pas d'impact lié aux pesticides, le maître d'ouvrage s'étant engagé à ne pas entretenir les accotements à l'aide de traitements chimiques.

Les impacts éventuels de l'utilisation de sels de déverglacement sont présentés de façon succincte et qualitative en indiquant simplement que le salage préventif sera privilégié afin de limiter les quantités utilisées. L'Ae considère que cette assertion ne permet pas d'en connaître les impacts.

Au droit du franchissement de l'Aunette, une partie des zones humides est affectée par le projet, la surface non remise en état est de l'ordre de 2 900 m<sup>2</sup>. Le maître d'ouvrage prévoit de compenser cette destruction par une contribution au programme de restauration des mares des forêts de Halatte et Ermenonville pour une surface et une fonctionnalité écologique équivalentes. Le dossier mentionne à cet égard que des négociations sont en cours avec l'Office national des forêts et le syndicat mixte de la Nonette<sup>22</sup>. L'Ae confirme que les dispositions du Sdage<sup>23</sup> de la Seine et des cours d'eau côtiers normands en vigueur prévoient que la compensation implique de « retrouver des fonctionnalités au moins équivalentes à celles perdues, en priorité dans le même bassin versant de masse d'eau et sur une surface au moins égale à celle de la surface impactée ». Elle souligne également que, toujours d'après le Sdage, des compensations complémentaires doivent être prévues au titre de mesures d'accompagnement<sup>24</sup> : augmentation de 50 % de la surface, gestion de zones humides sur un autre territoire, amélioration des connaissances...

***L'Ae recommande de préciser la localisation, la superficie et la nature des compensations de la destruction de l'ordre de 2 900 m<sup>2</sup> de zone humide, afin de démontrer que la fonctionnalité écologique est bien conservée, et d'indiquer les mesures d'accompagnement prévues conformément aux dispositions du Sdage Seine-Normandie.***

### 2.3.2.2 Impacts sur les continuités écologiques

Le dossier aborde la question des continuités écologiques de façon très détaillée. Le franchissement de l'Aunette sera reconstruit avec un dimensionnement supérieur et l'installation d'une banquette pour le passage de la petite faune. Il est également prévu la

<sup>21</sup> Les rapporteurs ont été informés lors de la visite des contraintes de sécurité, environnementales et paysagères qui s'appliquaient au terre-plein central. Les glissières doivent empêcher les véhicules de traverser le terre-plein, être transparentes pour la petite faune, ne pas contenir de métaux toxiques, présenter un aspect visuel neutre. Par ailleurs, un terre-plein enherbé implique un entretien risqué pour les opérateurs. Pour toutes ces raisons, le type de protection de sécurité n'est pas encore arrêté.

<sup>22</sup> Les rapporteurs ont été informés pendant la visite que les discussions avec le syndicat mixte de la Nonette étaient sur le point de déboucher, ce que la contribution reçue du directeur départemental des territoires confirme.

<sup>23</sup> Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

<sup>24</sup> Voir disposition D6.83 du Sdage du bassin de Seine et cours d'eau côtiers Normands 2016-2021, adopté par arrêté du préfet coordonnateur de bassin du 1<sup>er</sup> décembre 2015.

construction d'un « écopont » d'une largeur de 40 m qui permettra le passage de la grande faune au dessus de l'ouvrage afin d'améliorer, y compris par rapport à la situation d'aujourd'hui, la connectivité entre la forêt de Halatte et la forêt de Chantilly. Cependant, le dossier n'explique pas pourquoi d'autres passages à faune, même de taille plus modeste, ne sont pas prévus pour garantir la continuité écologique de part et d'autre de l'ouvrage.

Le niveau de détail fourni est plus important pour l'écopont que pour la question du franchissement par la petite faune qui pourrait nécessiter plusieurs ouvrages.

***L'Ae recommande de préciser les besoins de franchissement de l'ouvrage pour les différents types de faune et les solutions adoptées pour son franchissement par la petite faune.***

#### 2.3.2.3 Impacts paysagers

L'étude d'impact semble avoir bien pris en compte l'importance de ces enjeux du fait de la présence de nombreux éléments de patrimoine naturel et culturel dans la zone d'étude. De nombreux aménagements boisés sont prévus et détaillés dans le dossier avec un grand nombre d'illustrations. La question de la covisibilité des ouvrages avec la cathédrale de Senlis est traitée. L'Ae considère que ces éléments permettent au public de bénéficier d'une bonne image du paysage une fois le projet terminé et de jouer son rôle dans la concertation menée dans le cadre de l'enquête publique.

#### 2.3.2.4 Impacts sur l'agriculture et la forêt

Le projet induira la perte de 5,3 ha de surface agricole obtenue par voie d'expropriation ou par transaction amiable. Le dossier indique que « *la commission départementale d'aménagement foncier décidera si un aménagement foncier, agricole ou forestier est nécessaire* ».

***L'Ae recommande de joindre au dossier la décision de la commission départementale sur la nécessité de réaliser un AFAF, si celle-ci est antérieure à l'enquête publique.***

#### 2.3.2.5 Nuisances sonores

L'étude d'impact décrit les résultats d'une modélisation du bruit engendré par le trafic sur l'infrastructure. Il est indiqué dans le dossier que la prévision de trafic prise en compte est celle de 2036. Les simulations de trafic sont présentées dans le chapitre relatif aux aspects socioéconomiques du dossier. Elles comportent une hypothèse haute de croissance du trafic de 2 % basée sur des considérations économiques locales et la proximité avec Roissy. Le maître d'ouvrage affirme que le projet ne modifie ni les vitesses, ni les distances parcourues, ni même le nombre de véhicules par rapport à ce scénario de croissance de 2% sans infrastructure. Une telle infrastructure est susceptible de créer des effets induits sur le trafic par la facilité de circulation qu'elle apporte, ce qui justifie d'établir une hypothèse haute avec un trafic induit accru à l'horizon 2036. Cette

hypothèse ne se conçoit que dans un cadre plus large où l'ensemble des flux projetés à l'achèvement du PDMD est pris en compte.

***L'Ae recommande de reprendre la modélisation du bruit et de prévoir, le cas échéant, des mesures de réduction en cohérence avec une hypothèse de croissance du trafic induite par l'infrastructure au sein du programme de travaux.***

#### 2.3.2.6 Qualité de l'air et santé

Une étude de l'impact du projet sur les émissions et retombées de polluants de l'air pouvant avoir une incidence sur la santé est produite, également à l'horizon 2036. Les remarques de l'Ae évoquées au paragraphe 2.3.2.5 s'appliquent également à cette étude. L'Ae a également remarqué que la relative modération de l'accroissement de la pollution est supposée provenir d'une amélioration du parc automobile. Il est indiqué que la proportion de véhicules diesel sera accrue. Cependant les éléments qui permettent de juger de cette amélioration ne sont pas fournis.

L'Ae souligne également que l'attractivité de l'infrastructure et la perspective d'une croissance démographique de l'agglomération de Creil et Senlis sont supposées être essentiellement liées aux perspectives économiques de l'Ile de France, ce qui est susceptible de favoriser l'accroissement du trafic. Or l'étude se base sur un scénario de référence sans projet et un scénario avec projet qui ne diffèrent que « *par la modification des voies et de la répartition des flux de trafic induits par le projet.* » Il conviendrait, comme pour l'étude de l'impact du bruit, de fonder l'étude sur un scénario comportant une évolution de trafic induite par le programme de travaux.

***L'Ae recommande, comme pour l'étude du bruit, de revoir l'étude air et santé en cohérence avec une hypothèse de croissance du trafic induite par l'infrastructure au sein du programme de travaux.***

#### 2.3.2.7 Impacts sur le climat

Le dossier indique que les émissions de gaz à effet de serre vont diminuer du fait de l'amélioration de la fluidité de la circulation. Le maître d'ouvrage considère que cette diminution n'est pas évaluable. Le dossier indique que le trafic et les distances parcourues n'augmenteront pas et donc qu'« *une analyse quantitative comparative entre la situation à la mise en service avec et sans projet n'est donc pas pertinente* ». L'Ae rappelle que la France s'est engagée à diviser ses émissions de gaz à effet de serre par quatre<sup>25</sup> à l'horizon 2050, objectif décliné dans le Schéma régional climat, air, énergie (SRCAE) de Picardie, ce qui implique que les augmentations des émissions soient compensées en proportion. L'Ae considère que le dossier ne présente pas la démonstration que le projet apporte une contribution positive à cet objectif.

<sup>25</sup> Objectif de division par 4 des émissions de gaz à effet de serre, France entière, entre 1990 et 2050, cité notamment par l'article L. 100-4 du code de l'énergie.

***L'Ae recommande de réaliser une évaluation des émissions de gaz à effet de serre, en cohérence avec une hypothèse de croissance du trafic induite par l'infrastructure au sein du programme de travaux, et de proposer des mesures de réduction et le cas échéant de compensation des émissions ainsi projetées.***

#### 2.3.2.8 Impact sur les modes de circulation doux

Le dossier mentionne l'existence d'infrastructures pour les piétons, les cavaliers et les cyclistes ainsi que des projets de développement de ces modes de circulation. Dans l'ensemble, ces infrastructures sont prises en compte par le projet. Néanmoins, l'Ae observe que le passage pour les cyclistes prévu par une passerelle au dessus de la RD 1330 entre la RD 938a et la RD 1017 est remplacé par un passage à double sens entre deux giratoires en bordure de l'ouvrage routier de franchissement de la RD 1330. L'Ae s'interroge sur le niveau de risque induit par un tel ouvrage, les carrefours giratoires pouvant être source d'accidents entre les automobiles et les deux roues. Or, le dossier ne fournit pas de précision sur la manière dont cette piste sera raccordée aux deux giratoires. Par ailleurs, elle ne situe pas le projet dans un schéma global de circulations douces.

***L'Ae recommande de préciser comment l'itinéraire cyclable de franchissement de la RD 1330 sera raccordé aux deux carrefours giratoires de la RD 932a et de la RD 1017 et d'évaluer les risques éventuels pour les cyclistes.***

Le sentier de grande randonnée GR 12 traverse la RD 1330 actuelle par un souterrain pour les piétons et cavaliers. Ce souterrain sera reconstruit et élargi sans pour autant être accessible aux cavaliers<sup>26</sup>.

#### 2.3.3 Incidences Natura 2000

L'étude d'incidences Natura 2000 est jointe au dossier sous la forme d'une annexe. Les relevés sont exhaustifs et s'appuient sur les documents d'objectifs et les formulaires standards de données.

L'étude conclut que le projet n'aura aucune incidence significative sur les sites Natura 2000 à proximité du projet.

Toutefois, l'Ae note que cette conclusion n'est valable que moyennant un certain nombre de précautions à prendre pendant la phase chantier, lesquelles sont proposées par le prestataire de l'étude d'incidence sans que l'on sache avec certitude qu'elles constituent bien des engagements du maître d'ouvrage.

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de s'engager à prendre toutes les mesures suggérées par le prestataire de l'étude d'incidences Natura 2000.***

---

<sup>26</sup> Les cavaliers devront descendre de cheval pour emprunter le souterrain.

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

Les mesures de suivi prévues par le maître d'ouvrage n'appellent pas d'observation de l'Ae qui relève, en particulier, que des pièges à traces<sup>27</sup>, seront placés de part et d'autre du passage à grande faune pour permettre de suivre sa fréquentation.

## ***2.5 Coût***

L'analyse de coût proposée est très succincte et uniquement qualitative. Elle s'appuie sur les instructions de la circulaire du 20 octobre 1998 maintenant remplacées par l'instruction du 16 juin 2014 de la ministre chargée de l'environnement. Elle ne prend pas en compte, comme le reste de l'étude d'impact, l'éventualité d'un accroissement du trafic induit par l'infrastructure. Le coût annuel de l'amortissement des investissements n'est pas indiqué. L'hypothèse d'absence d'accroissement du trafic, des vitesses et des distances conduit à un coût environnemental négligeable, il en est de même du bénéfice lié à une éventuelle diminution des temps de parcours. Le seul bénéfice chiffré est celui de la sécurité des personnes évalué à 172 000 € par an du fait de l'évitement d'un blessé léger et un blessé grave par an.

***L'Ae recommande d'améliorer l'analyse des coûts et de calculer le temps de retour sur investissement en tenant compte du trafic induit par l'infrastructure.***

## ***2.6 Résumé non technique***

Le résumé non technique est clair et bien illustré.

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

---

<sup>27</sup> Procédé qui permet de relever les empreintes laissées par les animaux sur des bandes de sables installées aux deux extrémités de l'ouvrage. (Source dossier)