



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur la suppression du passage à niveau n°4 à Deuil- la-Barre et Montmagny (95)

n°Ae : 2019-125

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 18 mars 2020 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, la suppression du passage à niveau n°4 à Deuil-la-Barre et Montmagny (95).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Sophie Fonquernie, Bertrand Galtier, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Éric Vindimian, Annie Viu, Véronique Wormser

En application de l'article 9 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 le présent avis.

Était absent : Nathalie Bertrand

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 9 du règlement intérieur de l'Ae : Christian Dubost

*
*
*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Val d'Oise, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 30 décembre 2019.

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

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 16 janvier 2020 :

- le préfet du Val d'Oise, qui a transmis une contribution en date du 17 février 2020,
- la directrice générale de l'Agence régionale de santé (ARS) Normandie, qui a transmis une contribution le 15 janvier 2020.

Sur le rapport de Philippe Ledenvic, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

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

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

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

Le passage à niveau n°4, situé à côté de la gare de Deuil–Montmagny, sur la ligne H du Transilien et sur lequel transitent également des trains express régionaux des Hauts–de–France, est le plus accidentogène de France. Selon le bilan de la concertation, conduite entre le 11 janvier et le 11 mars 2017, la suppression du passage à niveau est perçue comme nécessaire par le public.

L'option retenue par le maître d'ouvrage (SNCF Réseau) consiste à :

- substituer au franchissement actuel un franchissement souterrain pour les piétons, vélos et autres modes actifs et réaménager l'espace public libéré par la suppression du passage à niveau ;
- créer un autre franchissement souterrain de la voie ferrée pour les véhicules, les bus, les piétons, les vélos et les autres modes actifs, à 800 mètres au sud du passage à niveau ;
- créer de nouvelles voiries et réaménager les voiries existantes pour raccorder le nouvel ouvrage de franchissement routier.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont la maîtrise des impacts de la phase travaux, la réduction des impacts en matière de bruit et de pollution de l'air, pour l'ensemble de l'aire affectée par les modifications de circulation, la gestion des eaux et la qualité des aménagements paysagers.

L'étude d'impact est clairement structurée et très didactique. Cependant, l'aire d'étude retenue n'est pas suffisamment large pour prendre en compte les impacts liés aux modifications de circulation dues au projet, en particulier le bruit et la pollution de l'air. Plusieurs volets (bruit, zones humides) ne sont pas conformes à la réglementation en vigueur.

L'Ae recommande :

- de compléter l'étude d'impact pour ce qui concerne tous les impacts sur l'eau, sans attendre la demande d'autorisation environnementale ;
- de caractériser les zones humides conformément à l'article L. 211–1 du code de l'environnement et de prévoir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation les concernant ;
- de compléter l'étude d'impact par les plans de circulation qui devront être modifiés pour tenir compte de la suppression du passage à niveau ;
- de reprendre en conséquence l'analyse des modifications des trafics routiers, ainsi que le volet « bruit », en conformité avec l'article R. 571–45 du code de l'environnement, pour étendre les mesures de protection à l'ensemble des bâtiments exposés à des niveaux sonores au-dessus des seuils réglementaires, le long des tronçons sur lesquels le projet cause une modification significative ;
- de prévoir des mesures permettant de concrétiser la vocation du secteur, définie dans le schéma directeur de la région d'Île–de–France (Sdrif) au sud de la zone d'étude, en « *espace vert et espace de loisirs d'intérêt régional à créer* », en lien avec les communes de Deuil–la–Barre et Montmagny.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae sont présentées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet

Le passage à niveau n°4, situé à côté de la gare de Deuil-Montmagny, sur la ligne H du Transilien et sur lequel transitent également des trains express régionaux des Hauts de France, est le plus accidentogène de France.

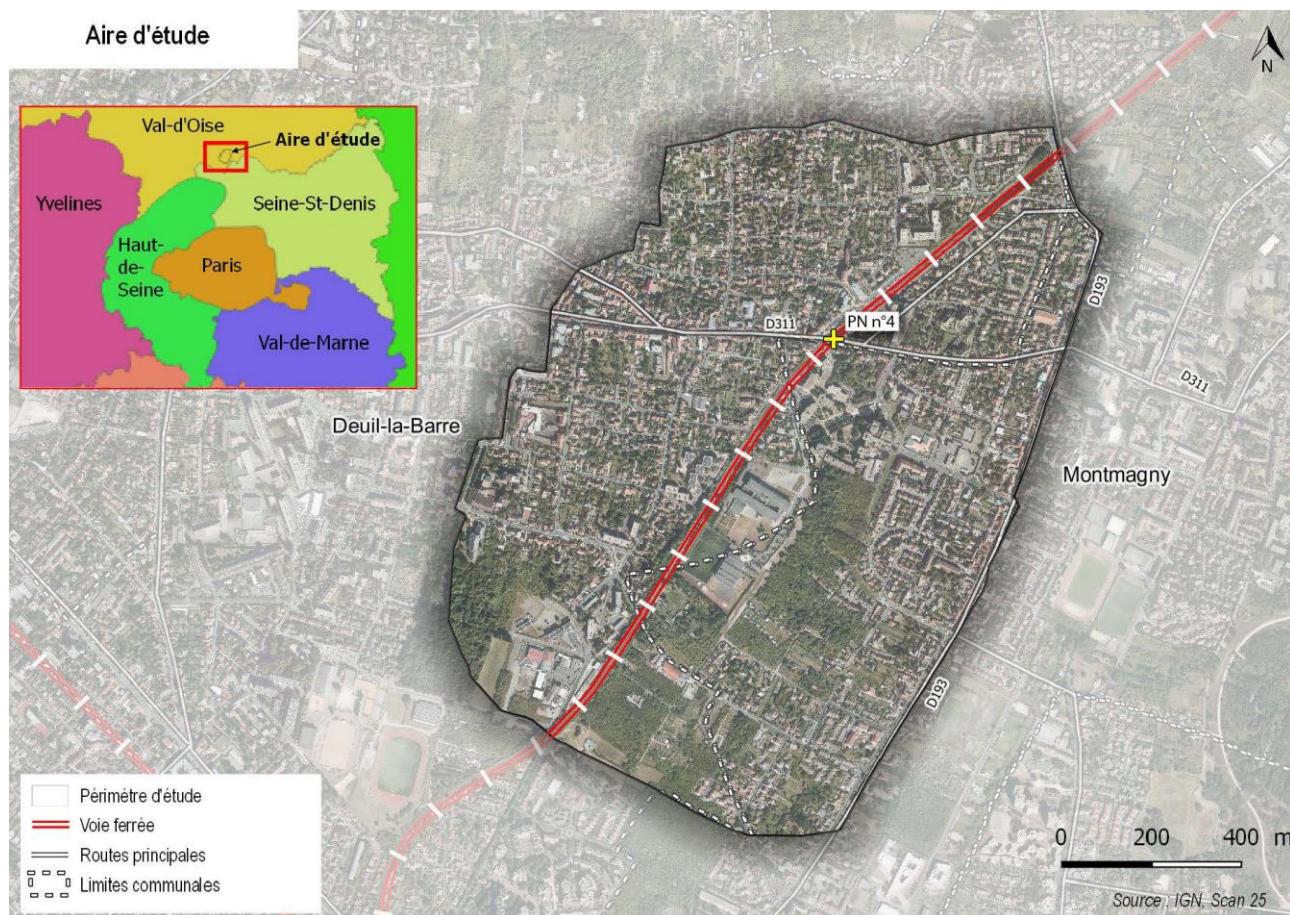


Figure 1 : Plan de situation du projet. Source : dossier, pièce B

Le dossier recense, en 15 ans, 60 incidents et 7 accidents ayant entraîné chacun la mort d'une personne. SNCF Réseau cherche, depuis plus de dix ans, à supprimer le passage à niveau, sans aboutir, faute d'accord sur le rétablissement des circulations. Le projet émerge enfin en 2019 : « Après deux ans de travail avec l'État, la Région Île-de-France, le Département du Val d'Oise, Île-de-France Mobilités, la RATP, la communauté d'agglomération Plaine Vallée et les communes de Deuil-la-Barre et Montmagny, un scénario de rétablissement consensuel a émergé ».

La vitesse limite sur la voie ferrée est de 90 km/h jusqu'à la gare de Deuil-Montmagny et de 100 km/h au-delà. Le passage à niveau est traversé par la route départementale (RD) 311 (avenue de la Gare). C'est un passage à niveau de 1^{ère} catégorie, c'est-à-dire ouvert à la circulation de l'ensemble des usagers de la route. Il est situé au croisement « voie routière / voie ferrée » le plus fréquenté d'Île-de-France, avec des interruptions de trafic routier pouvant aller jusqu'à 20 minutes

cumulées en heure de pointe. Le passage à niveau est en outre traversé par un grand nombre de piétons (500 piétons en heure de pointe) ; il est proche d'un lycée et en limite des quais de la gare de Deuil-Montmagny qui se trouve au nord du passage à niveau. La configuration des voies secondaires se raccordant à la RD311 amplifie les occasions de blocage de véhicules sur la voie ferrée.



Figure 2 : Photo à la hauteur du passage à niveau. Source : Page de couverture du dossier

Le dossier rappelle l'historique des solutions mises en œuvre préalablement à la présentation de ce projet :

- mesures de sécurisation du passage à niveau : doublement des feux de signalisation, élargissement des trottoirs, mise en place d'un radar de franchissement, présence d'agents de la police municipale aux heures de pointe, déplacement d'un arrêt de bus, installation de « tapis anti-intrusion » de part et d'autre du passage à niveau. En dépit de ces mesures, sept infractions quotidiennes sont comptabilisées (initialement quinze avant leur mise en œuvre) ;
- élaboration d'un premier projet, abandonné en 2013, avec rétablissement routier à proximité.

Selon le bilan de la concertation, conduite entre le 11 janvier et le 11 mars 2017, la suppression du passage à niveau est perçue comme nécessaire par le public.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

L'option retenue par le maître d'ouvrage consiste à :

- substituer au franchissement actuel un franchissement souterrain pour les piétons, vélos et autres modes actifs et réaménager l'espace public libéré par la suppression du passage à niveau ;
- créer un autre franchissement souterrain de la voie ferrée pour les véhicules, les bus, les piétons, les vélos et les autres modes actifs, à 800 mètres au sud du passage à niveau ;
- créer de nouvelles voiries et réaménager les voiries existantes pour raccorder le nouvel ouvrage de franchissement routier.

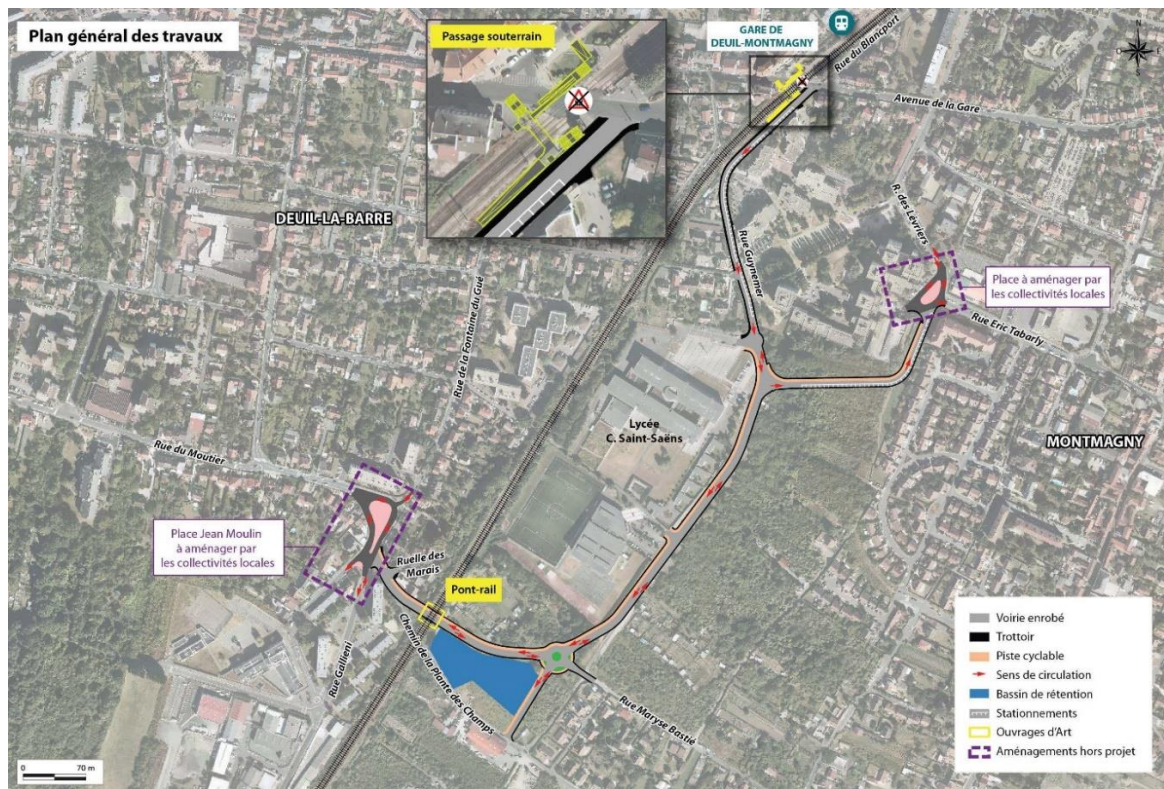


Figure 3 : Plan général des travaux. Le PN n°4 se trouve sur l'avenue de la gare. Source : dossier

Ainsi, le maître d'ouvrage prévoit :

- un passage souterrain au sud de la gare Deuil–Montmagny, avec accès pour les modes actifs (accès par escaliers, rampes et ascenseurs). La mise en accessibilité de la gare aux personnes à mobilité réduite est prévue en parallèle ;
- la réalisation d'un passage souterrain sous la voie ferrée (pont–rail), structure en U d'une hauteur libre de 4,3 mètres, d'une ouverture de 13 mètres (7 mètres pour la chaussée, 2,5 à 3 mètres pour une piste cyclable, et deux trottoirs d'1,5 mètre de chaque côté) ;
- l'aménagement et le prolongement de la rue Guynemer en sens unique jusqu'au lycée Camille Saint–Saëns, alors qu'elle est actuellement à double sens (une chaussée de 3,5 mètres accueillant une circulation mixte de véhicules et de vélos, le repositionnement des places de stationnement existantes de l'autre côté et deux trottoirs d'1,5 mètres) ;
- la création d'une nouvelle voirie le long du lycée Camille Saint–Saëns jusqu'à la place Jean Moulin de Deuil–la–Barre, en lieu et place d'un chemin existant pour les modes actifs (mêmes caractéristiques que le passage souterrain sous le pont–rail), y compris un giratoire à quatre branches avec une connexion nouvelle vers le sud ;
- une nouvelle voirie à sens unique permettant un retour vers la rue des Lévrier (mêmes caractéristiques que la rue Guynemer).

D'autres travaux sont liés au projet, mais sont présentés « à aménager par les collectivités » : l'aménagement des places Jean Moulin et Éric Tabarly, sans plus de précision. La rue existante de la Plante des Champs est prévue pour devenir « une rue sans circulation » : elle serait laissée en l'état, pour les modes actifs.

Le dossier évoque également deux projets portés par le Conseil départemental, qui n'ont de sens qu'une fois le projet réalisé : un premier barreau reliant le lycée aux secteurs habités à l'est vers l'avenue Théophile Gauthier, à travers le secteur boisé ; un deuxième barreau au sud dans le prolongement de la voirie au sud du giratoire. Au cours de la visite du rapporteur, le maître d'ouvrage a également indiqué que Grand Paris Aménagement projetait la création d'un nouveau quartier en lieu et place du secteur boisé résiduel entre le lycée Camille Saint-Saëns et l'est de la zone d'étude.

La pièce E précise le traitement architectural et paysager des différents ouvrages.

Le dispositif d'assainissement est constitué de fossés, orientant les écoulements vers un nouveau bassin de rétention d'environ 4 000 m², à proximité d'une station de relevage, à la hauteur du pont-rail, les eaux ayant vocation à être évacuées vers le réseau de Plaine Vallée.

Les travaux ont vocation à se dérouler pendant 18 mois entre 2021 et 2023. Le calendrier des travaux est contraint par la nécessité d'interrompre le trafic sur la voie ferrée pour la mise en place des ouvrages de franchissement, qui est à programmer trois ans à l'avance.

Plusieurs réseaux existants sont potentiellement concernés par le projet : trois d'entre eux (transport d'électricité, transport de gaz, assainissement) sont considérés comme une contrainte à prendre en compte par le projet et ne seront pas dévoyés, contrairement aux autres réseaux secondaires.

Le coût total porté par SNCF Réseau s'élève à 47 millions d'euros HT 2019, dont environ 3,6 millions pour les acquisitions foncières, 31 millions pour les travaux et 9,2 millions pour la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre. 8,3 millions d'euros sont prévus pour l'assainissement.

1.3 Procédures relatives au projet

Le dossier est présenté en vue de l'obtention d'une déclaration d'utilité publique², y compris le dossier d'enquête parcellaire correspondant, et pour permettre la mise en compatibilité³ du plan local d'urbanisme de Montmagny⁴. Le courrier de saisine comporte également une demande d'examen au cas par cas pour ce dossier de mise en compatibilité. L'Ae relève néanmoins que cette demande relève de la compétence de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France.

Le projet est, par nature, soumis à examen préalable au cas par cas (rubriques 5b) et 6a)). L'Ae l'a soumis à évaluation environnementale par sa [décision n° F-011-17-C-0084](#), principalement motivée par ses impacts en matière de bruit⁵. Cette décision a fait l'objet d'un courrier de SNCF Réseau le 7 mai 2018, contestant un des considérants de la décision (« *l'appréciation du caractère significatif de la modification apportée par le projet n'est pas faite par tronçon homogène de trafic, contrairement à la réglementation en vigueur* »). Ces deux pièces sont annexées au dossier. Le présent avis analyse cette question de façon complète et précise.

² L. 110-1 du code de l'expropriation

³ L. 153-54 du code de l'urbanisme

⁴ Le plan local d'urbanisme de Deuil-la-Barre ne nécessite pas de modification.

⁵ Mais aussi en matière de qualité de l'air, d'impact paysager et de nuisances pendant les travaux

Le dossier comporte une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000⁶, qui n'appelle pas d'observation de l'Ae.

À ce stade, le dossier ne comporte pas de demande d'autorisation environnementale. Le maître d'ouvrage justifie ce choix par le besoin d'engager la procédure de DUP le plus vite possible pour démarrer les travaux dans un calendrier compatible avec l'interruption temporaire de service ferroviaire. Selon les indications fournies oralement par le pétitionnaire – le dossier n'apportant pas de réponse définitive sur cette question – le projet est soumis à autorisation environnementale au titre d'une rubrique de la loi sur l'eau. Aucune autorisation de défrichement ou demande de dérogation au titre des espèces protégées n'est nécessaire.

Le dossier comporte un chapitre spécifique aux infrastructures de transport, reprenant la structure du III de l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Il est particulièrement succinct (5 pages) et superficiel. Il comprend une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité qui ne comprend pas « *les principaux résultats commentés de l'analyse socioéconomique lorsqu'elle est requise* », comme le prescrit le III de l'article R. 122-5 suscité. L'évaluation socio-économique du projet n'est, par ailleurs, pas jointe au dossier.

L'Ae recommande de joindre au dossier l'évaluation socioéconomique du projet, requise par la réglementation, et ses principaux résultats commentés.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- la maîtrise des impacts de la phase travaux ;
- la réduction des impacts en matière de bruit et de pollution de l'air, pour l'ensemble de l'aire affectée par les modifications de circulation ;
- la gestion des eaux, en phases de travaux et d'exploitation ;
- la qualité des aménagements paysagers.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est clairement structurée et très didactique. Cependant, l'aire d'étude retenue n'est pas suffisamment large pour prendre en compte les impacts liés aux modifications de circulation dues au projet, en particulier le bruit et la pollution de l'air. Le volet « bruit » a vocation à être repris et complété pour analyser les impacts indirects du projet et protéger ainsi toutes les populations concernées, en conformité avec la réglementation.

2.1 État initial

La zone d'étude est largement anthropisée et densément peuplée (environ 5 000 habitants/km²).

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 zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

Milieux naturels

L'aire d'étude ne comprend aucun espace naturel inventorié, ni *a fortiori* protégé. L'espace naturel sensible le plus proche (la Butte-Pinson) est situé à 700 mètres à l'est. Ne sont présents à proximité des emprises du projet que quelques espaces arborés en zone N des PLU de Montmagny et de Deuil-la-Barre. Le dossier rappelle que le sud de la zone d'étude est identifié par le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif) comme un « *espace vert et un espace de loisirs d'intérêt régional à créer* », sans que la zone d'étude soit concernée par des corridors écologiques recensés par le schéma régional de cohérence écologique d'Île-de-France.

L'aire d'étude retenue par le maître d'ouvrage est trop limitée pour ce qui concerne les milieux naturels : elle recouvre juste les emprises réservées pour le projet, ainsi qu'une partie de la zone naturelle immédiatement à l'est. Elle devrait au moins être étendue aux espaces verts situés au sud de la zone d'étude.

L'Ae recommande de compléter l'analyse de l'état initial des milieux naturels, en y intégrant l'ensemble des espaces verts en continuité avec la zone d'étude actuellement retenue.

La zone inventoriée ne présente pas d'habitat remarquable. Le projet affectera principalement des fourrés arbustifs. Plusieurs individus d'Ophioglosse commun, à enjeu fort, et de Stellaire pâle, à enjeu moyen (plantes très rares, la première étant classée vulnérable sur la liste rouge régionale) sont présents sur les emprises du futur barreau des Lévriers et de la rue Guynemer. Trente-et-une espèces d'oiseaux, dont vingt-et-une protégées, ont été observées sur la zone d'étude. Les fourrés sont très favorables à la reproduction du Pouillot. Une seule espèce de chauve-souris a été contactée (la Pipistrelle commune). Le Lézard des murailles est présent à proximité de la voie ferrée et de la rue Guynemer. L'analyse de l'état initial mentionne également la présence de trois espèces exotiques envahissantes : Robinier faux acacia, Renouée du Japon et Buddleia de David.

Le recensement des zones humides n'est pas conforme aux dispositions de l'article L. 211-1 du code de l'environnement : une carte de prélocalisation de ces zones identifie des secteurs de probabilité « assez forte », « forte » ou « très forte » de présence sur la zone d'étude ; la carte réalisée par le maître d'ouvrage présente les points de recensement de la végétation et les points de sondage pédologique – ou d'impossibilité de réaliser des sondages pédologiques –, sans couvrir l'ensemble des secteurs de probabilité forte ou très forte : c'est tout particulièrement le cas du sud-est de la zone d'étude, destinée à être occupée pourtant par le bassin de rétention, et présentée par le dossier comme une zone potentiellement sujette aux débordements de nappe⁷.

L'Ae recommande de compléter l'inventaire des zones humides, selon la définition en vigueur de l'article L. 211-1 du code de l'environnement, en particulier dans tous les secteurs de probabilité forte ou très forte affectés par une composante du projet.

Milieux physiques

La frange nord du périmètre délimité sur la figure 1 est à 65 mètres d'altitude. La déclivité est régulière vers le sud, les altitudes les plus basses étant de 25 mètres à la hauteur de la voie ferrée, ce qui explique le sens d'écoulement des eaux du nord vers le sud. Le passage à niveau est à la cote 49 m NGF.

⁷ Il s'agit visiblement d'un boisement humide, la nappe étant affleurante.

Le dossier comporte une carte thermographique estivale : les températures les plus faibles correspondent aux espaces arborés de la zone d'étude ; les plus chaudes aux secteurs du lycée Camille Saint-Saëns et du gymnase Alain Mimoun (au centre) et à la zone d'activités des Moutiers (au sud-ouest). Le maître d'ouvrage anticipe une recrudescence des jours chauds et très chauds, une diminution des précipitations annuelles mais leur augmentation en hiver.

Les sols sont plutôt perméables (perméabilité comprise entre 10^{-8} et 10^{-6} m/s). L'aire d'étude est concernée par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) du bassin Seine-Normandie et par le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) Croult-Enghien Vieille Mer. Le secteur est classé en zone vulnérable (directive nitrates) et zone sensible à l'eutrophisation (directive eaux résiduaires urbaines). L'aire d'étude est concernée par la zone de répartition des eaux⁸ de la nappe souterraine de l'Albien. Elle n'est traversée par aucun cours d'eau.

La nappe de « l'Éocène du Valois » est située entre 1,9 (sur le secteur de la Plante des Champs au sud) et 5,5 mètres de profondeur. Le Sdage 2010-2015 fixait pour cette nappe un objectif de bon état en 2015. Les données relatives à la qualité de la masse d'eau sont très anciennes (début des années 2000) ; cette qualité était médiocre pour certains paramètres (particules en suspension, fer et manganèse) et moyenne pour les micropolluants. Le dossier ne permet pas de savoir si les objectifs retenus par le Sdage sont atteints ou non.

L'Ae recommande de fournir une mise à jour des données relatives à la qualité de la masse d'eau souterraine concernée par le projet, afin de qualifier l'enjeu environnemental correspondant.

Le sous-sol contient des formations gypseuses au droit du passage à niveau et à l'ouest de la voie ferrée. L'étude d'impact indique que la commune de Montmagny est concernée par un plan de prévention des risques naturels pour les mouvements de terrain en raison de la proximité d'anciennes carrières de gypse. Toutefois, l'analyse du contexte géotechnique local apporte une précision pour le secteur de la Plante des Champs : « *Les sondages géotechniques n'ont pas rencontré les marnes et masses de gypse. Cette observation est confortée par la carte géologique qui indique la disparition de cette formation quelques dizaines de mètres plus à l'ouest* ».

Milieux humains

La zone d'étude est principalement occupée par des quartiers d'habitat, individuel à 48,5 % et collectif pour 13 %. Elle est identifiée par le Sdrif comme un « *quartier à densifier à proximité d'une gare* ». La présence de maisons et immeubles contraint fortement le tracé du barreau à l'ouest du pont-rail ; une maison sera détruite pour pouvoir le réaliser.

Même si des zones agricoles sont encore identifiées dans les documents d'urbanisme, le dossier indique que l'activité agricole a disparu sur le territoire de Deuil-la-Barre. Des commerces et services sont situés à proximité du passage à niveau existant. Sont également recensés sur la zone d'étude six établissements scolaires, dont au cœur de cette zone, le lycée Camille Saint-Saëns, le groupe scolaire des Lévriers – ainsi qu'une micro-crèche – non loin du barreau des Lévriers et l'école primaire privée EDA près de la place Jean-Moulin.

⁸ Zone où est constatée une insuffisance, autre qu'exceptionnelle, des ressources par rapport aux besoins, faisant l'objet d'une réglementation plus stricte.

Le dossier signale également plusieurs projets de rénovation urbaine de grande ampleur tout autour de la zone d'étude.

Une canalisation de transport de gaz naturel longe l'intégralité des futures emprises du projet, du passage à niveau, au nord, au futur giratoire raccordé à la rue Maryse Bastié. L'étude d'impact indique que des camions transportant des matières dangereuses empruntent la RD311.

Sites et sols pollués

Douze sites sont recensés sur les deux communes dans la base de données des anciens sites industriels et activités de services (Basias). Aucun n'est à proximité des emprises du projet.

Des analyses de pollution de sols ont été menées sur trois sondages géotechniques. Le dossier indique des concentrations en métaux lourds « parfois de manière significative ». Toutefois, il ne transpose pas l'analyse à l'ensemble des déblais qui seront générés par le projet, en particulier à la hauteur du futur pont-rail où les déblais sont les plus importants (14 500 m³). Des investigations plus précises seraient à mener pour préciser les volumes pollués et les exutoires d'élimination des déblais correspondants.

L'Ae recommande de compléter l'analyse de la qualité des sols sur un échantillon plus représentatif des déblais qui seront générés par le projet, afin d'estimer les volumes concernés et de présenter les modes d'élimination à prévoir en conséquence.

Paysage et patrimoine culturel

Quelques ensembles collectifs comportent des bâtiments plus élevés que dans le reste du quartier (jusqu'à neuf étages). Trois secteurs non bâtis rassemblent des jardins familiaux, espaces boisés et espaces verts publics : « Le Marais - La Campagne » à l'est du Lycée, « sous le Moutier » au sud-ouest et « Plante des Champs » au sud de la zone d'étude, « espace vert et espace de loisirs d'intérêt régional à créer » du Sdrif.

Déplacements, air, bruit

Ne fournissant que quelques données ponctuelles sur certains axes, à certaines intersections, ce volet s'avère incomplet pour pouvoir décrire les flux de trafic dans l'état initial. Les trafics les plus importants sont enregistrés à la hauteur du passage à niveau, ainsi qu'au carrefour des trois communes, au sud de la zone d'étude ; l'axe le plus chargé est la rue d'Epinais à l'est (voir figure 4 ci-après).

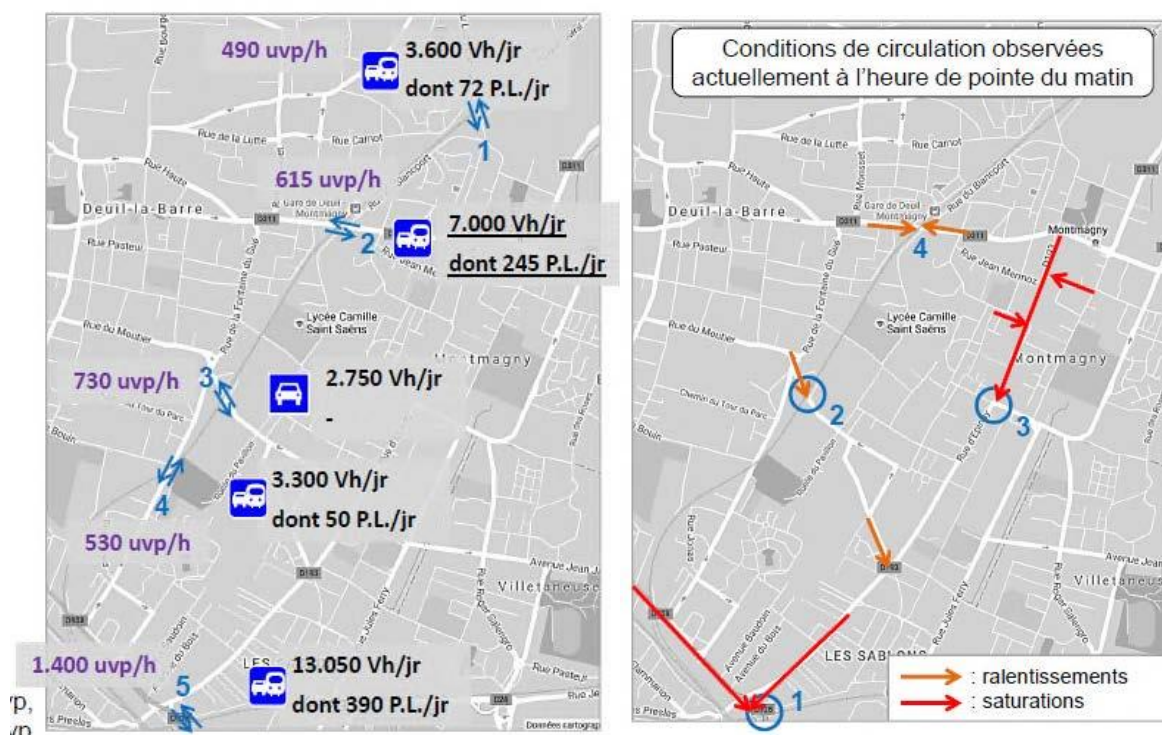


Figure 4 : Trafics et conditions de circulation sur la zone d'étude. Source : dossier

Des données de trafic devraient être fournies sur la plupart des axes de la zone d'étude et celle-ci devrait être élargie vers le nord⁹, l'ouest¹⁰ et le sud¹¹ pour prendre en compte l'ensemble des secteurs affectés par les reports de trafic de la RD311 liés à la suppression du passage à niveau.

L'Ae recommande d'élargir la zone d'étude pour les déplacements et leurs impacts indirects à l'ensemble des secteurs urbains et voiries affectés par le projet, notamment ceux sur lesquels les flux de la RD311 se reporteront, incluant les franchissements alternatifs de la voie ferrée et les voies qui y accèdent.

Le trafic quotidien sur la ligne H du Transilien, 480 trains et 290 000 voyageurs par jour, est décrit comme en forte augmentation (+ 10 % par an en 2016). Il y actuellement cinq franchissements de la voie ferrée sur la zone d'étude (uniquement pour piétons à la hauteur du lycée Camille Saint-Saëns). Deux lignes de bus empruntent la RD311.

Il n'y a pas de piste cyclable dans la zone d'étude ; la rue d'Épinay et la rue du Blancport, au nord du passage à niveau, sont présentées comme des « chemins mixtes ».

La caractérisation de la qualité de l'air s'appuie notamment sur les résultats de campagne de mesures, à deux saisons différentes, des oxydes d'azote (NOx), des PM10¹² et du benzène, toluène,

⁹ Probablement au moins jusqu'à la rue de Verdun

¹⁰ Probablement au moins jusqu'à la rue des Granges

¹¹ Probablement jusqu'à la RD928. Au regard des trafics sur la rue d'Épinay et sur la rue Carnot de Montmagny, celle-ci apparaît une délimitation probablement pertinente à l'est.

¹² De l'anglais *Particulate Matter* (matières particulaires). Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres ; dites « respirables », elles incluent les particules fines, très fines et ultrafines et peuvent pénétrer dans les bronches.

éthylbenzène, xylène (BTEX). Les PM2.5 n'ont pas été mesurées. Un seul point de mesure dépasse légèrement un objectif de qualité, sur la RD311 à proximité du passage à niveau pour les NOx¹³.

L'analyse de l'ambiance sonore dans l'état initial s'appuie dans un premier temps sur les différents plans relatifs au bruit des infrastructures : la zone d'étude est en zones C et D¹⁴ du plan d'exposition au bruit de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle (toute la moitié nord au-dessus du passage à niveau est en zone C) ; elle est concernée par une infrastructure ferroviaire de 2^{ème} catégorie, la plus bruyante, et trois infrastructures routières de 4^{ème} catégorie (RD311, rue d'Épinay et rue Carnot à Montmagny au nord). Le dossier comporte deux cartes modélisant séparément ces deux catégories.

Il reprend par ailleurs les résultats d'une campagne de mesures réalisées pour pouvoir caler une modélisation. Les résultats étant exprimés en LAeq¹⁵, l'ensemble des sources de bruit (routier, ferroviaire, aérien) a bien été pris en compte. Les écarts entre le modèle et les mesures sont inférieurs ou égaux à 1 dB(A).

Le dossier produit ensuite deux cartes de bruit à 4 mètres de haut, en périodes diurne (voir figure 5 page suivante) et nocturne.

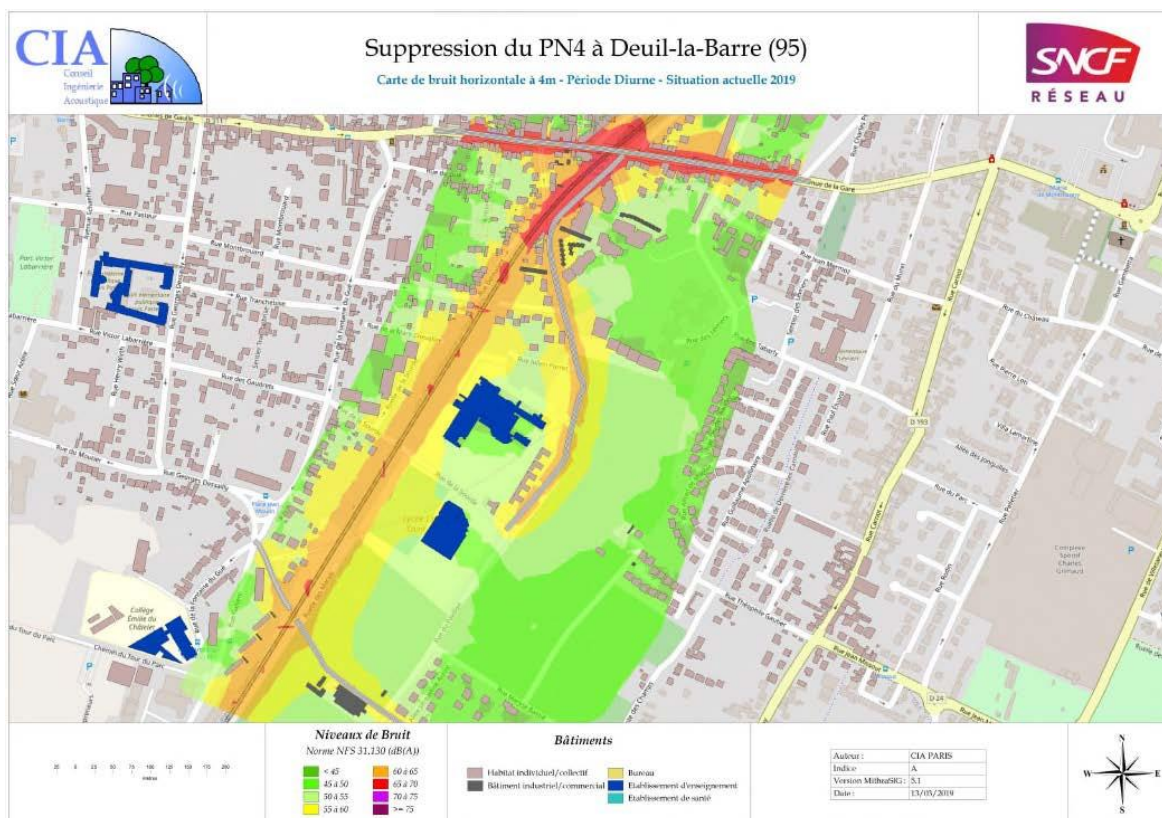


Figure 5 : Carte de bruit à 4 mètres – période diurne – situation actuelle. Source : dossier

¹³ Il est probable que la valeur maximale dans l'ensemble de la zone d'étude y serait également mesurée pour les BTEX, mais le dossier signale que « le capteur [BTEX] pour ce point a été perdu ». Sur le reste de la zone d'étude, les valeurs mesurées pour les BTEX sont proches de 0,5 µg/Nm³, soit très inférieures à la valeur limite.

¹⁴ Zone C : « zone de bruit modéré comprise entre la limite extérieure de la zone B ou IP = 89 et une limite comprise entre LDen 57 et 55 ou IP entre 84 et 72 » ; cette zone prévoit des restrictions à l'urbanisation.

Zone D : « zone de bruit comprise entre la limite extérieure de la zone C et la limite correspondant à LDen 50 » ; cette zone ne prévoit pas de restriction à l'urbanisation.

¹⁵ Le niveau équivalent LAeq d'un bruit variable est égal au niveau d'un bruit constant qui aurait été produit avec la même énergie que le bruit perçu pendant la même période. Il représente l'énergie acoustique moyenne perçue pendant la durée d'observation.

La carte pour la période diurne fait ressortir que l'ambiance sonore est modérée au moins sur cette portion de la zone d'étude, sauf au voisinage de la RD311, de la voie ferrée et de la rue Guynemer¹⁶. Toutefois, plusieurs points de mesure sont voisins des seuils réglementaires : il est donc important de prendre en compte une incertitude de 1 dB(A) pour retenir des qualifications protectrices pour les riverains.

Cette cartographie ne couvre pas l'ensemble de la zone d'étude retenue par le dossier (place Jean Moulin), ce qui est peu compréhensible. *A fortiori*, elle n'est pas suffisamment étendue pour couvrir d'autres secteurs, en grand nombre, qui seront affectés par le projet (en particulier l'ouest de la RD311 et les principales voiries de Deuil-la-Barre, mais aussi les différents franchissements alternatifs de la voie ferrée et les voiries qui y accèdent – en particulier à la hauteur de la rue Carnot au nord)¹⁷. La figure 304 du dossier (« exposition au bruit des voies routières ») recense d'ailleurs l'ensemble des rues d'une zone d'étude élargie au voisinage desquelles les niveaux sonores de jour sont voisins de 60 dB(A).

De façon complémentaire, dans le volet « analyse des impacts » sont fournies des données, bâtiment par bâtiment, étage par étage, pour les bâtiments situés le long des emprises créées, sans lien explicite avec cette cartographie.

L'Ae recommande de compléter l'analyse de l'état initial du bruit :

- ***en retenant la même zone d'étude que celle à prévoir pour les déplacements, en s'appuyant en particulier sur la carte d'exposition au bruit des voies routières ;***
- ***en modélisant les niveaux de bruit, de jour et de nuit, sur l'ensemble de la zone d'étude ;***
- ***en précisant les secteurs d'ambiance non modérée, prenant en compte les incertitudes des mesures et des calculs de façon protectrice pour les riverains.***

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

Le dossier présente l'ensemble des scénarios et variantes envisagés au cours du temps. Ils concernent les différentes options de rétablissement des circulations de véhicules (sans rétablissement, plusieurs variantes de franchissement), des piétons (passerelle, souterrain, ascenseurs, rampes...) ainsi que les sens de circulation des voiries existantes et nouvelles.

Les arguments qui ont conduit à exclure les variantes non retenues sont d'ordre technique ou sont issus de la concertation avec les différentes parties prenantes. L'étude d'impact expose en particulier l'ensemble des propositions formulées à cette occasion. Quelques motifs environnementaux sont parfois invoqués de façon qualitative, mais sans comparer globalement des variantes envisagées au regard de leurs impacts environnementaux respectifs. La seule exception notable concerne les hypothèses de circulation sur la rue des Lévriers (sens unique ou double sens) pour lesquelles l'analyse présente l'impact comparé en matière de bruit.

¹⁶ Alors que la synthèse de ce volet qualifie l'ambiance de la rue Guynemer de modérée, ce qui serait néanmoins plus favorable aux riverains, d'autres données dans le volet « analyse des impacts » pouvant laisser penser que l'ambiance sonore initiale serait bien modérée.

¹⁷ Questionné par le rapporteur sur cette question, le maître d'ouvrage a indiqué qu'il ne considérait devoir traiter que des impacts au voisinage des emprises créées. Le rapporteur a rappelé que, selon l'article L. 122-1 du code de l'environnement, « L'évaluation environnementale permet de décrire de façon appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables, directes et indirectes du projet » ; par conséquent, l'analyse de l'état initial doit présenter les informations nécessaires à l'analyse de tous ces impacts.

Le bilan de la concertation a confirmé le besoin de supprimer le passage à niveau et les attentes en matière de rétablissement des différents types de circulation, en éloignant la circulation des voitures des habitations. La nécessité de détruire une maison devrait être mieux argumentée.

La variante retenue est située à la frontière entre le lycée, le gymnase et les espaces verts, en réutilisant plusieurs emprises revêtues de bitume. Le dimensionnement et l'implantation du bassin de rétention à l'emplacement du boisement humide ne sont pas discutés, alors qu'il cause le principal impact pour les milieux naturels résiduels.

L'Ae recommande de mieux étayer la nécessité de démolir une maison et de justifier le choix de dimensionnement et d'implantation du bassin de rétention.

La principale limite de cette analyse réside dans la méconnaissance du futur plan de circulation du secteur, alors qu'il sera déterminant pour connaître les effets du projet sur les déplacements et les impacts induits, notamment en matière de bruit. L'étude d'impact indique à juste titre que « *la refonte des plans de circulation des deux villes est nécessaire en accompagnement du projet de suppression afin de gérer au mieux les impacts de l'augmentation ou de la diminution des circulations sur les voiries* » ; « *cette refonte sera réalisée par les collectivités territoriales, compétentes en la matière* ». Au cours de la concertation, l'adaptation des plans de circulation est apparue nécessaire afin de garantir une bonne répartition des flux sur les franchissements alternatifs.

L'analyse des effets du projet sur les déplacements et des impacts induits, en termes de bruit notamment, reste étroitement dépendante des choix qui seront faits dans ce cadre.

L'Ae recommande de présenter avant l'enquête publique les variantes des plans de circulation qui devront être modifiés, par les deux communes, de façon concertée, pour tenir compte de la suppression du passage à niveau, et les options qui seront retenues, afin d'achever la comparaison des incidences pour l'environnement et la santé humaine de ces différentes variantes et pouvoir analyser les impacts du projet incluant ces deux plans.

2.3 Analyse des incidences des opérations projetées, mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

2.3.1 Incidences liées à la phase de travaux

Les travaux conduiront à un ralentissement des circulations ferroviaires. Ces circulations devront être interrompues pendant quatre week-ends consécutifs.

Les risques et nuisances liés aux travaux concerneront les habitations voisines du passage à niveau, et les quartiers des Lévriers et de la Plante des Champs. Compte tenu de la présence de plusieurs réseaux sensibles (en particulier, la canalisation de transport de gaz sur la plus grande partie du tracé du projet, y compris à proximité de secteurs habités), le dossier décrit des mesures générales de prévention, qui devraient néanmoins être précisées s'agissant d'un risque technologique majeur.

Le dossier prévoit, en 2020, des « diagnostics plomb et amiante » des emprises proches de la voie ferrée, ainsi que de certains abris de jardins au voisinage des travaux ; ce diagnostic devrait également concerner la maison à démolir. Plusieurs précautions et mesures sont prévues pour

limiter l'ampleur des matériaux pollués ; un calendrier indicatif serait utile pour permettre au public d'identifier la durée des travaux susceptibles de le concerner. Les modalités de gestion des déblais et déchets de chantier sont décrites de façon générale ; elles restent en partie à préciser (cf. § 2.1). Le chantier respectera « *sauf situation exceptionnelle* » (mais ce type de situations n'est pas défini) les horaires diurnes et les jours de travail réglementaires.

Ni les volumes de déplacements générés par les travaux ni les itinéraires prévus ne sont décrits, dans un secteur dans lequel les voiries sont dédiées à un trafic local. L'étude d'impact évoque même « *la possibilité d'aménager une piste provisoire permettant d'éviter la circulation dans les rues les plus étroites de Montmagny* », dont les impacts ne sont donc pas décrits.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une description précise des flux de trafic nécessaires au chantier et des impacts qu'ils généreront, en particulier si des aménagements provisoires s'avéraient nécessaires.

Le principal impact temporaire de la phase travaux pour les milieux naturels sera lié au rabattement de la nappe pour la réalisation du pont-rail et du bassin de rétention, creusés dans la nappe. Une enceinte étanche est prévue afin de limiter tout risque de pollution de nappe en cas de remontée de cette dernière. Dans chaque cas, les débits pompés sont de l'ordre de 100 m³/h, jusqu'à 190 m³/h au maximum.

Les modalités de gestion des eaux pompées ne sont pas présentées. Le dossier renvoie l'analyse des incidences de ce pompage à la procédure ultérieure d'autorisation environnementale. Même si l'analyse détaillée en est attendue à cette occasion, ceci n'exonère pas le maître d'ouvrage d'indiquer les principes qui seront retenus dès la demande de DUP et de démontrer, en particulier, leur conformité au Sage Croult-Enghien Vieille Mer. La démonstration doit en particulier être apportée que les rejets ne peuvent pas être infiltrés au voisinage de ces travaux (les formations gypseuses souterraines étant situées à d'autres endroits de la zone d'étude).

L'Ae recommande de préciser dans l'étude d'impact les volumes et les modalités de gestion des eaux pompées à l'occasion des travaux.

Le chantier pourrait être inondé par remontée de la nappe en cas de fortes pluies. Il sera dans ce cas arrêté ; l'évacuation des équipements techniques est prévue.

Plusieurs mesures seront prises pour prévenir la dissémination des espèces exotiques envahissantes.

Les travaux présenteront par ailleurs des impacts permanents sur des milieux naturels. Les emprises des travaux conduiront à l'artificialisation de 5 000 m² de zones naturelles en bordure de voiries existantes, espaces principalement occupés par des fourrés arbustifs.

L'analyse de ces impacts est erronée sur plusieurs points. Comme l'étude d'impact n'a recensé aucune zone humide dans l'analyse de l'état initial, elle n'identifie aucun impact sur les zones humides.

L'Ae recommande d'éviter, de réduire et, le cas échéant, de compenser la destruction du boisement humide correspondant à l'emprise du bassin de rétention.

L'étude d'impact ne prévoit pas de mesure d'évitement, ni de mesure de réduction pour les atteintes à la biodiversité, à savoir la destruction de 5 000 m² de fourrés arbustifs notamment en zone humide, alors qu'elle constate qu'il s'agit d'une perte d'habitats pour le Pouillot, et la destruction de l'Ophioglosse commun et du Stellaire pâle.

Le traitement architectural et paysager du projet ne prévoit que quelques plantations ponctuelles le long des linéaires de voiries. Il y aura donc réduction des surfaces arborées, sur un secteur potentiellement exposé à l'avenir à un risque d'îlots de chaleur.

Par ailleurs, l'étude d'impact omet, dans ce volet, de rappeler la vocation du sud de la zone d'étude définie par le Sdrif – la révision du PLU de Deuil-la-Barre en 2019 ayant maintenu ce secteur en zone N. La création d'un espace vert y est d'autant plus nécessaire, que les objectifs de densification définis pour les secteurs les plus proches de la gare pourraient conduire à artificialiser le secteur « Le Marais – La Campagne ». De façon cohérente, la fermeture à la circulation automobile du chemin de la Plante des Champs pourrait également s'accompagner de sa renaturation.

L'Ae recommande de prévoir dans le cadre du projet des mesures permettant de concrétiser, pour le secteur au sud de la zone d'étude, la vocation définie dans le Sdrif d'« espace vert et espace de loisirs d'intérêt régional à créer ».

Le dossier ne fournit aucun élément quantifié sur les émissions de gaz à effet de serre, que ce soit pour la phase chantier ou pour la phase d'exploitation.

L'Ae recommande de présenter une quantification des émissions de gaz à effet de serre pour l'ensemble du projet, y compris la phase chantier, et de présenter des mesures afin d'éviter, de réduire et le cas échéant, de compenser ces émissions.

2.3.2 Incidences en phase d'exploitation

Déplacements. Modes actifs

Comme dans l'analyse de l'état initial, l'analyse des déplacements est incomplète, car elle se limite à évaluer des augmentations de circulation seulement en quelques points. La suppression du passage à niveau entraînera le report d'un trafic de 7 600 véhicules/jour. Le scénario sans rétablissement calculait un report de la moitié de ce trafic vers la rue du Lac Marchais (franchissement de la voie ferrée au nord du PN4), soit + 3 700 véhicules/jour ; le projet conduirait à un report légèrement inférieur (+ 2 700 véhicules/jour). Le trafic sur la nouvelle voirie est estimé à 2 550 véhicules/jour, soit près de la moitié des trafics à proximité de la place Jean Moulin. Le trafic créé sur le barreau des Lévriers est estimé à + 2 800 véhicules/jour.

Le nombre de places de stationnement restera identique.

Le projet prévoit de créer des pistes cyclables clairement identifiées, ce qui devrait encourager les communes concernées à développer des itinéraires en continuité entre elles. Des nouveaux itinéraires sont envisagés pour les bus, les conduisant à emprunter des rues de Deuil-la-Barre, pour l'instant inutilisées par les bus.

L'Ae recommande de modéliser l'évolution des trafics dus au projet sur l'ensemble des secteurs urbains et voiries affectés par le projet (cf. 2.1 « Déplacements, air, bruit).

Il conviendrait également de préciser l'itinéraire futur pour le transport de matières dangereuses.

Bruit

L'impact sonore lié aux modifications des circulations routières constitue l'effet majeur du projet. La méthode utilisée par le dossier est incomplète et non conforme à la réglementation sur de nombreux aspects. La suite de cet avis analyse ces différents écarts. De façon générale, l'Ae renvoie à sa [note n°2015-N-02](#).

Périmètre de l'évaluation

Le code de l'environnement (article R. 122-5 5°) requiert que « *la description des éventuelles incidences notables sur les facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 porte sur les effets directs et, le cas échéant, sur les effets indirects secondaires, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet* ».

La réalisation du projet induira des modifications significatives des déplacements sur un périmètre beaucoup plus large que celui des seules emprises de celui-ci – le dossier en apporte la preuve à la hauteur du franchissement du Lac Marchais. Les impacts sonores sont donc des impacts indirects de ces effets du projet.

Tronçons homogènes sur lesquels le projet cause une modification significative

Le code de l'environnement (R. 571-45) prescrit : « *Est considérée comme significative, au sens de l'article R. 571-44, la modification ou la transformation d'une infrastructure existante, résultant d'une intervention ou de travaux successifs autres que ceux mentionnés à l'article R. 571-46, et telle que la contribution sonore qui en résulterait à terme, pour au moins une des périodes représentatives de la gêne des riverains mentionnées à l'article R. 571-47, serait supérieure de plus de 2 dB (A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou cette transformation* ».

Le maître d'ouvrage n'interprète cette disposition que bâtiment par bâtiment. Comme l'Ae le précise de façon systématique dans ses avis et conformément aux circulaires d'application de ces dispositions réglementaires¹⁸, cette interprétation est erronée. Chaque tronçon de rue a vocation à être analysé pour déterminer si il est susceptible de connaître une modification significative liée au projet, c'est-à-dire si l'augmentation du niveau de bruit est susceptible d'être supérieure à 2 dB(A) au moins en un point¹⁹.

Sur la base des simulations produites pour les niveaux de bruit en période diurne :

- la modification n'est pas significative sur les tronçons de la RD311 adjacents du passage à niveau et sur la rue Guynemer jusqu'au rond-point donnant accès au Lycée : de façon logique, le report

¹⁸ En particulier la circulaire n°97-110 du 12 décembre 1997 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national qui, à défaut d'être rigoureusement applicables aux autres voiries, permet de comprendre l'esprit de cet article réglementaire

¹⁹ Compte tenu d'un bâti continu, il ressort assez nettement de la modélisation présentée que ce seuil est dépassé en règle générale pour plusieurs maisons sur un même tronçon homogène.

de circulation sur les autres voiries et la mise à sens unique de cette rue réduira les niveaux de bruit pour les maisons situées le long de ces tronçons ;

- la modification est significative sur les nouveaux barreaux créés, les augmentations de bruit étant très largement supérieures à 2 dB(A) en rapport avec les nouvelles circulations générées. La mise en sens unique du barreau des Lévriers peut être considérée comme une mesure de réduction ;
- le dossier n'aborde pas la situation du reste des voiries de la zone d'étude, alors que les données du dossier permettent de démontrer que la modification sera significative (de 2 dB(A) à beaucoup plus) pour plusieurs d'entre elles. Ce sera notamment le cas pour les rues des Lévriers et Éric Tabarly et pour les rues qui donnent sur la place Jean-Moulin, par lesquelles transitera une grande partie des trafics détournés de la RD311. L'école et la crèche des Lévriers sont concernées. Ce pourrait être également le cas de la rue du Lac Marchais (franchissement de la voie ferrée au nord) et des voiries qui permettent d'y accéder²⁰. En l'absence des plans de circulation, il n'est pas possible de recenser de façon certaine la totalité des voiries qui connaîtront des modifications significatives du fait du projet.

Mesures de protection

Aucune mesure de protection n'est à prévoir le long de la RD311 et de la rue Guynemer en ambiance non modérée dans l'état initial, puisque la modification conduit plutôt à réduire les nuisances sonores.

Le dossier ne prévoit de traiter que les bâtis, même si un seul étage est concerné, en ambiance sonore modérée, pour lesquels la modélisation aboutit à des niveaux sonores supérieurs à 60 dB (A) en période diurne et selon la définition qu'il retient pour la notion de « modification significative ». Cette interprétation ne tient pas compte non plus de la valeur de l'incertitude sur le résultat alors que, dans de nombreux cas, les niveaux sont de 59 dB(A) ou 59,5 dB(A). Par ailleurs, le cas des maisons situées sur les autres voies pour lesquelles le projet induit une modification significative n'est pas abordé.

Bruit de nuit

Seules sont fournies des simulations pour la période diurne. La réglementation doit être vérifiée pour la période nocturne, selon le même raisonnement que ci-dessus concernant les impacts indirects induits par les modifications des circulations routières, tout le secteur étant en ambiance sonore modérée de nuit. Cette absence est justifiée par une phrase (« *Les analyses ont permis de définir que la période dimensionnante est la période diurne (écart > 5 dB(A) entre la période diurne et la période nocturne)* », ce qui ne peut valoir démonstration du respect de la réglementation.

L'Ae recommande de reprendre avant l'enquête publique le volet bruit de l'étude d'impact, conformément au code de l'environnement, notamment :

- ***en étendant l'étude à l'ensemble des rues sur lesquelles se reporteront les trafics de la RD311, sur la base des nouveaux plans de circulation encore à établir ;***
- ***en identifiant explicitement les rues pour lesquelles le projet entraîne une modification significative, de jour ou de nuit, au sens de la réglementation sur le bruit, en traitant en particulier***

²⁰ L'étude d'impact calcule une augmentation de trafic de 50 % ce qui pourrait conduire à des augmentations des niveaux sonores de l'ordre de 2 dB(A).

les cas des rues des Lévriers, Éric Tabarly, du Lac Marchais, de la place Jean Moulin et des rues qui y accèdent ;

- *de recalculer les niveaux de bruit pour les bâtiments qui longent ces rues, pour les périodes diurnes et nocturnes, puis de prévoir des mesures de protection pour ceux d'entre eux qui sont exposés à une modification significative et affectés par des niveaux supérieurs aux seuils réglementaires, en tenant compte des incertitudes sur les valeurs calculées ;*
- *de prévoir en outre un isolement acoustique pour tous les bâtiments sensibles (écoles, crèche) au sein de la zone d'étude élargie en cas de dépassement des seuils réglementaires.*

Qualité de l'air et effets sur la santé publique

Ce volet souffre du même défaut que le volet « bruit », en ce qu'il limite son analyse aux seules voiries créées, alors qu'il devrait porter sur une zone d'étude élargie. Le projet conduit à réduire la circulation sur le seul secteur (RD311) susceptible aujourd'hui de dépasser les objectifs de qualité de l'air. Une analyse serait donc nécessaire pour identifier les secteurs sur lesquels les reports de circulation augmentent. Elle ne semble possible qu'au vu des plans de circulation attendus.

L'Ae recommande de préciser l'analyse des impacts du projet sur la qualité de l'air, sur la base des nouveaux plans de circulation encore à établir.

L'étude d'impact modélise les concentrations dans l'air de plusieurs polluants atmosphériques en 2019 et 2043 ; « *les résultats n'intègrent pas les concentrations de fond sur la zone d'étude afin d'évaluer les impacts du projet seul* ». Dans tous les scénarios, la réduction attendue des émissions des véhicules conduit à une division par deux des concentrations en 2043 par rapport à 2019. Dans le scénario avec projet comparé au scénario sans projet, les concentrations diminuent au droit de la RD311 mais augmentent dans le secteur « Plante des Champs » et autour du barreau des Lévriers. Les niveaux calculés restent dans tous les cas très inférieurs au bruit de fond. L'indice pollution / population baisse de près de 45 % sur la zone d'étude en 2043 par rapport à 2019.

Eau

Les eaux pluviales, récupérées dans des fossés qui draineront un bassin versant significativement plus large, rejoindront le bassin de rétention.

Comme pour la phase travaux, le dossier renvoie l'analyse des impacts sur l'eau à la demande d'autorisation environnementale, ce qui n'est pas suffisant. En particulier, afin de limiter les volumes d'eau à traiter dans le réseau d'assainissement collectif, le Sage Croult-Enghien Vieille Mer requiert de laisser s'infiltrer les eaux pluviales des « petites pluies » (< 8 mm). Par ailleurs, comme pour les eaux pompées, le dossier prévoit leur rejet dans le réseau d'assainissement communal, sans apporter à ce stade la démonstration de l'impossibilité de laisser s'infiltrer les eaux pluviales après traitement. Des mesures devraient également être définies pour prévenir les maladies à transmission vectorielle (moustiques).

L'Ae recommande de compléter le dossier par l'indication des modalités de gestion des eaux pluviales (petites pluies, rejets des eaux traitées). L'Ae recommande par ailleurs de préciser les modalités d'entretien à prévoir pour prévenir les maladies à transmission vectorielle.

Il n'est pas fait état de la nécessité de lester les ouvrages (voirie sous le pont-rail, bassin de rétention) en phase d'exploitation, en dépit de la proximité de la nappe. La contribution du préfet du Val d'Oise signale que le syndicat intégré assainissement et rivière de la région d'Enghien-les-Bains (Siare) réalise un ouvrage de rétention interceptant également la nappe, pour lequel, pour cette même raison, les conditions de réalisation sont extrêmement difficiles et le coût prohibitif.

Sur la base du retour d'expérience du Siare, l'Ae recommande d'analyser la tenue des ouvrages projetés en exploitation au regard de la proximité de la nappe, afin de confirmer la pertinence de leur choix d'implantation.

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

Le dispositif de suivi apparaît pour l'instant incomplet pour la phase d'exploitation du projet. Aucun indicateur n'est fixé pour les principales mesures et leurs effets. En particulier, rien ne peut être défini concernant la gestion de l'eau, puisque les mesures ne sont pas encore définies ; le dossier ne prévoit pas même une analyse de bruit une fois les mesures de protection réalisées. Le dispositif de suivi des zones humides et des milieux naturels dépendra des mesures d'évitement, de réduction et le cas échéant de compensation qui, elles aussi, nécessitent d'être précisées, en réponse aux recommandations du présent avis.

L'Ae recommande de compléter significativement le dispositif de suivi du projet, pour ce qui concerne :

- *le bruit et les mesures de protection réglementaires des secteurs habités et des établissements sensibles ;*
- *la qualité des eaux rejetées, en phase travaux et en exploitation ;*
- *les plantations et les mesures à prévoir pour la préservation des zones humides.*

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique est un peu long. La présentation de l'analyse de l'état initial et du projet est claire et bien proportionnée.

En revanche, l'analyse des incidences du projet présente une succession de tableaux qui développent les incidences et les mesures pour tous les enjeux environnementaux, de façon générale et sans proportionnalité. Ainsi, les principaux impacts du projet sont traités de façon très succincte et sans les précisions qui seraient attendues pour les enjeux les plus forts (bruit, zones humides notamment).

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis et d'y présenter les incidences du projet et les mesures à prévoir de façon proportionnée aux enjeux.

3. Mise en compatibilité du PLU de Montmagny

Le dossier de mise en compatibilité a pour objet d'inscrire dans le PLU de Montmagny des espaces réservés pour les emprises des nouvelles voiries et de les mentionner dans les différents règlements

des zonages concernés. Selon ce qu'indique le dossier, le plan d'aménagement et de développement durable du PLU de Montmagny, en cours de révision, intègre le projet. Cette mise en compatibilité n'induit pas d'autres impacts que ceux du projet, analysés dans l'étude d'impact.

Toutefois, il apparaît nécessaire de démontrer que les dispositions conjuguées du projet et de la révision du PLU de Montmagny seront bien conformes au Sdrif, en lien avec les dispositions en vigueur du PLU de Deuil-la-Barre.

L'Ae recommande de démontrer que le PLU de Deuil-la-Barre et la révision en cours du PLU de Montmagny, incluant la réalisation du projet, contribueront à la création de l'espace vert prévu par le Sdrif au sud de la zone d'étude.