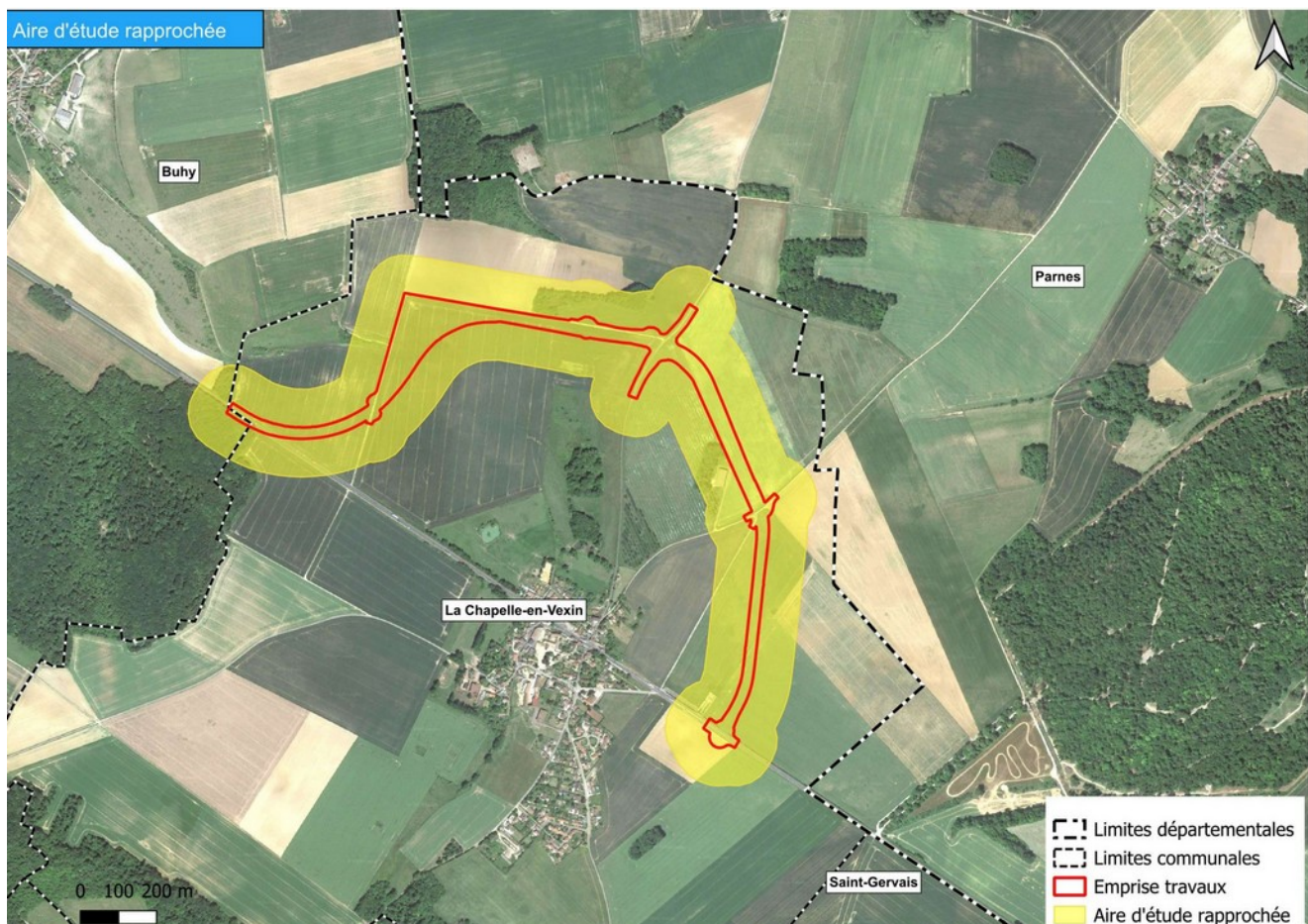




Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délégué
sur le projet de déviation de la RD 14 et sur le plan
local d'urbanisme (PLU) de La Chapelle-en-Vexin
(95) à l'occasion de sa mise en compatibilité par
déclaration d'utilité publique**

**N° ACIF-2025-002
du 30/04/2025**



Localisation du projet de déviation avec (en rouge) les emprises de la route (étude d'impact, p. 84)

Synthèse de l'avis

Cet avis de l'Autorité environnementale concerne le projet de déviation de la route départementale 14, dite « Route nationale », à La Chapelle-en-Vexin (95), porté par le conseil départemental du Val-d'Oise, ainsi que sur le projet de mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune nécessaire à sa réalisation. L'avis est émis dans le cadre des procédures de l'autorisation environnementale (dossier d'autorisation au titre de la législation sur l'eau) et de déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du PLU, et porte sur la qualité de leur étude d'impact commune.

Ce projet se situe sur le territoire de La Chapelle-en-Vexin, commune de 316 habitants située à l'extrême nord-ouest de la région Île-de-France, dans le département du Val-d'Oise. La nouvelle route à 2x1 voie, qui doit permettre le délestage du trafic motorisé dans le centre-bourg, détruira et fragmentera des milieux ouverts et agricoles au nord du village sur un linéaire de 2,6 km. La commune fait partie du parc naturel régional (PNR) du Vexin français (site inscrit) et l'emprise du projet concerne deux zones identifiées au schéma régional de cohérence écologique.

L'étude d'impact a révélé la présence d'une importante diversité d'espèces faunistiques et floristiques, dont certaines rares et menacées en Île-de-France, voire à l'échelle nationale.

Ce projet prévoit également l'aménagement de deux nouveaux giratoires, de nombreux passages à faune, un volet paysager notable et la création de nouveaux cheminements destinés aux engins agricoles, aux piétons et aux cyclistes.

La mise en compatibilité du PLU La Chapelle-en-Vexin vise à rendre possible le projet en prévoyant notamment une modification du règlement écrit et une mise à jour du plan de zonage actuel, avec la suppression d'un secteur d'intérêt écologique et la création d'un emplacement réservé.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale concernent la pollution de l'air, le bilan carbone du projet et des mobilités, ainsi que la biodiversité.

Dans son avis, l'Autorité environnementale recommande notamment de :

- compléter l'étude d'impact par une démonstration de la cohérence du projet avec la charte du PNR,
- compléter le diagnostic des zones humides, en incluant les habitats situés pour partie sur le tracé de la déviation ;
- réexaminer l'emplacement du chiroptéroduct (passerelle à chauves-souris) dans le but de s'assurer de sa bonne localisation et de son efficacité au vu des axes de déplacements principaux de chiroptères déjà étudiés et cartographiés dans le cadre du projet.

L'Autorité environnementale a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après.

La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis, celle des sigles utilisés précède l'avis détaillé. Il est par ailleurs rappelé au maître d'ouvrage la nécessité de transmettre un mémoire en réponse au présent avis.

Sommaire

Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Sigles utilisés.....	6
Avis détaillé.....	6
1. Présentation du projet.....	7
1.1. Contexte et présentation du projet d'aménagement.....	7
1.2. Projet de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de La Chapelle-en-Vexin.....	9
1.3. Modalités d'association du public en amont du projet.....	10
1.4. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	11
2. L'évaluation environnementale.....	11
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	11
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	11
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	12
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	13
3.1. La pollution de l'air, le bilan carbone du projet et les mobilités.....	13
3.2. La biodiversité.....	15
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	20
ANNEXE.....	21
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	22

Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement¹ et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Conformément à ces directives un avis de l'autorité environnementale² vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, autorité environnementale compétente en application des articles R. 122-6, R. 122-17 et R.122-26 du code de l'environnement, a été saisie par le préfet du Val-d'Oise pour rendre un avis sur :

- le projet de déviation de la RD 14 à La Chapelle-en-Vexin porté par le conseil départemental du Val-d'Oise, dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale (autorisation dans le cadre d'un dossier au titre de la législation sur l'eau) ;
- le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune La Chapelle-en-Vexin à l'occasion de la déclaration d'utilité publique (DUP) valant mise en compatibilité du PLU.

Le projet d'aménagement de la déviation de la RD 14 nécessite la réalisation d'une évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement. Le projet de mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la déclaration d'utilité publique nécessite une évaluation environnementale en application des articles R.104-11 à R.104-14 du code de l'urbanisme.

L'Autorité environnementale en a accusé réception le 31 janvier 2024. Conformément au [II de l'article R. 122-26 du code de l'environnement](#), l'avis a vocation à être rendu dans le délai de trois mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du [III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), ont été consultés le 18 février 2025, le préfet de département et le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France, qui a apporté une contribution le 28 février 2025.

Conformément à sa délibération du 09 août 2023 régissant le recours à la délégation en application de l'article 3 de son règlement intérieur, l'Autorité environnementale d'Île-de-France a délégué, par sa décision du 23 avril 2025, à Brian PADILLA la compétence à statuer sur le projet de déviation de la RD 14 et sur la mise en compatibilité du PLU de La Chapelle-en-Vexin.

-
- 1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).
 - 2 L'article R. 122-6 du code de l'environnement, s'agissant des projets, et l'article R. 122-17 du même code ou l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, s'agissant des plans et programmes, précisent quelles sont les autorités environnementales compétentes. Parmi celles-ci, figurent les missions régionales d'autorité environnementale (MRAe) de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), présidées par des membres de cette inspection qui disposent d'une autorité fonctionnelle sur des services des directions régionales intitulés « pôle d'appui de la MRAe » (cf art R. 122-24 du code de l'environnement)

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Brian PADILLA, coordonnateur, et en prenant en compte les réactions et suggestions des membres de l'Autorité environnementale consultés entre le 26 et le 30 avril 2025, le délégataire rend l'avis qui suit.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale 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 améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Sigles utilisés

ABF	Architecte des bâtiments de France
DUP	Déclaration d'utilité publique
EI	Étude d'impact
HAP	Hydrocarbures aromatiques polycycliques
LRN	Liste rouge nationale de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN)
LRR	Liste rouge régionale de l'UICN
µg	Microgramme
NO₂	Dioxyde d'azote
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation
PADD	Projet d'aménagement et de développement durables
PLU	Plan local d'urbanisme
PM₁₀	Particules de diamètre inférieur à 10 micromètres
PM_{2,5}	Particules fines de diamètre inférieur à 2,5 micromètres
RD	Route départementale
TMJ	Trafic automobile moyen journalier
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
V6, V8, etc.	Variante de tracé de la déviation
ZSC	Zone spéciale de conservation

Avis détaillé

1. Présentation du projet

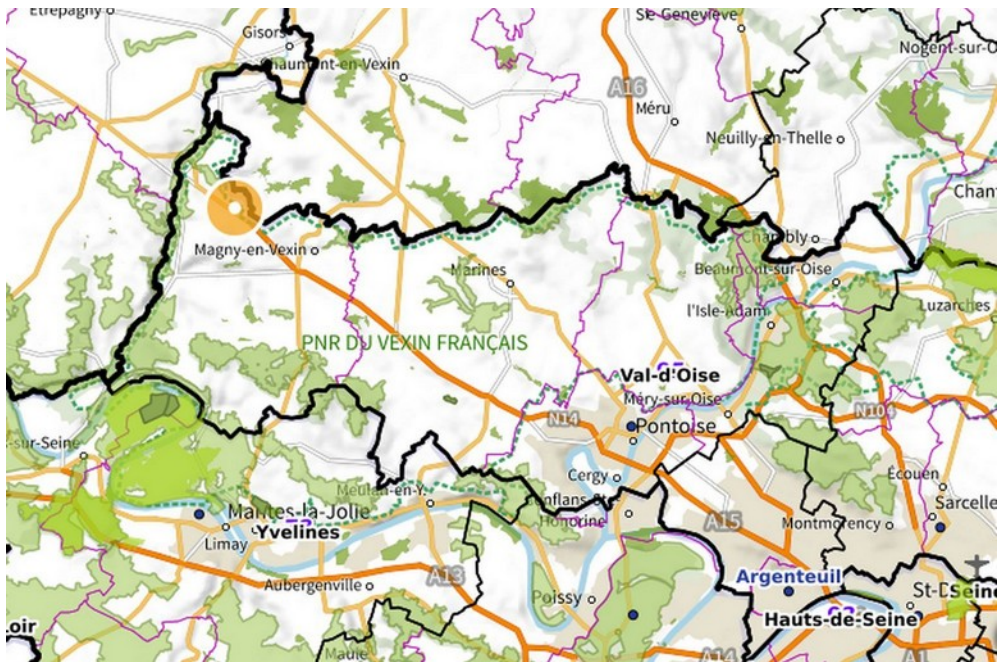


Illustration 1: Plan de situation montrant la commune, le parc naturel régional et la RD 14 traversant le département entre Cergy-Pontoise et Magny-en-Vexin (Géoportail)

1.1. Contexte et présentation du projet d'aménagement

■ Contexte territorial

Le projet de déviation de la route départementale (RD) 14, ex-RN 14, toujours appelée « Route nationale³ », se situe sur le territoire de La Chapelle-en-Vexin dans le département du Val-d'Oise. Cette commune de 316 habitants⁴ se trouve à l'extrême nord-ouest de la région d'Île-de-France ; elle est bordée de Parnes au nord (département de l'Oise), Saint-Gervais au sud-est, Buhy et Saint-Clair-sur-Epte au nord-ouest, et Montreuil-sur-Epte et Ambleville au sud-ouest. Cette route parcourt le Vexin depuis Cergy-Pontoise en direction de la Normandie et de Rouen. Elle traverse le bourg de La Chapelle-en-Vexin sur un axe sud-est/nord-ouest. Le terrain est en pente avec un dénivelé négatif de 54 m dans le sens centre-bourg vers Buhy.

La Chapelle-en-Vexin fait partie de la communauté de communes Vexin – Val de Seine (26 communes ; 16 662 habitants). La commune se trouve également au sein du parc naturel régional (PNR) du Vexin français. Ce parc, créé en 1995, s'étend sur 97 communes des départements du Val-d'Oise et des Yvelines.⁵ Il se situe au nord-ouest de Paris, en rive droite de la Seine. La charte du parc repose sur trois axes principaux :

- la maîtrise de l'espace et la préservation des patrimoines naturel, paysager et bâti ;
- la promotion d'un développement agricole, touristique et économique durable ;
- l'information, l'éducation et la sensibilisation des publics.⁶

La circulation automobile sur la RD 14 est dense au niveau de la commune, avec un trafic moyen journalier (TMJ) mesuré en 2023 entre 14 000 et 15 000 véhicules (deux sens confondus) dont 800 à 850 poids lourds.⁷

3 Nommée aussi Chaussée Jules César

4 Insee, 2022

5 <http://www.pnr-vexin-francais.fr/fr/le-parc/>

6 <http://www.pnr-vexin-francais.fr/fr/le-parc/les-missions/la-charte/>

7 Étude de trafic, p.7. Les comptages ont été réalisés pendant une semaine complète en mai 2023.

Cette voie est une route de catégorie 3 selon le classement sonore des infrastructures de transports terrestres⁸ du département.

■ Caractéristiques principales du projet

Le projet de déviation est porté par le conseil départemental du Val-d'Oise. L'objectif est de remplacer le trajet existant sur la RD 14, qui traverse le centre-bourg, par un contournement grâce à la construction d'une route à 2 x 1 voie située au nord de la commune, en forme d'arc et d'un linéaire de 2,6 km. La vitesse maximale autorisée sur la déviation sera 80 km/h.

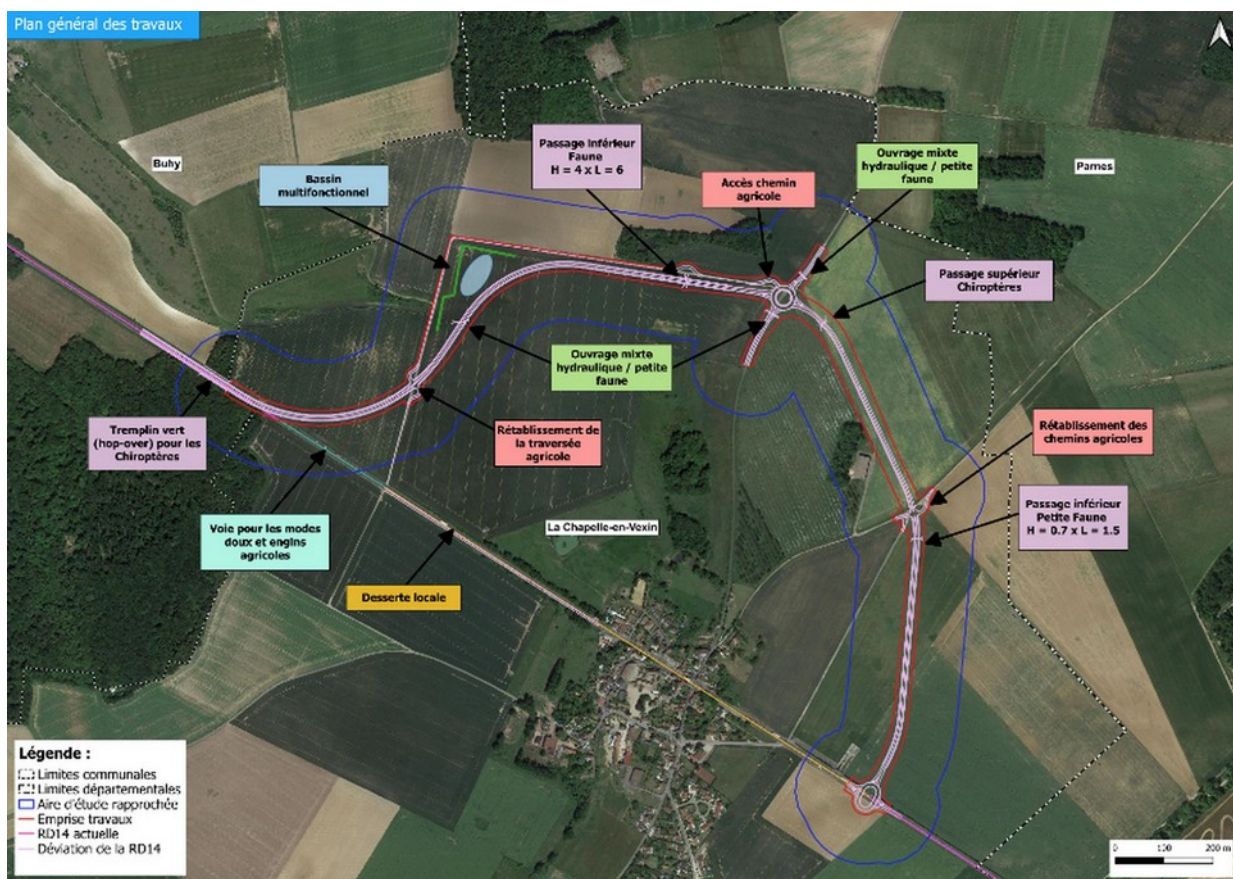


Illustration 2 : plan général des travaux (annexe de l'EI)

Outre l'aménagement de la route, qui aura une emprise d'environ six hectares, le projet comprend (EI, p. 7-22) :

- la fermeture au trafic motorisé⁹ de la branche ouest de la RD 14 actuelle (entre le Bois d'en bas et l'entrée du bourg), ce qui permettra de supprimer le trafic de transit résiduel sur cet axe suite à la mise en place de la déviation ;
- la création de deux giratoires neufs : le premier à l'entrée est de la commune à l'endroit du raccordement de la déviation à la voirie existante et le second au centre de la déviation, au croisement avec la route de Parnes (qui est sur un axe nord/sud) ;
- l'aménagement de deux traversées de la nouvelle route pour les engins agricoles et la modification du tracé

8 À partir d'un certain niveau de trafic (supérieur à 5 000 véh. /j pour les routes), les infrastructures de transports terrestres sont classées en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles génèrent, de la catégorie 1 la plus bruyante à la catégorie 5. La mesure de bruit est exprimée en décibels acoustiques (dB(A)) en séparant le niveau moyen en journée (LAeq (6h-22h)) et de nuit (LAeq (22h-6h)).

9 Sauf engins agricoles

des chemins agricoles affectés par le projet¹⁰ ;

- l'aménagement, pour l'assainissement, de fossés bilatéraux, de cunettes¹¹, d'ouvrages hydrauliques positionnés à chaque point bas du terrain naturel, et d'un bassin de rétention qui assurera le traitement et le confinement des eaux de ruissellement susceptibles d'être affectées par des pollutions chroniques ;
- la mise en place de cinq passages à faune le long de la déviation, dont deux ouvrages hydrauliques dits « mixtes » qui pourront servir aussi aux déplacements de la petite faune, un passage inférieur pour la petite faune, un chiroptéroduct (ou passerelle à chiroptères) et un passage inférieur pour la grande faune¹² ;
- l'installation d'un « tremplin vert » sur la déviation à l'ouest (hors site de déviation) destiné à faciliter le déplacement de chiroptères ;
- la plantation de nouvelles haies linéaires et d'arbres (arbres d'alignements et nouveaux bosquets) et l'ensemencement des bermes et des talus de la déviation.

La partie est de la déviation (1,5 km) sera aménagée majoritairement en déblai. La partie ouest (1,1 km) sera principalement en remblai avec une section en déblai au niveau du bassin. Pour les portions en remblai, la hauteur des talus sera inférieure à trois mètres afin de limiter l'impact visuel et paysager du projet. Le volume de déblais générés par le projet sera de l'ordre de 45 500 m³ de terre. Une partie sera réemployée sur site en remblais mais le chantier sera excédentaire en matériaux d'environ 25 000 m³ (EI, p. 424)¹³.

Le conseil départemental a commencé à étudier le projet en 2006. Différentes variantes du tracé ont été examinées mais les variantes qui font l'objet d'une présentation plus détaillée dans l'étude d'impact sont celles conçues à partir de 2020 : la V6, la V6 bis, la 7, la 8, la 8 bis et la 9. La variante retenue est la 8 bis. Les variantes 6 et 6 bis, plus courtes, passaient davantage à proximité du bourg du que les variantes 8, 8 bis et 9. La requalification de la route existante constituait la variante 7.

1.2. Projet de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de La Chapelle-en-Vexin

Ce projet est exposé dans le « Volume 3 – Mise en compatibilité du document d'urbanisme de La Chapelle-en-Vexin ».

Le plan local de l'urbanisme (PLU) de La Chapelle-en-Vexin a été approuvé le 26 juin 2012 et modifié le 5 avril 2018. La version du PLU en vigueur inclut déjà un emplacement réservé pour la déviation mais il correspond à une ancienne variante de la route, plus proche du bourg que la variante retenue. Le règlement graphique doit être en conséquence modifié avec le nouveau tracé.

Le maître d'ouvrage considère que le rapport de présentation et le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) existants sont déjà compatibles avec le projet (cf. volume 3, p. 13). La compatibilité avec les orientations 3 et 5 du PADD qui portent respectivement sur les objectifs de protection de l'activité agricole et de préservation des milieux naturels n'est toutefois pas démontrée.

En effet, l'emprise du projet se situe sur des zones A (avec secteurs Ap) et N. Ces zones correspondent à des zones agricoles et naturelles. Le secteur Ap est un secteur de protection du paysage. Le maître d'ouvrage estime que les articles du règlement écrit du PLU relatifs aux zones N (chapitre VII) sont compatibles avec le projet et n'ont pas besoin d'être modifiés. Quant aux articles relatifs aux zones A dont les secteurs Ap, l'article A 2 (« Types d'occupation ou d'utilisation des sols soumis à conditions particulières ») doit être modifié afin d'autoriser :

- dans les secteurs Ap, en plus des « ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des réseaux » déjà permis, « [des] travaux, affouillements et exhaussements du sol nécessaires à la réalisation de la déviation de la RD 14 » ;

10 Chemin Saint-Nicolas, chemin de Chaudry et rue Paul Harenger

11 Caniveau destiné à recueillir des eaux d'écoulement ou d'infiltration

12 Il s'agit d'un ouvrage cadre en béton, six mètres de large et plus de seize mètres de long avec des murs en aile.

13 Le maître d'ouvrage prévoit des mesures pour gérer ces déblais excédentaires (cf. EI, p. 422-423).

- dans les zones A (secteurs Ap compris), la possibilité – pour la seule déviation – de recouper un axe de ruissellement temporaire « à condition de prévoir des mesures de rétablissement des écoulements naturels et une gestion efficace de [ces] eaux ». (Volume 3, p. 18.)

Un secteur dit « d'intérêt écologique » doit être également supprimé aux abords du futur giratoire déviation / route de Parnes pour faire place au nouvel emplacement réservé (*ibid.*, p. 18). Enfin, le PLU inclut une OAP pour le développement urbain de la partie est du village. Le maître d'ouvrage indique que le projet est compatible avec cette OAP, et souligne que la déviation va même faciliter ce processus d'urbanisation (*ibid.*, p. 16).¹⁴

Le plan de zonage après mise en compatibilité est représenté sur l'illustration 3 ci-dessous. Le plan n'inclut pas certains éléments importants repérés au titre de l'article L. 123, 1-5-7° du code de l'urbanisme dont les « vues à préserver ». On en compte pourtant neuf sur le plan de zonage actuel. L'article A 2 du règlement écrit précité indique que « dans les secteurs de point de vue reportés aux documents graphiques [...] les constructions et installations doivent prendre en compte la qualité paysagère de ce secteur et ne pas porter atteinte à la qualité des perspectives ».¹⁵

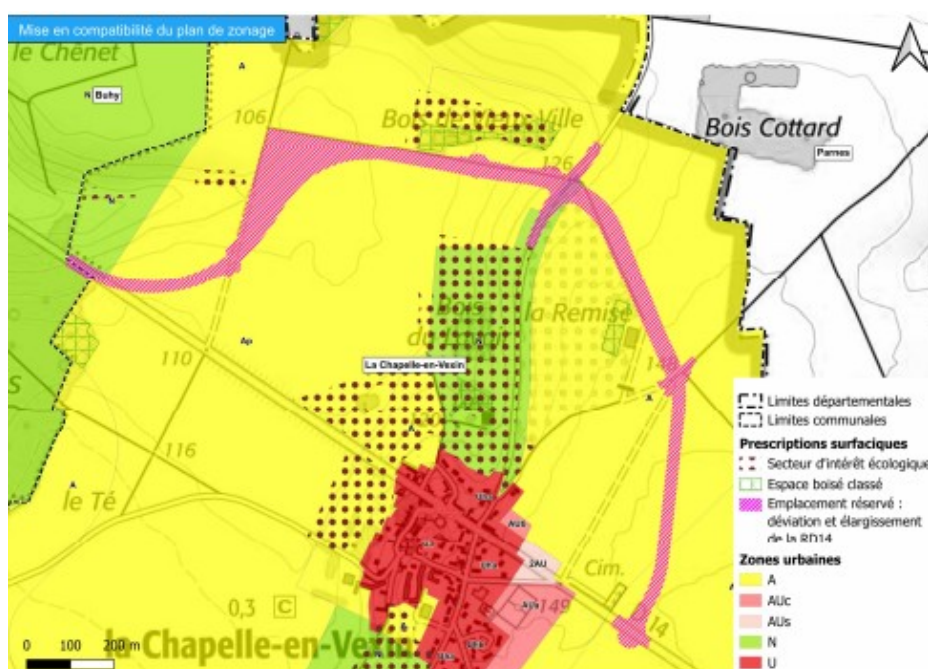


Illustration 3 : Plan de zonage après projet (vol. 3 - pièce 1 - MECDU, p. 20)

Au moins deux de ces vues sont susceptibles d'être affectées par le projet : à l'entrée est du bourg et sur la route de Parnes. Cependant, le dossier n'explique pas les effets du projet sur ces vues (par exemple, à l'aide de croquis montrant le nouveau paysage avec la déviation) et affirme même sans le démontrer que les vues à préserver « ne seront pas impactées par le projet » (*Ibid.*, p. 15).

Par ailleurs, plus généralement, la forme de cette nouvelle route (chaussée, talus, accotements, plantations, etc.) – le plus sou-

vent aménagée en remblai ou en déblai par rapport au sol naturel – ne donne pas lieu, pour l'ensemble du linéaire, à des représentations en trois dimensions (de type axonométries ou coupes en perspective) qui permettraient d'apprécier la manière dont elle s'insère le paysage et le modifie.

(1) L'Autorité environnementale recommande :

- (au maître d'ouvrage) d'élaborer des croquis des vues modifiées par le projet permettant de comprendre la situation avant et après projet et une série d'axonométries ou de coupes perspectives permettant de montrer la manière dont la nouvelle route s'insère dans le paysage et le transforme ;
- (à la commune) d'amender les « vues à préserver » sur le plan de zonage afin de prendre en compte l'impact de la déviation.

1.3. Modalités d'association du public en amont du projet

Le dossier mentionne qu'une concertation préalable avec le public a eu lieu en mai et juin 2018. Cependant, ces discussions n'ont pas porté sur la variante retenue pour la déviation suite aux nouvelles études menées

14 La portion de la route actuelle à l'entrée du village ne sera plus classée comme une route à grande circulation.

15 Règlement écrit du PLU, p. 35.

depuis 2020. Les modalités de cette concertation sont présentées mais ni un bilan des échanges (Volume 1, pièce 1 – objet de l'enquête, p. 6), ni la manière dont le projet présenté en tient compte.

(2) L'Autorité environnementale recommande de présenter un bilan des échanges ayant eu lieu en 2018 dans le cadre de cette concertation préalable et la manière dont le projet présenté en tient compte.

1.4. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet sont :

- la pollution de l'air, le bilan carbone du projet et les mobilités,
- la biodiversité.

2. L'évaluation environnementale

2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

Le dossier est composé de l'étude d'impact (un document de 488 pages, appelé « Volume 2 - EI »¹⁶) et des annexes contenant des études thématiques sur la qualité de l'air, le bruit, le trafic, la faune et la flore, etc. On y trouve aussi un plan général des travaux. Le maître d'ouvrage a partagé de nombreuses autres pièces préparées pour l'enquête publique unique et portant par exemple sur la demande d'autorisation environnementale (installations, travaux, ouvrages et activités ayant une incidence sur l'eau et les milieux aquatiques – IOTA), l'objet de cette enquête, la déclaration d'utilité publique (DUP) et le projet de mise en compatibilité du PLU.¹⁷

La manière dont le dossier est organisé prête à confusion : l'étude d'impact existe à la fois comme quatre pièces séparées¹⁸ et comme un seul fichier combinant l'ensemble des documents sans sommaire général, ce qui rend la lecture du document difficile. Par ailleurs, certaines parties attendues en sont absentes : l'analyse des solutions de substitution raisonnables et la description du projet¹⁹, ainsi qu'une explication du contexte réglementaire (l'historique de la démarche d'évaluation environnementale pour le projet).

En revanche, le document inclut bien les analyses complémentaires requises pour un projet d'infrastructure de transport²⁰, même si l'Autorité environnementale note que le traitement de ces sujets est parfois trop bref : c'est le cas pour l'analyse des « conséquences prévisibles du projet pour le développement éventuel de l'urbanisation » (moins d'une page ; cf. p. 474). Il inclut également l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 en périphérie du site (cf. EI, p. 78-85).

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact s'intéresse à l'articulation du projet avec différents documents de planification dont ²¹:

- le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) 2022-2027 du bassin Seine Normandie, ainsi que le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) pour le même bassin,
- le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE),
- le schéma régional de cohérence écologique (SRCE),

16 Dans cet avis, les numéros de pages cités correspondent aux numéros affichés dans l'outil de lecture PDF et pas aux numéros marqués sur les pages du document.

17 Cf. vol. 4 ; vol. 1, pièces 1 et 4 ; vol. 3, pièce 1.

18 N° 1 - résumé non technique (RNT), n° 2 - État initial, n° 3 - Évolution probable de l'environnement et n° 4 - Impacts et mesures.

19 Ces deux sujets ne sont traités que dans le RNT.

20 La liste est définie à l'article R. 122-5-III du code de l'environnement.

21 Cf. notamment p. 309-311 et pour la présentation des objectifs du Sdage, p. 107-108.

- le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif)²² qui fixe au territoire du projet deux objectifs : « préserver et valoriser les espaces agricoles, boisés et naturels » et « optimiser les espaces urbanisés »,
- le plan anti-bouchons de la Région Île-de-France, qui inclut le projet de déviation de La Chapelle-en-Vexin,
- la charte du PNR du Vexin français.

L'articulation avec le futur Sdrif-e (Sdrif dit environnemental) n'est pas examinée, ce qui ne permet pas d'apprécier si le projet et la mise en compatibilité subséquente du PLU sont susceptibles d'être remis en cause avec son entrée en vigueur.

L'étude d'impact affirme dans certains cas que le projet est compatible avec le document de planification examiné, tout en indiquant qu'il ne répond pas « directement » à ses objectifs, deux assertions contradictoires ; c'est notamment le cas pour le SRCE, puisque le projet participe à détruire des mosaïques agricoles et la sous-trame des milieux calcaires à fonctionnalité réduite situées sur le territoire de la commune.²³

S'agissant de la conformité avec la réglementation en matière de la protection d'un monument historique inscrit (l'église de Saint-Nicolas) et de la potentielle covisibilité entre la nouvelle route et l'église, le projet fera l'objet d'un avis de l'architecte des bâtiments de France (ABF).

L'étude d'impact manque d'une présentation schématique des politiques publiques de la communauté de communes Vexin - Val de Seine et de leurs éventuels liens avec le projet (urbanisme, voirie, déchets, etc.), ainsi qu'une démonstration plus détaillée de la compatibilité du projet avec la charte du PNR mettant en évidence les caractéristiques du projet ayant pour but la prise en compte des spécificités de ce parc et du site inscrit.

(3) L'Autorité environnementale recommande de :

- préciser les conséquences du projet pour le SRCE, notamment les mosaïques agricoles et la sous-trame herbacée ;
- compléter l'étude d'impact par l'analyse de la cohérence du projet avec les politiques publiques de la communauté de communes et de la charte du PNR du Vexin français.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Les options de tracé étudiées depuis 2020 par le Conseil départemental (variantes 6, 6 bis, 7, 8, 8 bis et 9) sont présentées plus complètement dans l'étude d'impact (cf. notamment p. 25-30). La variante retenue pour le projet est la 8 bis.

Le document inclut un tableau résumant les avantages et inconvénients des six variantes (p. 31-32 du RNT). « Suite à la comparaison des variantes il en ressort que la variante 8 bis est globalement la moins impactante. L'impact environnemental est notamment le plus faible, en effet cette solution évite les zones humides et prévoit la mise en place de passages à faune pour rétablir les continuités écologiques. C'est de plus la seule variante qui permet de rétablir une ambiance sonore modérée au sein du bourg de La Chapelle-en-Vexin et de garantir une insertion paysagère de la déviation en réduisant la hauteur de remblais. Son principal inconvénient est lié à l'impact sur les terres agricoles. » (RNT, p. 33.)

Il aurait été utile d'approfondir cette comparaison multicritères. Il reste en effet de nombreuses questions en suspens, en particulier en lien avec les variantes 6 bis et 7. La variante 6 bis incluait la création d'un viaduc pour traverser la zone humide du vallon de Lavoisier. Ce tracé, qui aurait permis d'éviter à la fois une imperméabilisation de cette zone humide et une fragmentation importante des milieux agricoles au nord du bourg, était de surcroît plus court que la V8 bis. Le dossier n'explique pas pourquoi cette variante a été écartée.²⁴

22 Le territoire n'est pas couvert par un schéma de cohérence territoriale (SCoT).

23 À la page 310, le projet est dit « compatible » avec le SRCE à la différence de la page 317 où on lit qu'« en l'absence du projet, ce corridor écologique [calcaire] ne serait pas intercepté et conserverait probablement son état actuel. Les mosaïques agricoles ne seraient pas traversées par le projet et conserveraient leur intérêt majeur ».

24 Il n'est pas précisé si la motivation en était son coût, qui est estimé à 18,29 M € hors taxes, comparés à 10,28 M € pour la variante 8 bis (RNT, p. 32).

De plus l'analyse de la variante 7 (réaménagement en place), qui a l'avantage de ne pas altérer le paysage du PNR, ni les milieux riches en biodiversité autour de La Chapelle-en-Vexin, n'a pas été précisément examinée. Bien moins coûteuse que le contournement (700 000 € hors taxes, soit 7 % du budget du contournement) puisque les aménagements proposés se limitent à une écluse en entrée ouest du bourg et une chicane à l'entrée est (EI, p. 27), elle aurait pu s'accompagner de réflexions sur la réduction du bruit à la source (limitations de vitesse assortie), ou près de la source (pose d'écrans anti-bruit) et l'isolement acoustique des façades donnant sur la route. Des dispositions de ce type auraient permis de réduire les nuisances sonores pour les habitations situées le long de cet axe et d'améliorer aussi la sécurité routière.²⁵

Le nombre de personnes directement exposées aux risques sanitaires induits par le trafic automobile par la traversée du bourg n'est pas précisé dans le dossier. Compte tenu de la population totale de la commune (316 habitants), ce nombre doit être assez faible. Le dossier justifie le projet de contournement en mentionnant d'autres opérations réalisées sur la même route dans le secteur, par exemple le contournement de Magny-en-Vexin et Saint-Gervais au sud-est ou celui de Saint-Clair-sur-Epte et Les Bordeaux de Saint-Clair (commune de Château-sur-Epte ; département de l'Eure) au nord-ouest, mais les bassins de population dans ces deux cas sont plus importants (respectivement 6 638 habitants et 1 605 habitants²⁶).

Le maître d'ouvrage avance également l'argument de la nécessité de fluidifier le trafic sur cette route²⁷, mais l'étude de trafic indique qu'aujourd'hui « les conditions de circulation sont relativement fluides sur la RD 14 » (étude de trafic, p. 7) dans le bourg, à part des remontées de files au carrefour à feux en heure de pointe. La déviation se traduira par un allongement de parcours d'environ 1,2 km pour le trafic de transit.

La justification précise de la réalisation d'une nouvelle infrastructure routière dans un tel contexte n'est donc pas apportée par le dossier. Seule l'augmentation de la vitesse autorisée sur la voie semble la motiver.

(4) L'Autorité environnementale recommande, au regard des incidences environnementales importantes du projet, d'approfondir les solutions de substitution raisonnables (notamment les variantes 6 bis et 7) et la justification des choix effectués sur la base d'une analyse comparative multicritères.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

3.1. La pollution de l'air, le bilan carbone du projet et les mobilités

L'étude intitulée « qualité de l'air – impact du projet » spécifie (p.13) que :

« Du fait du contournement, les concentrations en NO₂ diminuent le long de la D14 de -35 % en 2030 et de -20 % en 2050 par rapport à l'état de référence...L'amélioration de la qualité de l'air est observée sur l'ensemble des zones habitées de la commune. A contrario, toute la zone qui accueille le contournement voit les concentrations [de NO₂] augmenter de 95% en 2030 et de 50% en 2050...

« Pour les autres polluants les conclusions sont identiques mais les variations entre les situations avec et sans projet sont nettement plus faibles (quelques pourcents). »

En effet, le projet sera bénéfique pour les habitants du centre-bourg car leur exposition aux polluants atmosphériques et au bruit générés par le trafic routier sera réduite suite à la création de la déviation.

Cependant, la même étude indique (pp.12-13) que le projet sera responsable - sur l'ensemble de l'aire d'étude - de :

- l'augmentation de 49 % des émissions de CO₂ par rapport au scénario de référence (absence de déviation) en 2030 (6,776 tonnes/jour versus 4,535 t/j) ;

25 Le maître d'ouvrage aurait pu aussi étudier la possibilité de créer un itinéraire alternatif pour les poids lourds en transit dans le secteur, bien qu'a priori cette possibilité semble compliquée au vu de la configuration du réseau.

26 Dans chaque exemple, il s'agit de l'addition des populations des deux communes citées.

27 Volume 3 – Mise en comptabilité du document d'urbanisme de La Chapelle-en-Vexin, p. 8.

- la hausse des émissions de NO₂, PM_{2,5} et PM₁₀ de respectivement 49%, 41 % et 39 % par rapport au scénario de référence en 2030 ;
- une concentration maximale de NO₂ plus importante dans la situation « avec projet » en 2030 que la situation « sans projet » (15,8 µg/m³ versus 13,0 µg/m³).²⁸

La méthodologie du calcul de ces émissions n'est pas présentée dans l'étude qualité de l'air.

La hausse des émissions, dont celles de CO₂, s'explique par l'augmentation du nombre de kilomètres du fait de la déviation et par une augmentation de la vitesse pratiquée sur le nouvel itinéraire (80 km/h au lieu de 50 km/h).²⁹ La seule mesure de réduction de CO₂ prévue pour la phase d'exploitation est l'utilisation du fraisat³⁰ pour la production des enrobés.

En outre, cette même étude fournit une analyse des externalités du projet, exprimées en termes d'une monétarisation des coûts collectifs. Trois externalités sont étudiées (p. 28) : « la pollution atmosphérique afin d'intégrer les effets sur la santé, le bâti et la végétation ; les effets amont aval³¹ ; et les émissions de gaz à effet de serre pour évaluer le coût sur le réchauffement climatique. » L'étude montre que les coûts collectifs (par jour, en euros) augmenteront de 37 % en 2030 et en 2050 en raison du projet et en comparaison avec le scénario de référence.³² Une méthodologie « normée » est présentée mais pas les détails pour les calculs relatifs au projet lui-même. En outre, il n'est pas précisé le temps nécessaire à l'amortissement du coût énergétique et carbone de la construction.

(5) L'Autorité environnementale recommande de fournir la méthodologie et les calculs mobilisés pour évaluer les émissions totales générées par le projet dans l'aire d'étude (CO₂, le NO₂, les particules fines, etc.) et pour les coûts des externalités du projet.

Le projet ne s'inscrit pas dans la stratégie nationale bas carbone visant une réduction de 28 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport d'ici 2030 (par rapport à 2015), ni à la baisse des émissions prévue pour ce même secteur dans le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie. Ce constat renforce la recommandation précédemment formulée (recommandation 4) sur l'intérêt d'examiner des solutions de substitutions raisonnables qui tiennent notamment compte de l'ensemble des externalités du projet (bilan carbone, coût énergétique, perte de biodiversité, perte de services écosystémiques, etc.).

■ Mobilités

Le dossier indique que la commune est desservie par six lignes de bus permettant notamment des liaisons avec la gare de Cergy Préfecture (RER A), le collège Rosa Bonheur à Bray-et-Lû, le lycée Camille Pissarro à Pontoise et le Centre hospitalier de Pontoise (EI, p.250). L'étude d'impact indique (p.421) que la circulation des bus dans le village sera facilitée puisque le trafic de transit aura été supprimé.³³ Cependant les nouveaux temps de trajet après le projet ne sont pas examinés. On peut s'attendre à une augmentation du temps de certains trajets comme ceux reliant La Chapelle-en-Vexin à Buhy et Saint-Clair-sur-Epte. Ces deux communes sont situées au nord-ouest de La Chapelle-en-Vexin et les bus des lignes 9504 et 9547 vont devoir passer par la future déviation après avoir desservi le centre-bourg, rallongeant de fait sensiblement le temps de trajet.

Le dossier mentionne que « les circulations douces [piétons et cyclistes] sont peu développées sur la commune » (EI, p. 250). L'étude d'impact ne comporte pour autant aucun plan indiquant les cheminements des modes actifs (actuels ou futurs). Même si un aménagement pour modes actifs est prévu sur la branche ouest

28 En revanche, les différences pour les concentrations de PM_{2,5} et PM₁₀ sont moins prononcées : respectivement, 11,8 µg/m³ (scénario avec projet en 2030) vs. 11,5 µg/m³ (scénario sans projet), et 18,5 µg/m³ vs. 18,0 µg/m³.

29 Il est indiqué que le volume de trafic circulant sur la RD 14 serait relativement stable suite à la mise en place de la déviation. Par exemple, sur la portion est de la route la modélisation indique à l'horizon 2030 16 250 TMJ (dont 860 poids lourds) avec le projet et 15 960 TMJ dont 880 poids lourds sans le projet (étude de trafic, p. 38-39).

30 Matériau recyclé provenant de la réfection ou du ravalement des chaussées existantes.

31 Le coût de l'approvisionnement de l'énergie utilisée par les véhicules et l'infrastructure routière.

32 Étude qualité de l'air, p. 30.

33 La commune prévoit des réaménagements de la voirie au centre-bourg afin de donner la possibilité aux bus d'effectuer des demi-tours et de repartir vers la RD 14 (via la rue Paul Haranger) après l'arrêt à La Chapelle-en-Vexin.

de la route actuelle, le dossier ne précise, ni le type d'aménagement envisagé, ni la continuité de l'aménagement et de l'itinéraire en direction du hameau de Buchet (commune de Buhy) et les traversées de la RD, notamment au niveau du raccordement. Plus généralement, l'étude d'impact ne présente pas le plan détaillé de chaque carrefour du projet pour apprécier la qualité et la sécurité des traversées piétonnes et cyclables.

Enfin, l'étude d'impact ne comprend pas d'étude justifiant précisément l'absence de nécessité de réaliser un aménagement cyclable le long de la nouvelle voie, malgré l'obligation qui résulte de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019.³⁴

(6) L'Autorité environnementale recommande de :

- inclure dans l'étude d'impact une analyse des incidences du projet sur la desserte en bus ;
- présenter précisément l'ensemble des continuités piétonnes et cyclables en lien avec le hameau du Buchet, y compris les traversées sécurisées et sans détours ;
- publier l'étude réalisée au préalable démontrant l'absence de nécessité de réaliser des aménagements cyclables le long de la déviation au regard des itinéraires alternatifs existants.

3.2. La biodiversité

Le site est composé principalement de champs de cultures et prairies de fauche mais aussi de boisements épars. Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) indique un corridor arboré fonctionnel à l'ouest du site, sur un axe nord/sud et reliant la vallée du Cudron (affluent de l'Epte) au Bois d'en bas, un bois situé sur le territoire de la commune et proche de la RD 14. Le même schéma indique un corridor de milieux calcaires, à fonctionnalité réduite et suivant l'axe Bois du Lavoir – Bois de Vieux Ville, et des « mosaïques agricoles » sur tous les espaces agricoles entourant le village.

Sur le coteau, traversé par la route de Parnes, on note des habitats humides autour du Bois du Lavoir et incluant des petits étangs au sud (diagnostic faune-flore, p. 33). Cet espace est appelé le vallon du Lavoir dans le dossier.

Le site du projet est entouré de sites Natura 2000 : la zone spéciale de conservation (ZSC) de la « Vallée de l'Epte francilienne et ses affluents » et la ZSC des « Sites chiroptères du Vexin français ». La première recoupe même le secteur de la déviation mais seulement à la périphérie du site à l'ouest. Plusieurs zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff) sont également présentes, notamment au nord-est et au nord-ouest du site³⁵.

■ État initial

Le maître d'ouvrage a réalisé des inventaires de la flore et la faune sur site du projet et treize passages répartis sur quatre années : en 2010, 2018, 2020 et 2021. Ces inventaires, qui ont notamment permis de cartographier les habitats naturels, font état d'une diversité importante d'espèces représentatives d'une mosaïque d'habitats ouverts, agricoles et partiellement humides et boisés : 192 espèces végétales, 80 espèces d'oiseaux, 15 espèces de mammifères hors chiroptères, 17 espèces de chiroptères³⁶ (sur un total de 20 présentes en Île-de-France), 22 espèces de papillons rhopalocères et 22 espèces d'orthoptères³⁷. Les méthodes d'inventaire sont

34 Cf. notamment l'article L. 228-3 du code de l'environnement. L'obligation s'applique à des réalisations ou réaménagements de voies hors agglomération, à l'exception des autoroutes et voies rapides. Cette étude doit être réalisée et publiée préalablement à l'aménagement.

35 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. Les Znieff les plus proches sont la « Vallée de l'Epte » au nord-ouest (Znieff de type II) et le « Bois Houtelet à Montjavoult et Montagny-en-Vexin » au nord-est (Znieff I).

36 Il est à noter que l'aire d'étude pour les chiroptères était plus étendue que celle pour les autres espèces.

37 Cf. p. 34, 64, 74 et 89 du diagnostic faune-flore. NB : le recensement des chauves-souris vient d'un seul inventaire, celui de 2021.

bien décrites dans l'étude faune flore et les données sont restituées de manière relativement riche, même si des informations relatives à l'abondance des espèces observées permettraient de mieux évaluer les fonctions écologiques du site pour les communautés d'espèces.

La pression d'inventaire est globalement satisfaisante, même si celle-ci peut souffrir de certains biais d'observation. L'Autorité environnementale relève notamment qu'un nombre substantiel de passages ont été réalisés avec un seul observateur. De fait, les inventaires de plusieurs groupes très différents ont nécessairement été mutualisés. Lorsque ceux-ci ne font pas l'objet d'un protocole précisément défini dans le temps et dans l'espace, cette limite est susceptible de constituer un biais d'observation pour les espèces difficilement détectables ou très mobiles (reptiles, amphibiens, papillons rhopalocères ou odonates par exemple). Par ailleurs, huit passages sur treize ont été réalisés dans des conditions de vent modéré ou fort, ce qui est également susceptible de réduire l'activité de certains groupes de faune.



Illustration 4 : de gauche à droite : le Campagnol amphibie, le Bruant proyer et le Triton palmé (Crédit photo : P.Gourdain/INPN ; S.Siblet/INPN ; J-C de Massary/INPN)

Malgré ces lacunes, les inventaires font état d'une communauté d'espèces variées, dont certaines sont considérées comme « vulnérables », en Île-de-France et/ou au niveau national, ainsi que des espèces « menacées » ou « en danger critique d'extinction ». On peut citer les exemples suivants : 17 espèces d'oiseaux « vulnérables » selon la liste rouge nationale (LRN) et/ou régionale³⁸, telles que le Serin cini, la Huppe fasciée et le Bruant proyer, toutes les trois « menacées » au niveau régional et susceptibles de se reproduire sur le site ; deux espèces de mammifères protégées : l'Écureuil roux et le Campagnol amphibie ; deux espèces de flore « vulnérables » sur la liste rouge régionale (LRR) : l'Orchis mouche et l'Orchis singe ; et plusieurs espèces d'insectes à enjeu local de conservation, comme l'Azuré des Cytises, le Bel Argus, la Cordulie bronzée ou le Criquet ensanglanté ; ou protégés bien qu'à enjeux de conservation faible, comme l'Œdipode turquoise et la Mante religieuse.³⁹

Parmi les chauves-souris détectées, une espèce est classée « en danger critique » sur la LRR – il s'agit du Grand rhinolophe ; deux sont « menacées » (LRR ; Murin de Daubenton et Petit rhinolophe) et deux autres sont « vulnérables » (LRR ; Sérotine commune et Grand Murin).⁴⁰

La mosaïque d'habitat et les observations rapportées lors des inventaires témoignent d'un ensemble fonctionnel hétérogène et varié intéressant pour la biodiversité.

L'Autorité environnementale note que les données pour la partie ouest de l'aire d'étude rapprochée (Bois d'en bas) nécessiteraient d'être renforcées et actualisées pour l'avifaune et les chiroptères, notamment à l'endroit où est prévu l'aménagement d'un « tremplin vert » qui doit favoriser leur déplacement.

(7) L'Autorité environnementale recommande de réaliser des relevés dans le Bois d'en bas afin de disposer de relevés récents qui pourront conforter la notion de l'utilité d'un tremplin vert aménagé dans ce bois, au

38 Petit Gravelot, Grand Gravelot, Cisticole des joncs, Martin pêcheur d'Europe, Pic épeichette, Moineau domestique, Hirondelle rustique, Verdier d'Europe, Perdrix grise, Busard Saint-Martin, Alouette des champs, Tarier pâtre, Chardonneret élégant, Pie-grièche écorcheur, Bruant jaune, Linotte mélodieuse et Fauvette des jardins. (*ibid.*, p. 55)

39 *Ibid.*, p. 34, 55, 65 et 94.

40 *Ibid.*, p. 74.

En deuxième lieu, l'étude d'impact n'analyse pas l'effet de la modification des écoulements des eaux pluviales du fait du projet sur l'alimentation en eau des différentes zones humides situées dans l'aire d'étude (il n'apparaît pas, par exemple, dans le dossier une comparaison de ces écoulements avant/après aménagement).

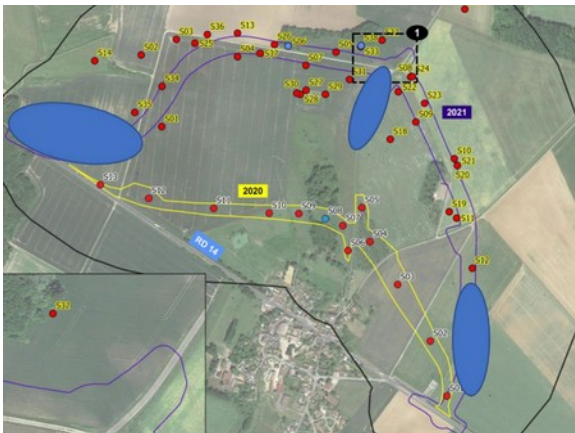


Illustration 6 : Zones bleues : habitats « pro parte » où le diagnostic zone humide est incomplet à ce stade (EI, p. 141 ; annotation MRAe)



Illustration 7 : Habitat humide composé de frênes et d'aulnes dans le vallon du Lavoire (EI, p. 127)

(9) L'Autorité environnementale recommande de :

- compléter le diagnostic des zones humides en incluant les habitats qui sont pour partie des zones humides situés sur le tracé de la déviation avec la réalisation d'investigations à ces endroits suivant les protocoles floristique et pédologiques ;
- analyser et cartographier l'effet de la modification des écoulements des eaux pluviales sur l'alimentation en eau des différentes zones humides dans l'aire d'étude (comparaison des écoulements avant/après aménagement).

Le maître d'ouvrage prévoit la création d'un bassin de rétention pour récupérer et traiter une partie des eaux de ruissellement de la voirie potentiellement polluées en métaux (zinc, cuivre, cadmium, etc.), matières en suspension, hydrocarbures et hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). L'étude d'impact (p. 346) mentionne que cet ouvrage assurera une décantation des particules dans l'eau selon une vitesse de sédimentation maximale de 1m/h. Cependant, elle ne précise pas où les eaux seront rejetées par la suite ni les contrôles effectués en préalable aux rejets alors que l'ouvrage sera situé dans le bassin versant de la vallée du Cudron, qui est un site Natura 2000 (« Vallée de l'Epte francilienne et ses affluents »). Les incidences sur le site Natura 2000 doivent par conséquent être décrites.

(10) L'Autorité environnementale recommande de préciser les conditions de rejet au milieu dans des eaux de ruissellement potentiellement polluées, stockées dans le bassin de rétention, ainsi que les modalités des contrôles effectués avant rejet au milieu pour éviter une pollution du bassin versant du Cudron qui constitue un site Natura 2000.

■ Mesures de réduction dont le chiroptéroduct et absence de compensation écologique

L'étude d'impact décrit neuf mesures de réduction typiques d'un projet routier en milieu rural, cinq mises en œuvre en phase chantier et quatre en phase exploitation⁴⁴. Il est à noter que le dossier ne contient pas d'infor-

44 Parmi ces mesures, on peut citer – en phase chantier – l'adaptation des périodes de travaux selon les calendriers biologiques de la faune, la mise en défens des habitats sensibles et la prise en compte des espèces végétales exotiques envahissantes, et – en phase exploitation – la création de micro-habitats (hibernacula, mare d'appel, etc.), la restaura-

mations concernant l'implantation de la base vie du chantier et des zones de stockage des matériaux ; il manque également des précisions relatives aux pistes de circulation des engins de chantier.



Illustration : Haies de guidage et bosquet menant au chiroptéroduct (flèche rouge) mais sans prolongement du bosquet à l'est de la route (vol. 1, pièce 4 ; DUP, p. 22)

par la plantation d'un boisement (favorable aux chiroptères) près du giratoire avec la route de Parnes. Pourtant, dans le dossier un boisement similaire n'est pas prévu de l'autre côté de la route. Il semble donc y avoir un risque que le système de guidage ne fonctionne pas correctement et qu'en conséquence ce chiroptéroduct ne soit pas utilisé par les chauves-souris.

(11) L'Autorité environnementale recommande de :

- fournir les informations manquantes relatives à la phase de chantier (implantation de la base vie du chantier ; zones de stockage des matériaux ; plan avec pistes de circulation des engins de chantier) ;
- réexaminer l'emplacement du chiroptéroduct dans le but soit de le positionner sur un des axes connus et vérifiés de déplacement de chauves-souris (par exemple, la Remise vers le Bois Cottard), soit de renforcer l'efficacité du système de guidage par les haies et bosquets nouvellement plantés.

Le porteur du projet estime que les différentes mesures de réduction sont suffisantes et que les incidences résiduelles du projet pour tous les taxons seront « non significatives ». Cependant, cette affirmation n'est pas fondée sur des éléments d'analyse concrets et rigoureux. L'analyse des incidences doit reposer sur des hypothèses bien formulées et étayées sur des données d'observation ainsi que d'une revue de la littérature scientifique concernant l'efficacité de passages à faune. L'Autorité environnementale considère que la rigueur d'une évaluation des incidences sur la biodiversité impose de reconnaître que les mesures de réduction proposées ne sauraient garantir la bonne continuité écologique entre les habitats au nord et au sud du site, et que les incidences de l'exploitation de la route peuvent porter atteinte au bon fonctionnement du site et au maintien des communautés d'espèces.

L'Autorité environnementale rappelle que tout comportement interdit par la réglementation relative à la protection des espèces ne peut intervenir que sous couvert d'une dérogation à cette interdiction. Dans le cas présent, les mesures d'évitement et de réduction proposées ne permettent pas d'affirmer que le maintien de communautés d'espèces, notamment protégées, est garanti. Dès lors, le projet ne peut être autorisé que sous condition d'obtention d'une demande de dérogation à l'interdiction de porter atteinte à des spécimens d'espèces protégées et à leur habitat et si nécessaire la réalisation de mesures compensatoires préalables aux atteintes consécutives aux incidences résiduelles qui doivent être mieux caractérisées.

(12) L'Autorité environnementale recommande, compte tenu des incidences environnementales impor-

tion de lisières de boisement et la mise en valeur des dépendances vertes de la déviation (EI, pp.353-4, p.379 et p.384).

45 Cf. Claireau F, Bas Y, Puechmaille SJ, Julien J-F, Allegrini B, & Kerbiriou C (2019) « Bat overpasses: an insufficient solution to restore habitat connectivity across roads ». *Journal of Applied Ecology*. 56(3):573-584 <https://doi.org/10.1111/1365-2664.13288>

tantes du projet, de surseoir à tous travaux avant d'avoir obtenu une dérogation à la protection des espèces et de proposer des mesures compensatoires pour l'ensemble des habitats naturels et communautés d'espèces affectées par le projet.

4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public.

Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'[article L.123-2](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf.migt-paris.IGEDD@developpement-durable.gouv.fr.

L'Autorité environnementale rappelle que, conformément au IV de l'[article L. 122-1-1 du code de l'environnement](#), une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

L'avis de l'Autorité environnementale est disponible sur le site internet de la Mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Fait à Paris, le 30/04/2025

Le membre délégué :

Brian PADILLA



ANNEXE

5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande : - (au maître d'ouvrage) d'élaborer des croquis des vues modifiées par le projet permettant de comprendre la situation avant et après projet et une série d'axonométries ou de coupes perspectives permettant de montrer la manière dont la nouvelle route s'insère dans le paysage et le transforme ; - (à la commune) d'amender les « vues à préserver » sur le plan de zonage afin de prendre en compte l'impact de la déviation.....10
- (2) L'Autorité environnementale recommande de présenter un bilan des échanges ayant eu lieu en 2018 dans le cadre de cette concertation préalable et la manière dont le projet présenté en tient compte.....11
- (3) L'Autorité environnementale recommande de : - préciser les conséquences du projet pour le SRCE, notamment les mosaïques agricoles et la sous-trame herbacée ; - compléter l'étude d'impact par l'analyse de la cohérence du projet avec les politiques publiques de la communauté de communes et de la charte du PNR du Vexin français.....12
- (4) L'Autorité environnementale recommande , au regard des incidences environnementales importantes du projet, d'approfondir les solutions de substitution raisonnables (notamment les variantes 6 bis et 7) et la justification des choix effectués sur la base d'une analyse comparative multicritères.....13
- (5) L'Autorité environnementale recommande de fournir la méthodologie et les calculs mobilisés pour évaluer les émissions totales générées par le projet dans l'aire d'étude (CO₂, le NO₂, les particules fines, etc.) et pour les coûts des externalités du projet.....14
- (6) L'Autorité environnementale recommande de : - inclure dans l'étude d'impact une analyse des incidences du projet sur la desserte en bus ; - présenter précisément l'ensemble des continuités piétonnes et cyclables en lien avec le hameau du Buchet, y compris les traversées sécurisées et sans détours ; - publier l'étude réalisée au préalable démontrant l'absence de nécessité de réaliser des aménagements cyclables le long de la déviation au regard des itinéraires alternatifs existants.....15
- (7) L'Autorité environnementale recommande de réaliser des relevés dans le Bois d'en bas afin de disposer de relevés récents qui pourront conforter la notion de l'utilité d'un tremplin vert aménagé dans ce bois, au niveau de la coupure par la RD existante.....16
- (8) L'Autorité environnementale recommande d'intégrer le critère de la fragmentation des habitats - avant mise en place de mesures de réduction ou de compensation - dans l'analyse multicritères des variantes du tracé (solutions de substitution raisonnables)....17
- (9) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter le diagnostic des zones humides en incluant les habitats qui sont pour partie des zones humides situés sur le tracé de la déviation avec la réalisation d'investigations à ces endroits suivant les protocoles floristique et pédologiques ; - analyser et cartographier l'effet de la modification

des écoulements des eaux pluviales sur l'alimentation en eau des différentes zones humides dans l'aire d'étude (comparaison des écoulements avant/après aménagement).
.....18

(10) L'Autorité environnementale recommande de préciser les conditions de rejet au milieu dans des eaux de ruissellement potentiellement polluées, stockées dans le bassin de rétention, ainsi que les modalités des contrôles effectués avant rejet au milieu pour éviter une pollution du bassin versant du Cudron qui constitue un site Natura 2000.....18

(11) L'Autorité environnementale recommande de : - fournir les informations manquantes relatives à la phase de chantier (implantation de la base vie du chantier ; zones de stockage des matériaux ; plan avec pistes de circulation des engins de chantier) ; - réexaminer l'emplacement du chiroptéroduct dans le but soit de le positionner sur un des axes connus et vérifiés de déplacement de chauves-souris (par exemple, la Remise vers le Bois Cottard), soit de renforcer l'efficacité du système de guidage par les haies et bosquets nouvellement plantés.....19

(12) L'Autorité environnementale recommande , compte tenu des incidences environnementales importantes du projet, de surseoir à tous travaux avant d'avoir obtenu une dérogation à la protection des espèces et de proposer des mesures compensatoires pour l'ensemble des habitats naturels et communautés d'espèces affectées par le projet.
.....19