

- 4 NOV. 2014

3 8 9 2 4 8

Le Rapporteur,



ANNEXE 2 AU DECRET N° DEVT1415170D

Mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine, et modalités de suivi associées (article R. 122-14-I du code de l'environnement)

Le projet de prolongement de l'autoroute A 16 entre l'Isle-Adam et la Francilienne a été élaboré et optimisé à chacune des étapes de son élaboration avec la volonté constante de réduire au maximum son empreinte environnementale, dans une recherche équilibrée entre enjeux environnementaux, limitation de la consommation de terres agricoles et impacts sur la santé humaine.

Le projet optimisé de 5,6 km à 2x2 voies s'appuie principalement :

- sur un élargissement sur place de la route existante (RN 1) sur 3,2 km. Cette utilisation de l'existant permet de limiter les effets négatifs sur l'environnement du projet dans la mesure où celui-ci va venir impacter pour partie un milieu déjà aménagé et transformé ;
- sur un tracé neuf de 2,4 km déviant la RN 1 au niveau des secteurs urbanisés de Maffliers et Montsoul, entre le Bois Carreau et le carrefour de la Croix-Verte. Ce tracé correspond au trajet le plus court possible dans le milieu naturel au regard des contraintes environnementales et agricoles ainsi que de l'exigence de limitation des nuisances pour les riverains.

Il se raccorde sur un échangeur complexe dit de « La Croix-Verte » qui assure des mouvements avec la RN 104 (la Francilienne) et le réseau secondaire. Cet échangeur sera modifié dans le cadre du projet. La surface de l'échangeur modifié a été optimisée et réduite le plus possible afin de limiter au strict nécessaire les emprises du projet sur les milieux naturels et agricoles.

Cette annexe présente par grandes thématiques (sols, eau, biodiversité, ...) les mesures prévues destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, le cas échéant, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits (application de l'article R. 122-14-I du code de l'environnement).

1. Impacts sur les sols, mouvements de terres

1.1. Mesures d'évitement

L'insertion du projet dans le paysage a fait l'objet d'une réflexion constante. Dans ce cadre, tout a été mis en œuvre pour éviter le plus possible les impacts du projet sur les sols et les mouvements de terre. Ainsi, le choix d'un élargissement sur place sur une partie du linéaire réduit les mouvements de terres requis et la consommation d'espaces. Pour la partie en tracé neuf, si les contraintes de conception technique ne permettent pas de supprimer totalement les mouvements de terre, il a été recherché le plus possible, dans le respect des enjeux d'intégration paysagère, des contraintes

techniques dues à la présence de la voie ferrée Paris-Luzarches et des exigences de limitation des impacts acoustiques, un équilibre entre les quantités de déblais et les quantités de remblais afin notamment d'éviter les emprunts dans le milieu naturel.

Le projet a ainsi été optimisé dans son profil en long. Il prévoit à ce stade environ 700 000 m³ de déblais et environ 440 000 m³ de remblais. Les études de conception détaillée, réalisées après la DUP, s'attacheront à ajuster les profils en long dans l'objectif d'une réduction complémentaire des quantités de déblais.

1.2. Mesures de réduction

Les déblais excédentaires au-delà de leur utilisation pour les remblais de structure de chaussée seront très largement valorisés sur le projet. Il est ainsi prévu de les utiliser pour des aménagements complémentaires dont notamment :

- des remblaiements de délaissés : 52 500 m³ ;
- un merlon acoustique au Nord de Maffliers : 800 m³ ;
- un merlon acoustique au Nord d'Attainville : 1 200 m³.

Les matériaux seront mis en œuvre aussi souvent que possible à proximité de l'infrastructure afin de réduire les transports routiers liés à leur mise en dépôt et donc les impacts potentiels de ces derniers. Les études de conception détaillée réalisées après la DUP s'attacheront à identifier des solutions de valorisation complémentaires. Dans tous les cas seront privilégiées des solutions donnant la possibilité d'une remise en exploitation agricole des espaces concernés. En dernier recours, les matériaux qui ne pourraient pas être valorisés sur place seront évacués vers un centre de stockage pour déchets inertes.

1.3. Mesures de compensation

En dehors des emprises du projet, aucune extraction de terre dans le milieu naturel n'est prévue et aucun matériau ne sera stocké, même provisoirement, dans le milieu naturel. Il n'y a donc pas d'impact résiduel lié au mouvement de terres et il n'est pas prévu de mesure de compensation pour ce thème.

1.4. Suivi des mesures compensatoires

Sans objet

2. Eaux superficielles et souterraines

2.1. Mesures d'évitement

La conception du projet permet d'assurer la transparence hydraulique de l'infrastructure vis-à-vis des eaux superficielles conformément aux dispositions du SDAGE Seine-Normandie au travers de 8 ouvrages hydrauliques dimensionnés pour la crue de référence (crue centennale).

Par ailleurs, le principe d'assainissement retenu consiste à séparer les eaux de ruissellement issues des plates-formes routières de celles des bassins versants naturels afin d'éviter toute pollution du milieu naturel.

Le système d'assainissement recueillera les eaux de ruissellement issues des plates-formes routières avec un système d'étanchéité adapté à la sensibilité du milieu, en privilégiant quand c'est possible l'enherbement et la filtration naturelle à l'imperméabilisation. Dans les secteurs où la vulnérabilité est faible à moyenne, le système d'assainissement sera constitué, en remblais, par un assainissement en pied de talus avec fossés enherbés et le cas échéant des caniveaux imperméables et, en déblais, par des cunettes engazonnées.

Dans les secteurs à vulnérabilité moyenne à forte devant faire l'objet de protections renforcées des eaux souterraines, le système d'assainissement sera constitué, en remblais, par des caniveaux ou des fossés imperméables complétés par des collecteurs en béton et, en déblais, par des cunettes étanches.

Les eaux résiduelles seront recueillies gravitairement dans des bassins à ciel ouvert. En plus de leur fonction d'écrêtement des rejets en eaux de ruissellement de la plate-forme, ces ouvrages permettront la décantation et le déshuilage des eaux recueillies. Ces systèmes de traitement des eaux permettent d'atteindre 85 % d'abattement sur la pollution particulaire, ce qui constitue à l'heure actuelle le taux d'efficacité maximal que l'on peut obtenir. A ce stade des études, 8 ouvrages de traitement sont prévus le long du prolongement de A 16 (dont 2 existants) et 2 le long de la section de RN 1 déviée. Parmi ces ouvrages, 3 situés le long du prolongement feront l'objet de modalités de réalisations spécifiques en vue d'une valorisation paysagère et écologique (Bois des Grandes Mouilles, ZNIEFF de Maffliers, Fossé SNCF Ouest) :

- contours irréguliers et arrondis (éviter les berges rectilignes) ;
- atterrissements les moins pentus possibles ;
- profondeurs irrégulières avec des zones de hauts-fonds ;
- épaisseurs de substrat supérieures ou égales à 30 cm sur la géomembrane ;
- substrat limono-sableux dans le fond du bassin et recouvert de terre végétale sur les berges ;
- des hauts-fonds, berges et ceintures aquatiques végétalisées.

Les ouvrages de traitement des eaux comportent des dispositifs d'obturation permettant le piégeage d'une éventuelle pollution accidentelle. Ainsi, les bassins multifonctions seront équipés de dispositifs de by-pass en amont et d'obturation de type clapet à l'aval, ce qui permettra le confinement d'une pollution accidentelle, dans le cas de produits miscibles dans l'eau. En cas de déversement de polluant sur la chaussée, l'obturation sera d'abord effectuée en aval, afin de confiner le polluant dans le bassin. Une fois le bassin plein (ou la pollution jugulée sur la chaussée), l'obturation sera effectuée à l'amont, afin que les eaux de ruissellement ne fassent pas déborder le bassin. Pour les produits non miscibles, la cloison siphonide, dont sont équipés les bassins, assurera le confinement de la pollution dans l'ouvrage.

Des campagnes de mesures régulières seront mises en œuvre dans les bassins après remplissage faisant suite à un épisode pluvieux important, et en sortie de ces derniers. Un contrôle régulier de la hauteur des boues et des décantats dans les bassins permettra d'optimiser leur gestion et de déclencher les opérations de curage lorsque cela s'avérera nécessaire. La hauteur et la densité des végétaux seront également contrôlées afin de déclencher des opérations de faucardage si cela s'avère nécessaire.

Les mesures prévues permettent d'éviter les impacts du projet sur les nappes souterraines situées dans son périmètre (nappes des sables de Monceau, les nappes des sables de Beauchamp et la nappe de l'Eocène inférieur).

Les caractéristiques détaillées des ouvrages hydrauliques et des ouvrages de gestion des eaux ainsi que les mesures de réduction ou encore d'entretien et d'exploitation seront précisées et pourront être adaptées dans le cadre de l'arrêté préfectoral autorisant les travaux au titre des articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement (loi sur l'eau).

2.2. Mesures de réduction

A ce stade des études, les mesures d'évitement prévues apparaissent suffisantes pour ne pas générer de rejet dans le milieu naturel non admissible par ce dernier. Aucune mesure de réduction n'est donc prévue en dehors de celles qui seront mises en œuvre dans le cadre de la politique de gestion et d'exploitation de la route. Le fauchage tardif sera ainsi préféré à l'utilisation de désherbant. Des

produits phytosanitaires pourront ponctuellement être utilisés en complément des fauchages effectués lorsque les conditions techniques et de sécurité ne permettront pas le seul recours aux techniques alternatives. L'exploitant veillera à l'utilisation des quantités adaptées de principes actifs. De même s'agissant de l'utilisation des sels de déverglage, une gestion rigoureuse des quantités employées sera mise en place.

2.3. Mesures de compensation

Les mesures d'évitement prévues permettent de considérer que ce projet n'aura d'impact résiduel ni sur les écoulements, ni sur les nappes. Aucune mesure de compensation n'est donc prévue au titre des eaux superficielles et souterraines.

2.4. Suivi des mesures compensatoires

Sans objet

3. Ecosystèmes et biodiversité

Le tracé a été optimisé tout au long des études avec pour objectif une consommation d'espaces naturels limitée au strict nécessaire au regard des enjeux environnementaux, agricoles et de santé humaine. Cette démarche d'optimisation constante sera poursuivie dans les étapes ultérieures de définition du projet qui affineront le tracé.

3.1. Flore et habitats naturels

La partie nord du territoire dans lequel s'inscrit le projet comporte plusieurs sites d'intérêt. Trois ZNIEFF se situent à proximité du projet : la ZNIEFF de type 1 du Marais des Presles, la ZNIEFF de type 2 de la forêt de l'Isle d'Adam et la ZNIEFF de type 2 de la forêt de Carnelle. La RN 1 actuelle et le projet ne traversent aucune de ces ZNIEFF. Aucune zone humide n'est par ailleurs située dans la zone d'étude.

3.1.1 Mesures d'évitement

Le choix de réaliser le projet par aménagement sur place sur une partie de son linéaire de la RN 1 réduit l'impact du projet sur la flore et les habitats naturels par rapport à un projet qui se ferait exclusivement en tracé neuf.

Plus ponctuellement, l'emprise de la RN 1 qui devra être légèrement élargie traverse le bois Carreau. Au niveau de ce boisement, l'élargissement au nord qui concerne un milieu plus dégradé qu'au sud sera privilégié afin d'éviter le plus possible les effets sur les milieux naturels à haute valeur écologique.

Les haies présentes sur le secteur concerné par le projet seront conservées au maximum afin de préserver les différents types d'habitats existants (animaux et végétaux).

3.1.2 Mesures de réduction

Plusieurs mesures de réduction des effets du projet sur la flore et les habitats naturels seront mises en œuvre dans le cadre du projet.

Ainsi, l'implantation de la route en déblai conduit à faire apparaître des substrats favorables à une recolonisation spontanée des talus par la flore des prairies de fauche calcicoles qui présente l'avantage de former des micro-milieus riches et diversifiés en termes de flores et d'habitats naturels. Cette situation sera mise à profit dans le cadre du projet et à cet effet les talus ne seront recouverts que d'une faible épaisseur de terre végétale pauvre en matière nutritive pour permettre la formation de prairies calcicoles.

Par ailleurs, un travail de recréation des haies et des alignements d'arbres détruits par le chantier sera réalisé. Les haies dont la destruction n'aura pu être évitée seront replantées dans une optique de diversification des strates végétales le long de l'infrastructure. Des espèces différentes seront plantées le long de l'axe, en veillant à privilégier des espèces autochtones.

3.1.3 Mesures de compensation

Des impacts résiduels sur la flore et les habitats naturels subsistants malgré les mesures d'évitement et de réduction prévues dans le cadre du projet, des mesures de compensation sont prévues.

Un espace de valeur écologique au moins égal à celui détruit sera recréé. Les mesures de compensation seront prioritairement mises en œuvre à proximité du site impacté et, dans toute la mesure du possible, initiées avant la destruction du site concerné. La compensation pourra éventuellement intégrer un aménagement de cet espace de substitution visant à optimiser son potentiel écologique. Un organisme spécialisé sera chargé de la conservation de ces milieux sur une durée de 25 ans.

Il est notamment prévu que les déboisements opérés dans les bois des Grandes Mouilles, Carreau, Huard, de la Justice, du Fond Margot ou encore du Fond des Communes soient compensés par reboisement d'une surface équivalente, dans toute la mesure du possible aux abords des parcelles impactées.

3.2. Grande et petite faune terrestre

La RN1 traverse un corridor fonctionnel de la sous-trame arborée identifié au schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Ile-de-France. La conservation et la restauration de ce corridor écologique seront recherchées dans le cadre du projet.

3.2.1 Mesures d'évitement

Tout comme pour la flore et les milieux naturels, le fait de réaliser un aménagement en s'appuyant autant que possible sur une infrastructure existante limite l'impact du projet sur la faune terrestre.

Pour les effets résiduels, un dossier de dérogation relatif aux espèces protégées (au titre de l'article L. 411-2 du code de l'environnement) sera déposé.

3.2.2 Mesures de réduction

Plusieurs mesures de réduction accompagnent la réalisation du projet.

Création de passages à faune

La nouvelle infrastructure ne supprime pas l'effet de coupure déjà constituée par la RN 1. Afin de limiter cet effet que le projet aura tendance à conforter, effet particulièrement sensible dans le secteur du Bois Carreau et du bois des Grandes Mouilles, tous deux situés sur un corridor écologique, des passages à faune seront implantés. Un passage supérieur de 25 m à l'Est du boisement du bois Carreau et un passage inférieur d'au minimum 4 m d'ouverture servant aussi à assurer la continuité hydraulique sur le secteur à l'Ouest du même bois sont ainsi prévus afin de recréer sur le site une continuité écologique. Ces passages seront réalisés de manière à être utilisés par la grande faune comme par la petite faune. Sur le passage supérieur, des enrochements bénéficiant du meilleur ensoleillement possible et une partie en bois constituant une continuité d'habitat ombragé couverte et plus froide seront ainsi mis en place. Sur le passage inférieur, un aménagement de berges sera réalisé pour permettre la circulation de la petite faune. Une colonisation de la voûte de l'ouvrage par les chauves-souris sera recherchée.

Par ailleurs, les rétablissements de chemins agricoles franchissant l'autoroute seront réalisés de manière à permettre leur utilisation par la faune.

Mise en place de clôtures et grillages

L'infrastructure sera entièrement clôturée afin d'éviter les traversées d'animaux et prévenir les risques de collisions avec les véhicules. Les clôtures seront infranchissables pour la faune terrestre et permettront de guider les animaux vers les passages à faune. En particulier, un grillage à maille fine sera posé en pied de clôture, afin d'empêcher les amphibiens et la petite faune de franchir la chaussée et de renforcer l'utilisation des deux passages à faune. Ce grillage haut d'environ 50 cm aura son extrémité supérieure repliée pour former un bavolet de 5 cm afin de stopper les animaux qui parviendraient à l'escalader.

Afin de limiter l'emprise du domaine autoroutier sur les milieux naturels, les clôtures seront placées aussi proches que possible des voies.

Création de corridors écologiques

Afin de favoriser le déplacement de la petite faune, la réalisation d'un corridor entre le bois du Fond Margot et le bois Carreau est prévu. Il consiste en un élargissement sur 1 600 m des rives de la plate-forme autoroutière sur une largeur d'environ 10m de part et d'autre de l'autoroute.

Par ailleurs, la lisière du bois de la Justice sera confortée pour renforcer son utilisation par la faune en constituant une ceinture buissonnante entre l'ourlet herbeux en bord de voie et le bois proprement dit.

La future infrastructure va aussi rogner la lisière du Bosquet Bruyère et ces habitats riches en espèces thermophiles (insectes, reptiles). Afin d'atténuer l'impact sur la faune, une fauche tardive des accotements de l'autoroute au droit de cette lisière de part et d'autre du franchissement de la voie ferrée sera mise en place. Elle aura lieu au mois d'octobre pour intervenir après la période de reproduction des espèces les plus tardives.

3.2.3 Mesures de compensation

Les mesures mises en œuvre au titre de l'évitement et de la réduction permettent de répondre aux impacts du projet sur le milieu naturel. Il n'est pas prévu de mesure de compensation pour ce thème.

3.3. Paysage

3.3.1 Mesures d'évitement

Plusieurs mesures d'insertion paysagère ont été prévues dans le cadre de l'opération pour réduire son impact visuel: profil en long adapté, modelés paysagers, plantations, végétalisation, etc. Ces mesures seront particulièrement travaillées, en concertation avec les acteurs locaux et l'architecte des bâtiments de France, conformément à la réglementation relative aux sites inscrits et classés, le projet s'insérant dans le périmètre des sites inscrits de la Plaine de France et du massif des Trois Forêts et à proximité du site classé de la vallée de Chauvry.

Le passage de l'infrastructure en déblai préservera les vues sur l'espace agricole, avec un enherbement simple des talus entre la RD 64 et le GR 1 et entre la RD 78 et la voie ferrée.

Les alignements d'arbres existants le long de la RD 64E et de la RD 78, au nord du projet, seront préservés.

3.3.2 Mesures de réduction

Les aménagements suivants seront mis en œuvre pour réduire l'empreinte du projet:

- création de masques végétaux renforçant l'isolement visuel des vues dominantes et lointaines, accompagnés de la plantation de bandes boisées en accord avec la végétation existante alentour ;

- reconstitution des vues depuis Nerville-la-Forêt au niveau du franchissement de la RD 64, entre le GR 1 et le bois de la Justice, au niveau du bois Carreau ;
- reconstitution des vues depuis Montsoul à l'approche de la ZI des 10 Arpents entre l'autoroute et la voie ferrée, et au niveau de la cueillette ;
- reconstitution des vues depuis Attainville au niveau du futur merlon acoustique (cf. point 4) ;
- préservation de l'intégrité des boisements et reconstitution des lisières forestières ; à l'est de la RD 64, le long du bois de la Justice et du bois Carreau, au niveau du franchissement de la voie SNCF ;
- Plantation d'un nouvel alignement d'arbres au sud du projet le long de la RD 78 dans le prolongement de l'alignement préservé.

3.3.3 Mesures de compensation

Des unités paysagères restant touchées par le projet malgré les mesures prises pour éviter et réduire les espaces impactés, des mesures de compensation sont prévues.

- Création dans le secteur de la croix Verte d'une trame végétale de type verger, dans le respect de la trame parcellaire du site de production exploités sous forme de cueillette, situé aux abords de celle-ci ;
- Création d'une trame mixte, en alternance avec la trame de verger, permettant d'atténuer les inter-visibilités avec la zone industrielle et l'infrastructure et marquer le contexte urbain.

3.4. suivi des mesures compensatoires

Dans le cadre du projet, un suivi attentif des mesures mises en œuvre sera assuré conformément à la réglementation.

Un relevé faune-flore sera établi aux échéances de 1 an et 5 ans après la mise en service, afin de vérifier l'efficacité des mesures prises en la matière.

Un suivi particulier lié à la mise en œuvre et à la gestion des mesures compensatoires des habitats naturels, et plus particulièrement en faveur des habitats et des espèces protégés, sera réalisé afin d'analyser la reconquête des milieux compensés, recréés et réhabilités. Le suivi des mesures compensatoires sera poursuivi dans le cadre de la gestion écologique des sites sur une durée adaptée à l'objectif de compensation. Il pourra être assuré par les organismes de gestion agréés au titre de la protection de la nature avec lesquelles le maître d'ouvrage aura passé des contrats ou conventions.

Afin de mesurer l'efficacité des passages à faune, un suivi sera réalisé pendant 5 ans notamment par la mise en place de pièges à traces. Trois à cinq relevés par mois seront effectués.

4. Cadre de vie, qualité de l'air et santé humaine

Les communes concernées par le prolongement de l'A 16 ont attiré une population en quête d'espaces verts et de tranquillité. Si le projet va améliorer grandement la qualité de vie des riverains de la RN 1, il doit préserver celle des autres habitants de la zone. La préservation de la dominante rurale du site est ainsi un enjeu capital pour les populations de la zone d'influence.

4.1. Mesures d'évitement

Tout au long des études, le tracé s'est orienté vers un éloignement des zones urbanisées de Montsoul et Maffliers afin de limiter les nuisances visuelles et sonores. Le tracé neuf retenu dans la partie sud du prolongement d'A 16 écarte le trafic des deux centre-villes et préserve la qualité de

l'air et de vie des riverains tout en limitant la consommation de terres agricoles et en limitant les impacts sur l'environnement.

4.2. Mesures de réduction

4.2.1 Bruit

Le projet s'accompagne de la réalisation de mesures de réduction du bruit afin de ramener sous le seuil réglementaire le niveau de bruit attendu en façade des habitations suite à la réalisation du projet.

Sur le secteur nord de Maffliers sera ainsi mise en place une protection à la source sous la forme d'un merlon de 150 mètres de long pour 1,50 mètre de haut avec une pente de 66 % et une largeur au sommet de 2 mètres le long du projet.

Sur le secteur nord d'Attainville est prévu un rehaussement du merlon existant le long de la Francilienne. La nouvelle hauteur de cet ouvrage sera de 4,5 mètres de haut sur la totalité de la longueur du merlon (600 m). Les emprises du merlon côté riverain restent les mêmes qu'actuellement. Sa pente sera de 66 % et sa largeur au sommet de 2 mètres.

Les merlons feront l'objet d'un aménagement paysager. Des protections de façade seront prévues pour les habitations isolées restant au-dessus des seuils et ne pouvant bénéficier de l'aménagement de merlons.

Une campagne de mesures après mise en service du prolongement de l'autoroute A 16 sera menée, permettant de vérifier les niveaux sonores effectifs et de compléter le cas échéant les mesures réalisées.

4.2.2 Qualité de l'air

Au regard des études menées, la réalisation du projet n'induit pas de dépassement des normes de qualité de l'air des habitations et des établissements à caractère sanitaire et social situés dans la bande d'étude.

Les normes de qualité de l'air n'étant pas dépassées, d'un point de vue strictement réglementaire, aucune mesure de réduction des impacts pour la pollution atmosphérique dans le cadre des études «air et santé» des infrastructures routières n'est nécessaire. Néanmoins, au regard des conclusions de l'étude d'impact, un suivi de la qualité de l'air sera mis en place au sein des zones urbanisées d'Attainville situées à proximité du projet et du nouvel échangeur de la Croix-Verte.

4.3. Mesures de compensation

Les mesures mises en œuvre au titre de l'évitement et de la réduction permettent de répondre aux impacts du projet sur le cadre de vie, de la qualité de l'air et de la santé humaine. Il n'est pas prévu de mesure de compensation pour ce thème.

A noter toutefois que l'aménagement de l'échangeur de la Croix-Verte permettra la création d'une bande cyclable le long de la voie reliant Attainville à Baillet en France. Le principe d'une extension de cet itinéraire sera étudié lors des études de conception détaillée notamment en direction de la gare de Monsoult. Dans le cadre du réaménagement de la RN 1, il est prévu que celle-ci soit dotée d'un itinéraire cyclable sécurisé.

Une observation de la fréquentation des pistes cyclables sera mise en place dans la première année suivant la mise en service.

4.4 Suivi des mesures compensatoires

Sans objet

5. Mesures en phase chantier

5.1. Mesures d'évitement

Les accès au chantier et les surfaces des plate-formes de chantier ont été optimisés dans le cadre des études menées. Si toutefois, les plate-formes devaient être élargies, elles le seraient vers le nord et non vers le sud afin d'éviter des impacts sur les milieux naturels ayant la plus haute valeur écologique.

Les études se sont également attachées à optimiser le phasage du chantier. Cette démarche sera approfondie lors de la préparation de la phase de travaux et pendant leur exécution.

En particulier, l'utilisation des matériaux de déblais vers les usages identifiés en remblais sera optimisée afin d'éviter les stockages intermédiaires. Les mouvements de terres feront l'objet d'un suivi permettant de déterminer finement les origines/destinations des volumes concernés, auxquelles seront associées les distances parcourues et le nombre de rotations de camions correspondantes. Les rotations des camions seront ainsi limitées.

Par ailleurs, les entreprises seront rendues attentives à limiter au strict nécessaire la destruction des haies présentes sur le secteur.

5.2. Mesures de réduction

5.2.1 Protection des eaux souterraines et superficielles

En cas de découverte de sols pollués, les matériaux concernés seront évacués dans des installations de stockages de déchets adéquats (inertes, dangereux ou non dangereux) en fonction du type et de l'importance du degré de pollution ;

En cas de déversement accidentel, la propagation de polluants sera circonscrite à l'aide de kits de pollution dont les entreprises intervenantes devront être dotées. Un enlèvement immédiat des terres souillées sera réalisé vers un centre de stockage de déchets agréé.

Dès le début du chantier, un système d'assainissement comprenant bassin de récupération et de traitement des eaux sera mis en place.

Les aires de stockage des hydrocarbures et les aires de stationnement et d'entretien des véhicules seront imperméabilisées. Les produits de vidange en fûts fermés seront évacués vers les centres de stockage de déchets agréés.

Les zones de stationnement, d'entretien et de stockage seront protégés pour éviter les infiltrations dans les sols de fluides polluants.

Les rejets des eaux usées de chantier après traitement feront l'objet de mesures régulières de qualité au cours du chantier. La nature et la périodicité de ces mesures seront fixées par l'arrêté préfectoral autorisant les travaux au titre des articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement.

5.2.2 Limitation des bruits de chantier

Les engins de chantier seront conformes à la réglementation en matière d'émissions sonores. Des plages horaires adaptées seront définies en fonction des types de travaux et des milieux traversés non seulement en bordure de chantier mais également sur les voies d'accès.

Au cours du chantier, des mesures acoustiques périodiques seront réalisées au niveau des habitations les plus proches afin de s'assurer du respect de la réglementation en vigueur et de l'efficacité des protections acoustiques complémentaires éventuelles qui seraient définies à l'issue de la phase de conception détaillée. Les résultats feront l'objet d'une présentation auprès des riverains concernés. Le cas échéant, des mesures correctives seront définies et mises en œuvre.

5.2.3 Limitation des émissions de polluants atmosphériques

Afin de limiter au maximum les émissions de polluants atmosphériques, les actions suivantes seront mises en œuvre :

- s'assurer de la maintenance et de l'entretien des camions et engins afin de limiter l'émission des gaz d'échappements ;
- tenir compte des conditions météorologiques et de la localisation des riverains pour la réalisation de travaux susceptibles d'être à l'origine de dégagements d'odeurs ou d'émission de particules fines ;
- interdire tout brûlage sur le chantier ;
- contrôler les équipements producteurs de fumées et de poussières.

A proximité du site de production de la Croix Verte, espace de cueillette ouvert au public, un système de mesures de la qualité de l'air en matière de particules sera installé. Les résultats de ces mesures seront portés à la connaissance du public régulièrement.

5.2.4 Traitements des déchets et propreté

Le maître d'ouvrage respectera la législation en vigueur pour chaque type de déchet quant à l'évacuation, le traitement, le stockage, l'élimination ou la valorisation. Des conteneurs de récupération seront mis en place à cet effet sur le chantier. Dès le remplissage complet des containers, ceux-ci seront évacués.

5.2.5 Management environnemental

Une équipe environnementale sera constituée chez le maître d'ouvrage afin d'assurer le pilotage de l'organisation mise en place en phase chantier au travers d'un système de management environnemental traduit dans un plan d'assurance environnement. Elle s'assurera notamment :

- de la désignation au sein de la maîtrise d'œuvre de responsables environnement chargés du contrôle de l'exécution des travaux dans le respect des prescriptions environnementales prévues par les différentes autorisations réglementaires et rendues contractuelles avec les entreprises de travaux ;
- de la désignation au sein de chaque entreprise ou groupement d'entreprises de responsables environnement chargés de l'élaboration d'un plan d'actions environnementales (PAE) et de l'application des procédures environnementales établies pour le chantier ;
- de la mise en place d'un contrôle extérieur environnemental chargé de veiller au respect des PAE par les entreprises et de réaliser des visites de contrôle périodiques, inopinées ou journalières pendant les périodes de travaux les plus sensibles.

Les visites de contrôle permettront notamment de vérifier :

- la bonne mise en œuvre et l'efficacité des mesures d'évitement et de réduction en phase chantier (balisage, assainissement provisoire, aires de stockage et de stationnement, maintien des accès riverains et agricoles, clôtures provisoires, arrosage des pistes, conformité des engins de chantier, etc.) ;
- la bonne mise en œuvre de la politique de gestion et d'élimination des déchets.

5.2.6 Information du public

Un dispositif d'information du public sera mis en place par le maître d'ouvrage préalablement au démarrage du chantier et sera opérationnel pendant toute la durée du chantier. Ce dispositif permettra d'informer les populations (riverains, exploitants agricoles, professionnels, usagers de la route, etc.) de l'avancement du chantier, des nuisances susceptibles d'être occasionnées et des

mesures particulières mises en place. Ce dispositif intégrera différents supports de communication de manière à assurer une diffusion large. Une attention particulière sera accordée à l'information des usagers lors du réaménagement du nœud routier de la Croix-Verte.

Un dispositif d'écoute et d'assistance de proximité sera défini et mis en place en lien avec les acteurs locaux (collectivités territoriales, services de l'Etat et acteurs du monde agricole) pour résoudre les problèmes du quotidien.

5.3. Mesures de compensation

Les mesures d'évitement et de réduction prévues dans le cadre de l'exécution des travaux sont suffisantes pour assurer que la phase chantier n'induit pas d'impact résiduel complémentaire sur l'environnement et la santé humaine nécessitant des mesures de compensation.

5.4. Suivi des mesures compensatoires

Sans objet

6. Pilotage et gouvernance

L'état initial environnemental réalisé avant le début des travaux constituera la référence de l'ensemble des suivis réalisés au cours de la phase chantier et en phase exploitation.

Un comité de suivi environnemental sera constitué avant le début des travaux de manière à s'assurer du respect, sur la durée du chantier et de l'exploitation, de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Ce comité de suivi sera présidé par le préfet du Val-d'Oise et sera composé de la Sanef, d'élus, de responsables socio-économiques et d'associations. Sa composition reprendra l'esprit de la composition du comité de suivi institué après le débat public.

Le comité de suivi se réunira a minima :

- pour présenter l'avant projet avant que celui-ci soit approuvé ;
- au démarrage des travaux afin de présenter l'organisation du chantier ;
- dans l'année qui suit la mise en service pour la présentation du premier bilan environnemental ;
- entre 3 et 5 ans après la mise en service pour la présentation du bilan économique, social et environnemental définitif pour émettre un avis sur les suites à y donner.

Au cours de la phase chantier, le comité de suivi pourra être réuni annuellement sur demande de ses membres.