



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de
l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

Le 11 MAI 2011

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-264-11

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement de
liaison échangeur de Bailly-Romainvilliers A4 – RN36
(département de la Seine et Marne)**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement de liaison échangeur de Bailly-Romainvilliers A4 – RN36. Ce projet se situe sur les communes de Bailly-Romainvilliers, Coutevroult, Villiers-sur-Morin et Voulangis.

Le pétitionnaire est le Conseil Général de Seine et Marne. Le dossier est soumis à l'avis de l'autorité environnementale dans le cadre de la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

En application des dispositions de l'article R.122-1-1 du code de l'environnement, pour ce projet local, le préfet de la région Ile-de-France est l'autorité environnementale.

L'étude d'impact réalisée aborde bien l'ensemble des thématiques environnementales. Elle n'est pas précisément datée mais de nombreuses citations se réfèrent à des études de 2004 ou 2005.

Il est dommageable que cette étude d'impact n'ait pas été actualisée ce qui aurait permis d'analyser des éléments environnementaux nouveaux. La principale remarque de l'autorité environnementale vise donc ce manque d'actualisation de l'étude d'impact, notamment concernant les inventaires des milieux naturels (réalisés en 2005) et les zones humides (cartographie intervenue en 2010).

Les autres observations de l'autorité environnementale portent plus particulièrement sur les points suivants :

- Les risques naturels, qui ne sont pas étudiés, également en partie du fait de l'absence de référence à des données actualisées sur les argiles ;
- Le volet paysager, qui est insuffisamment précis pour que l'insertion du projet dans son environnement puisse être appréciée ;
- La présentation de variantes d'aménagement routier est faite mais les critères – notamment environnementaux- ayant conduit au choix de la variante 2 auraient mérités d'être développés.

Enfin, l'autorité environnementale souligne que la démarche d'aménagement foncier agricole et forestier entreprise par le Conseil Général, devra être menée en cohérence avec cet aménagement routier, pour éviter le morcellement de l'espace agricole.

*

* *

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France



AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1. Présentation de la réglementation :

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive n°85/337/CEE du 27 juin 1985 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. Dans ce sens, le décret n°2009-496 du 30 avril 2009, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2009 désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du code de l'environnement.

La saisine pour ce projet est conforme au décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement. L'autorité environnementale est le préfet de région.

1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 85/337/CEE.

A la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments dont l'autorité compétente tient compte pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3. Contexte et descriptif du projet

Le projet de réaménagement de l'échangeur de Bailly-Romainvilliers et du barreau A4-RN36 se situe dans un secteur rattaché au secteur 4 de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, dans le département de la Seine-et-Marne, à 30 km à l'Est de Paris. Ce projet concerne les territoires des communes de Bailly-Romainvilliers, Coutevroult, Villiers-sur-Morin et Voulangis.

Le principe d'une liaison routière nouvelle entre l'autoroute A4 et la route nationale RN36 se trouve indiqué dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) approuvé le 26 avril 1994. Cette liaison nécessite un complément vers le sud de l'échangeur de Bailly-Romainvilliers situé sur l'autoroute A4.

Le projet ici étudié, concerne le barreau routier devant relier l'échangeur et l'autoroute A4.

L'État assure la maîtrise d'ouvrage du complément de l'échangeur de Bailly-Romainvilliers et le Conseil Général de Seine et Marne assure la maîtrise d'ouvrage du barreau entre l'échangeur et la route nationale RN36.

Le projet de barreau routier a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2007.

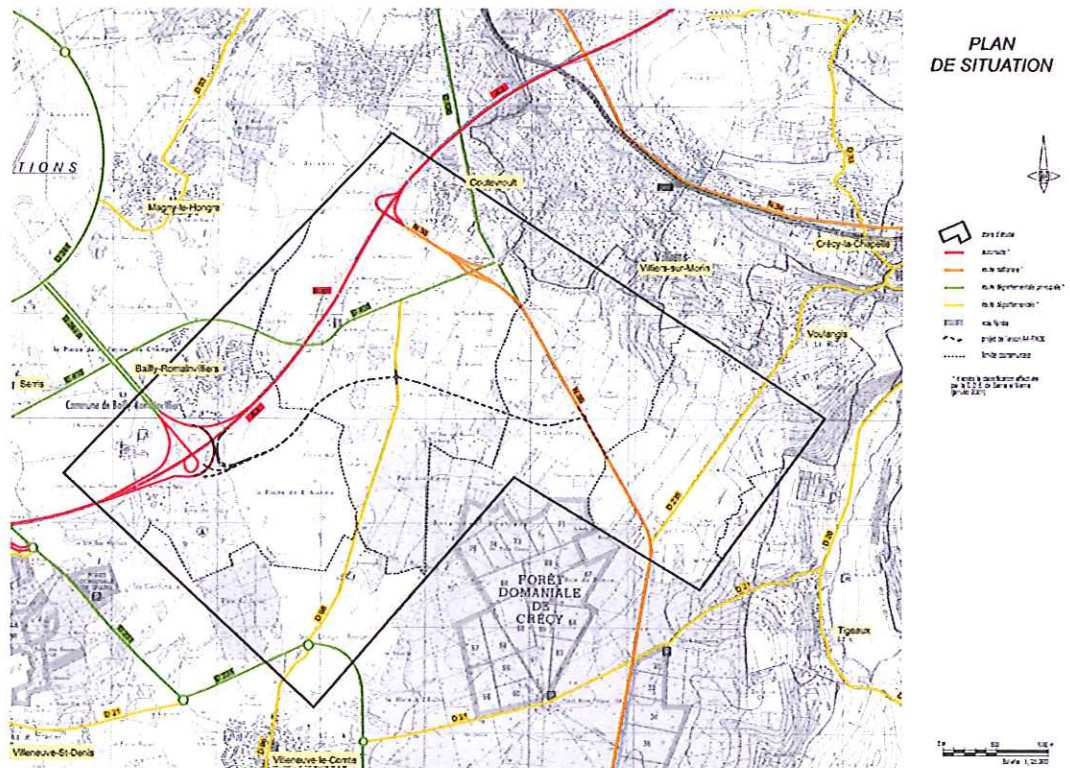
Le dossier d'étude d'impact concernant l'aménagement de ce même barreau routier, est ici examiné au titre de la procédure d'autorisation loi sur l'eau.

L'étude d'impact comprend une évaluation des impacts de l'ensemble du programme, comprenant la réalisation du barreau routier à 2 fois une voie, le raccordement à l'échangeur de Bailly-Romainvilliers et la réalisation de carrefours giratoires plans avec la RD96 et la RN36.

Le dossier note la nécessité de prévoir à terme une mise à 2 fois 2 voies de la section du barreau située entre la RD96 et l'échangeur de Bailly-Romainvilliers qui a été démontrée par les études de trafic. Il est également prévu des bretelles d'échangeur assurant les mouvements est-sud. Toutefois ces aménagements ne sont que peu abordés dans l'étude alors que leur impact aurait mérité d'être précisé.

La zone d'étude est située sur le plateau de la Brie à faible distance au sud-ouest de la

vallée du Grand-Morin, et en limite du parc d'attraction d'Euro-Disney. L'ensemble de la zone est relativement plat, à l'exception d'un petit vallon orienté ouest-est. Elle se situe à la limite entre le bassin versant de la Seine et celui de la Marne.



Carte extraite de l'étude d'impact

2. Les enjeux environnementaux

Le choix des aires d'études est variable, il tient compte de l'influence du projet vis-à-vis des différentes thématiques environnementales (page 17), cette démarche est appréciable.

Pour ce qui concerne la thématique eau,

Le dossier note qu'il n'existe pas de captage d'eau potable à proximité du projet.

La carte présentant le réseau hydrographique du secteur, est intéressante (page 20).

Le dossier page 21 fait référence au SAGE Marne-Aval qui est présenté comme entrant en phase d'élaboration alors que cette élaboration a été abandonnée en 2008. Il conviendrait de faire une actualisation.

Les zones humides ne sont pas mentionnées dans le dossier, alors qu'une partie du barreau routier en projet se trouve dans une enveloppe d'alerte des zones humides de classe 3 (site Internet de la DRIEE actualisé en 2010).

L'autorité environnementale rappelle au pétitionnaire que cette classe 3 correspond à un probabilité importante de zones humides. Le caractère humide et les limites restent à vérifier et à préciser. En effet, les porteurs de projets d'installations, d'ouvrages, de travaux et d'activités (IOTA) pouvant avoir un impact sur ces zones sont soumis aux dispositions de l'article L.211-1 du code de l'environnement et doivent pouvoir clairement identifier si leur projet est situé en zone humide. Ainsi le dossier loi sur l'eau de 2010 en page 34, indique qu'« aucune zone humide n'est recensée dans le périmètre d'étude mise à part la présence de quelques mares ». Cette affirmation aurait mérité d'être mieux démontrée.

On peut d'ailleurs constater que la présence de mares est évoquée dans l'étude d'impact sans localisation précise, la seule étude évoquant ce sujet, ayant été faite en date de 2005 (étude faune-flore), une actualisation de cette étude aurait été appréciée.

L'autorité environnementale rappelle au pétitionnaire qu'un espace est considéré comme

zone humide au sens du 1° du I de l'article L. 211-1 du code de l'environnement, dès qu'il présente l'un des critères précisés dans l'[arrêté du 1er octobre 2009](#). La [circulaire du 18 janvier 2010](#) présente la méthode à utiliser pour identifier et délimiter une zone humide. Cette méthode peut être mise en oeuvre par un porteur de projet pouvant être inclus dans une zone humide ou avoir un impact sur une zone humide au titre de [la rubrique 3.3.1.0 de l'article R214-1 du code de l'environnement](#). Elle peut permettre d'affiner l'impact du projet et précise ainsi la surface de zone humide impactée.

Pour ce qui concerne les nappes souterraines, il est indiqué page 23 du dossier d'étude d'impact, que deux sont vulnérables dans l'aire d'étude : les nappes suspendues dans les limons superficiels qui sont drainées par les agriculteurs sur une grande partie du plateau et la nappe de l'horizon de Brie qui s'étend sur tout le plateau de Brie et dont le toit est généralement proche du sol.

Pour ce qui concerne les milieux naturels,

Le dossier précise qu'à la limite sud du secteur étudié, la forêt de Crécy constitue une ZNIEFF de type 2.

Il est fait mention du site inscrit de la vallée du Grand Morin, dans la thématique des milieux naturels, il convient cependant de remarquer que ces sites sont protégés au titre des paysages et non pour les milieux naturels. Le dossier doit donc être corrigé sur ce point.

Il est mentionné en page 25 qu'une étude spécifique a été réalisée en novembre 2005 s'appuyant sur des observations antérieures. Il est regrettable que l'étude des milieux naturels utilisée pour une étude d'impact datée de 2010 s'appuie sur des données antérieures à 2005. Cette étude a, par ailleurs, été jointe au dossier mais n'est pas placée en annexe de l'étude d'impact.

L'autorité environnementale souligne que ces inventaires auraient pu être complétés pour permettre d'apprécier plus finement les enjeux liés aux milieux naturels. Par exemple, l'étude indique que les mouillères ont perdu leur intérêt floristique, alors que les relevés effectués au printemps sont insuffisants pour qualifier la flore de ces milieux, qui s'exprime généralement en été et est variable d'une année sur l'autre.

La liste d'espèces floristiques présentée en fin d'étude ne précise pas leur état de protection et aucun plan ne les situe géographiquement dans le périmètre d'étude.

Pour ce qui concerne l'avifaune, le nombre de jours de prospections n'est pas précisé ce qui ne permet pas d'évaluer la fiabilité de l'étude. Les prospections ont eu lieu en avril et en juin 2005, ce qui veut dire que les oiseaux migrateurs post nuptiaux et hivernants n'ont pas fait l'objet de recensement ; en effet, des regroupements et des stationnements d'oiseaux hivernants sont possibles dans le secteur ; il s'agit donc d'une lacune de l'étude.

Pour ce qui concerne les amphibiens, les dates de prospection (avril et juin) sont tardives pour évaluer les enjeux liés à ces espèces (flux et axes de déplacements vers les lieux de reproduction). L'autorité environnementale rappelle au pétitionnaire que tous les amphibiens sont protégés (Arrêté du 19/11/2007). Il faut notamment remarquer que l'étude signale la présence du triton crêté sur le secteur (espèce inscrite à l'annexe II de la directive Habitat).

Pour ce qui concerne les Chiroptères et considérant l'impact potentiel d'une infrastructure de ce type sur les populations locales, les relevés sont insuffisants pour apprécier les enjeux de conservation.

On peut aussi constater que l'étude ne précise pas de façon suffisamment détaillée, les zones de présences, et les effectifs des grands mammifères dans le secteur (sanglier, chevreuil, cerfs) et leurs passages privilégiés. Les zones de collisions avec les véhicules sur les infrastructures existantes auraient pu être relevées.

L'étude de 2005 conclut qu'en dépit de la proximité de secteurs anthropisés, la faune montre une diversité intéressante, avec la présence d'espèces exigeantes quant à la qualité des milieux. Ce constat s'explique notamment par la présence de la forêt de Crécy et par les possibilités d'échanges biologiques qui subsistent vers le sud et l'est depuis la

zone d'étude.

Pour ce qui concerne les zones Natura 2000 : ce thème n'est pas évoqué dans le dossier d'études d'impact mais est abordé en page 34 du dossier loi sur l'eau de 2010 : il est indiqué que le site Natura 2000 le plus proche du projet est celui des Boucles de la marne situé à environ 8 km et que le projet ne porte pas atteinte à ce site.

Il convient de remarquer qu'aucune recherche n'a été conduite par le pétitionnaire concernant les thématiques des risques naturels et technologiques.

Il faut noter que le projet n'est pas concerné par le risque inondation par remontée de cours d'eau (PPRI de la Vallée du Grand Morin approuvé le 10 novembre 2006).

Les cartographies du BRGM (Bureau de Recherche Géologique et Minière) réalisées depuis 2007 montre cependant que

- le risque de remontée de nappes sur le site est évalué de très faible à moyen,
- le risque de retrait-gonflement des argiles est présenté comme faible à fort.

Il conviendrait donc d'actualiser les données concernant le projet, afin de définir les zonages correspondant aux risques naturels.

La présence ou non dans le secteur d'études, d'installations classées pour la protection de l'environnement n'étant pas traitée, l'étude ne permet pas d'évaluer d'éventuels risques technologiques.

S'agissant de l'occupation des sols,

Le dossier précise que les principaux types d'occupation des sols sont :

- des terres agricoles
- des espaces boisés
- des surfaces vouées aux loisirs
- l'agglomération de Bailly-Romainvilliers séparée de la zone d'insertion du barreau de liaison A4-RN36 par l'autoroute A4.

Une carte page 30 illustre cette occupation des sols, de manière appréciable.

Pour ce qui concerne la thématique agriculture,

Ce sujet est abordé page 46 à 48, avec un plan des différentes exploitations et un plan de desserte de parcelles ce qui est appréciable.

Concernant la thématique des paysages,

Les prises de vues paysagères concernant le parcours du barreau routier A4-RN36 sont présentées page 55 et 56, ce qui est appréciable.

Il est précisé que les zones les plus sensibles liées à la présence de bosquets, sont celles de la bordure nord de la forêt de Crécy et la tête de la vallée du Grand Ru.

Le site inscrit de la vallée de la rivière du Grand Morin longe la partie Nord-Est du périmètre d'études.

Le dossier ne fait pas mention de la ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager) de Villeneuve le Comte qui se trouve à l'extrémité sud du périmètre d'études.

En ce qui concerne l'air,

L'étude de l'état initial s'appuie sur une campagne de mesures datant de mai, septembre et octobre 2005. Il est regrettable que ces données n'aient pu être actualisées

On peut remarquer que les tableaux présentés page 44 de l'étude d'impact pour les différents polluants ne mentionnent pas d'unités de mesure.

L'étude détaillée n'est pas présentée en annexe.

En ce qui concerne le bruit,

Des mesures ont été faites du 29 novembre au 1^{er} décembre 2004, on peut constater d'après les plans page 41 et 42 que les points de mesure touchent essentiellement l'agglomération de Bailly-Romainvilliers et l'échangeur annexe, un seul point dit « barreau Est » est donné comme correspondant au seul secteur habité proche du futur tracé du barreau routier.

Des simulations informatiques ont été faites, montrant que l'ensemble de la zone est d'ambiance sonore modérée.

Il est cependant regrettable que ces données de 2004 n'aient pas pu être actualisées.

Pour la thématique des trafics routiers,

L'étude d'impact en page 37 précise qu'une étude de trafic a été effectuée en 2004, et que le diagnostic des conditions de circulation actuelles est issu de cette étude.

La méthode du diagnostic n'est pas expliquée et l'étude n'est pas jointe en annexe.

Il est regrettable que cette étude n'ait pas été actualisée.

Pour ce qui concerne le tourisme,

Il est mentionné la présence à proximité du projet, du parc de loisirs Euro Disneyland.

Le lien avec l'implantation du projet Village Nature à proximité immédiate du barreau routier aurait mérité d'être explicité.

3. Les impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Le dossier rappelle la compatibilité du projet avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) approuvé le 26 avril 1994. On constate que le principe d'une liaison routière nouvelle entre l'autoroute A4 et la route nationale RN36 s'y trouve indiqué. Cette liaison nécessite un complément vers le sud de l'échangeur de Bailly-Romainvilliers situé sur l'autoroute A4.

Les objectifs du projet sont d'améliorer la desserte du secteur pour permettre la réalisation des objectifs d'urbanisation inscrits au SDRIF et améliorer les conditions de sécurité routière de la RD 406 par une diminution du trafic de transit.

Pour ce qui concerne la route, quatre variantes du projet sont présentées page 62.

La démarche d'analyse multicritères utilisée est très intéressante et permet de justifier le projet. On peut cependant regretter que la conclusion de cette analyse soit peu développée. Il aurait notamment été utile que l'étude d'impact explicite plus clairement les raisons qui ont conduit à choisir ce tracé, du point de vue environnemental.

Pour le complément de l'échangeur de Bailly-Romainvilliers, les variantes montrées sont intéressantes et les analyses développées aboutissant au choix de la variante n°1 semblent pertinentes.

3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

Les impacts immédiats dus à la phase de travaux et les impacts définitifs et permanents (directs et indirects) sont présentés dans le dossier.

S'agissant de la phase chantier et des impacts temporaires,

Le dossier précise que les principaux impacts du chantier seraient :

- des restrictions de circulation
- des nuisances issues des engins de chantier
- des pollutions, sans précisions mise à part l'émission de poussières
- des modifications de conditions d'accès aux parcelles agricoles.

Il est indiqué que les entreprises titulaires des marchés devront appliquer une procédure environnementale.

Ce volet aurait mérité d'être plus précisé, notamment sur les impacts sur la faune et la flore.

En ce qui concerne les impacts permanents, les sujets principalement traités touchent l'eau, l'air, le bruit, les trafics, les milieux naturels, le morcellement agricole et les paysages.

Pour la thématique eau,

Le réseau d'assainissement est succinctement évoqué page 73 et 79 du dossier d'études d'impact. Ce sujet est plus développé dans le dossier loi sur l'eau.

Des fossés de part et d'autres de la plate-forme routière réceptionneront les eaux de ruissellement. Ces fossés seront à casiers et plantés pour favoriser la décantation et l'infiltration des eaux. Ils sont dimensionnés pour une pluie :

- décennale pour celui situé côté aval du bassin versant naturel
- centennale pour le fossé situé du côté amont du bassin versant naturel

Les ruissellements des bassins versants naturels interceptés par le projet seront collectés par un drain et une trachée drainant à l'amont du fossé de la voirie. Un merlon de terre assurera leur séparation.

Pour ce qui concerne l'air,

L'étude présentée dans le dossier montrant la prise en compte de la qualité de l'air sans ou avec projet aux horizons 2009 et 2015 (page 85 et suivantes) est adaptée et proportionnelle aux enjeux.

On peut noter cependant que les schémas ne présentent toujours pas d'unités de mesure.

Pour ce qui concerne les nuisances sonores

L'étude présentée dans le dossier montrant la prise en compte des nuisances sonores des infrastructures routières avec (horizon 2015) et sans projet (page 82 et suivantes) est adaptée et proportionnelle aux enjeux.

Le dossier note que l'augmentation de trafic sur la pénétrante Est, entraînera une augmentation du niveau de bruit de 2 dB (A) sur les habitations les plus exposées le long de cette voie. Il est également précisé que la création du barreau de liaison A4-RN36 va provoquer une augmentation du niveau sonore pour les habitations situées en bordure de la forêt de Crécy.

Pour limiter ces nuisances il est prévu la mise en place de revêtement de chaussée à faible émission de bruit.

Pour ce qui concerne les trafics,

Le projet provoquera une diminution de trafic sur la RD406, et une augmentation de trafic sur la pénétrante Est.

Des simulations à l'horizon 2015 ont été effectuées, elles concluent au fait que le projet de barreau routier permettra d'écarter le trafic saturé de la RD406 aux heures de pointe.

Pour ce qui concerne les milieux naturels,

Le pétitionnaire précise que le tracé retenu traverse une zone fréquentée par la grande faune, les chiroptères et divers petits mammifères, entre le massif de Crécy et les boisements de la vallée du Grand Morin. Il conclut que l'impact principal du projet vis-à-vis du milieu naturel résultera de cette coupure, tout en rappelant qu'à terme, une urbanisation est envisagée sur une partie du secteur étudié.

Ce corridor de déplacement de la faune est indiqué sur la carte des « sensibilités biologiques » de l'étude de 2005 (entre les pages 21 et 22). Il est regrettable de constater que ce corridor n'apparaisse plus sur la carte de sensibilité de l'étude d'impact (page 24) alors que toutes les autres caractéristiques de la carte sont conservées. Le dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau indique lui le passage de faune situé au sud (carte page 37), mais pas celui vers l'est, traversé par le projet.

L'autorité environnementale relève en effet que le tracé va cloisonner et isoler davantage des massifs boisés déjà très fragmentés par les infrastructures existantes et constituer un obstacle supplémentaire aux échanges (entre la vallée du Grand Morin et le nord du massif de Crécy).

Il est toutefois prévu diverses mesures pour y remédier : la pose de grillage pour empêcher les franchissements de la voie et les risques de collisions, la création d'un passage supérieur destiné au rétablissement des chemins agricoles avec incitation de la faune à l'emprunter en se servant d'un traitement végétal approprié : revêtement naturel, talus planté d'arbres, pente adapté. Les passages de la petite faune ne sont cependant pas abordés.

L'autorité environnementale émet des réserves sur l'efficacité du passage supérieur, du fait de son double usage. Elle recommande que soient également examinées des mesures de d'atténuation et de compensation, pour l'ensemble des espèces protégées identifiées

(chauves-souris notamment...).

S'il s'avérait que le projet ne pouvait éviter la destruction d'espèces protégées, le pétitionnaire devra déposer, en application des articles L.411-1 du code de l'environnement, une demande spécifique de dérogation à l'interdiction de destruction de ces espèces, à l'appui de laquelle des mesures d'évitement et de réduction d'impact spécifiques devront être proposées. Ce dossier sera soumis à l'avis du Conseil National de Protection de la Nature (CNP).

Pour ce qui concerne les paysages,

Un traitement paysager est présenté page 74 de l'étude d'impact, mais l'esquisse présentée est difficilement lisible par rapport au tracé du barreau routier que l'on ne distingue pas clairement.

Les mesures d'insertion paysagères sont reprises page 89 et 90, des photomontages ou esquisses auraient été appréciées pour expliciter les sections présentées.

Pour ce qui concerne l'occupation des sols,

La plaine de Saint Blandin située au sud-ouest du projet routier devrait à terme être occupée par le projet de « Village Nature »

Le projet de barreau routier va nécessiter l'acquisition de 17 hectares de terres agricoles et environ 0,28 hectares de boisements.

Pour ce qui concerne le morcellement agricole,

Un plan montrant les exploitations agricoles et le projet du barreau routier est présenté page 80, ce qui permet d'appréhender le morcellement qui en résultera. Des chemins de rétablissements agricoles et le passage supérieur projeté y sont visibles.

Le passage traitant de ce sujet en page 81, est très succinct et ne parle que de la 1^{ère} phase du projet (2 fois une voie).

Il faut remarquer que le projet de barreau A4-N36 se situe à cheval sur deux petites régions agricoles : la Brie Boisée et les vallées de la Marne et du Morin. Et concerne un plateau agricole à forte productivité dont la partie nord est vouée à être urbanisée à terme selon les objectifs du SDRIF et des schémas directeurs locaux. Le choix de la variante 2 du tracé routier appelle des observations :

- Le projet initial à 2 fois une voie consommera dans un premier temps 13 hectares de terres agricoles mais l'emprise totale prévue est de 17 hectares pour un élargissement de 2 fois 2 voies, provoquant la coupure d'une douzaine de parcelles.
- Des chemins de dessertes de part et d'autres de la voie nouvelle et un pont seront créés pour maintenir de bonnes conditions d'accès aux parcelles.
- Le complément de l'échangeur de Bussy-Saint-Georges consommera 2,4 hectares de terres agricoles.

Si l'on étudie les impacts du projet sur chacune des exploitations agricoles concernées, celui-ci ne remet pas en cause la viabilité de ces exploitations mais aggrave le morcellement déjà important, de la plupart des exploitations.

Cependant il faut noter que le Conseil Général a engagé une procédure d'aménagement foncier agricole et forestier – AFAF (ex-remembrement) pour régler les problèmes de morcellement dans cette zone agricole. Cette démarche n'est pas mentionnée dans l'étude d'impact. Il faudra veiller à une bonne cohérence entre ce remembrement et le tracé du barreau A4-RN36.

Pour ce qui concerne la santé,

Les effets du projet sur la santé (page 89 et 92) sont présentés dans une étude sur l'exposition des populations.

Il aurait été utile de préciser la méthodologie de calcul de l'évaluation de l'exposition des populations : calcul d'un indice pollution/population (IPP) issu du croisement des concentrations en benzène avec les données de population, le benzène étant retenu comme traceur majeur du fait de son classement comme substance cancérigène pour l'homme.

Pour ce qui concerne le tourisme

Il est mentionné que le projet va faciliter l'accès au parc de loisirs Euro Disneyland. Il est également indiqué que ce projet est compatible avec l'éventuelle implantation d'un équipement de loisirs au niveau de la plaine de Saint Blandin (Projet Village Nature). Ce dernier fait aurait mérité d'être développé.

Il convient de remarquer que les pages 78 et 79 de l'étude d'impact sont identiques.

4. Résumé Non Technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Le document présenté reprend bien les différentes rubriques de l'étude d'impact, une carte d'implantation du projet et un schéma de l'échangeur à terme sont présentés.

Cependant on peut regretter que les phrases ayant trait à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique n'aient pas été ôtées, cette étude d'impact concernant désormais un dossier d'autorisation loi sur l'eau.

5. Information, Consultation et participation du public

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'Energie d'Ile-de-France.

Il est rappelé par ailleurs que toute modification susceptible de modifier de façon substantielle le projet nécessitera un nouvel avis de l'autorité environnementale.

Le préfet de région, autorité environnementale



Daniel CANEPA