



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Le **18 AOUT 2011**

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-338-11

Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement d'un télépéage sans arrêt sur la barrière pleine voie de l'autoroute A10 au niveau de la commune de Saint-Arnoult-en-Yvelines

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement d'un télépéage sans arrêt sur la barrière pleine voie de l'autoroute A10, sens Paris-Provence, au niveau de la commune de Saint-Arnoult-en-Yvelines(78). Ce projet est porté par la société COFIROUTE.

Afin de rendre compatible le projet avec le Plan d'Occupation des Sols (POS) de la commune de Saint-Arnoult, une procédure de déclaration de projet avec enquête publique a été engagée. Le présent avis s'inscrit dans le cadre de cette procédure.

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.

Ce projet vise à créer deux voies de télépéage sans arrêt sur la barrière existante à Saint-Arnoult-en-Yvelines, afin de fluidifier le trafic notamment des véhicules poids lourds.

Ce réaménagement nécessite le défrichement de 2000 m² d'espace boisés appartenant à la forêt domaniale du Bréau.

L'étude d'impact réalisée aborde bien l'ensemble des thématiques environnementales.

Ce projet vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, en fluidifiant le trafic au niveau de la barrière de péage. Il devrait donc avoir un impact positif sur la qualité de l'air. Il convient cependant de remarquer que le dossier ne démontre pas la fluidification du trafic recherchée.

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

- Pour ce qui concerne les milieux naturels, l'inventaire faune-flore met en évidence la présence de nombreuses espèces protégées notamment d'oiseaux. L'étude de référence n'est pas jointe au dossier, et la méthodologie utilisée n'est pas présentée. Le pétitionnaire prévoit de faire une demande de dérogation « espèces protégées ».
- Le projet va entraîner le défrichement de 2000 m² d'espaces boisés (forêt domaniale du Bréau), la compensation présentée par COFIROUTE consiste à racheter 5,9 hectares de forêt dans la Sarthe. Cependant les mesures de gestion envisagées sur cet espace boisé, tout comme l'assurance de leur pérennité ne sont pas présentées.
- Le projet nécessitera de modifier le réseau de gestion des eaux pluviales au niveau de la zone de réaménagement, du fait de l'augmentation des zones imperméabilisées et de la potentielle augmentation du volume des eaux polluées.

*

* *

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

Suite à une décision ministérielle en date du 30 décembre 2009, la société VINCI autoroutes (actionnaire de la société COFIROUTE qui assure la maîtrise d'ouvrage de ce projet) a signé le 25 janvier 2010 avec l'Etat des avenants à ses contrats de concession pour la mise en œuvre de la requalification environnementale de son réseau, qui ont été approuvés par décret le 26 mars 2010. Ils visent à améliorer durant une période de 3 ans, pour ce qui concerne la protection de l'environnement, les performances des sections autoroutières les plus anciennes.

Ce « paquet vert autoroutier » concerne les domaines de :

- la protection de la ressource en eau
- la préservation de la biodiversité
- la réduction des émissions de CO₂
- l'éco-rénovation des aires
- les protections acoustiques

L'aménagement de télépéages sans arrêt s'inscrit dans ce cadre. En effet l'objectif de ces réaménagements est de limiter l'émission de gaz à effet de serre en favorisant la fluidité du trafic et en améliorant le fonctionnement de la barrière de péage.

Le projet qui fait l'objet du présent avis, se situe au niveau de la barrière d'entrée de péage de Saint-Arnoult-en-Yvelines sur l'autoroute A10.

L'aire d'étude se situe à un kilomètre aux alentours de la barrière de péage. Les communes concernées par l'aire d'étude, appartiennent aux départements des Yvelines (78) et de l'Essonne (91) : Saint-Arnoult-en-Yvelines (78), Ponthévrard (78), Saint-Mesme (78) et Dourdan (91).

La majorité de l'aire d'étude est occupée par les forêts domaniales du Bréau et de Dourdan, gérées par l'Office National des Forêts (ONF).

L'aire d'étude est traversée par l'autoroute A10, la voie ferrée de la Ligne à Grande Vitesse Atlantique, les routes RD 936 et RD 836, des voies de desserte locale et des chemins forestiers. On y trouve également une zone industrielle de 5 hectares au nord-est, une station d'épuration et un château d'eau.

Le projet prévoit l'aménagement de 2 voies de télépéage sans arrêt à l'extrémité droite de la barrière d'entrée de l'autoroute A10, la voie la plus à droite permettant exclusivement le télépéage sans arrêt.

L'autorité environnementale remarque que l'aménagement actuel des voies n'est pas clairement détaillé, notamment la situation des voies de télépéage sans arrêt, par rapport à celles du projet.

Les réaménagements du projet entraîneront une variation de l'équipement des voies actuelles existantes et un réaménagement des voies de sortie, desserte de service et aires de stationnement.

Le réseau d'assainissement de bord de plate-forme doit également être déplacé le long de la voie de sortie et de la voie de service.

Afin de rendre compatible le Plan d'Occupation des Sols (POS) de la commune de Saint-Arnoult-en-Yvelines, une procédure de déclaration de projet avec enquête publique a été engagée et le présent avis s'inscrit dans le cadre de cette procédure.

2. Les enjeux environnementaux

2.1 la thématique des milieux naturels :

Le dossier note que l'aire d'étude se compose en grande partie d'espaces boisés : le bois de Saint-Mesme et les forêts du Bréau, et de Dourdan qui sont des forêts domaniales gérées par l'office national des forêts (ONF).

Le dossier aborde bien les possibles zonages réglementaires existants sur l'aire d'étude. Il note que l'aire d'étude ne comprend pas de site Natura 2000, les plus proches étant la ZPS (zone de protection spéciale) « massif de Rambouillet et zones humides proches » et la ZSC (zone spéciale de conservation) « tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yvelines » situées à environ 7,6 et 4,8 km au nord et nord-est du site.

Il est également précisé que l'aire d'étude comprend en partie, l'ENS (espace naturel sensible) de la forêt domaniale de Saint Arnoult sur la commune de Dourdan, mais que la barrière de péage n'est pas concernée par cet espace.

Le dossier précise que l'aire d'étude ne se trouve sur aucun périmètre d'inventaires de zones naturelles d'intérêt écologiques, faunistique et floristiques (ZNIEFF) mais que des ZNIEFF de type 1 et de type 2 se trouvent à proximité. Elles sont bien localisées et présentées sur une carte page 31 et 32 du dossier.

Pour ce qui concerne la faune et la flore, le dossier se réfère à une étude faune-flore qui a été menée par un bureau d'études avec visites de terrains en juin et août 2010. L'autorité environnementale note que cette étude n'est pas jointe au dossier. La méthodologie utilisée, la localisation, ainsi que les conditions de réalisation des inventaires (conditions météorologiques, visites diurnes ou nocturnes, la justification du choix des 2 périodes de visites de terrain, plutôt que d'autres saisons) ne sont pas présentées.

Les espèces floristiques sont listées page 31 à 32. Le dossier note la présence du Peucedan de France qui est assez rare en Ile-de-France et que l'on retrouve en lisière de la forêt et le long des talus de l'autoroute A10.

Les espèces faunistiques, notamment les espèces d'oiseaux sont listées page 33 du dossier. Elles sont présentées comme communes mais il est précisé à juste titre, qu'elles sont protégées au niveau national au titre de l'article 3 de l'arrêté du 29 octobre 2009 fixant les listes d'oiseaux protégés au niveau national. Les espèces d'insectes ne sont pas citées.

Un tableau page 48 résume les enjeux du site ce qui est appréciable. L'autorité environnementale précise cependant que neuf des espèces d'oiseaux recensés page 33 sont des espèces protégées (et non deux comme l'indique le tableau page 48).

2.2 la thématique de l'eau :

L'aire d'étude est traversée par le ruisseau de la Gironde, qui prend source à Ponthévrard. Le dossier précise que les eaux souterraines et superficielles sont un enjeu ce que confirme la cartographie du BRGM (bureau de recherche géologique et minier) montrant le site de la barrière de péage comme étant en zone de vulnérabilité moyenne à forte, vis à vis des pollutions de la nappe des sables de Fontainebleau.

Le système existant pour l'assainissement des eaux pluviales de la plate-forme autoroutière de la barrière d'entrée et de l'aire de stationnement, est présenté : les eaux sont collectées par des regards avaloirs le long des chaussées de l'autoroute et de l'aire

de stationnement ainsi que par un fossé enherbé le long de la voie de service. Des canalisations collectent ces eaux, avant rejet dans un bassin d'écrêtement et de traitement localisé au nord de la barrière. Les eaux en sortie du bassin sont ensuite rejetées dans un bassin au sud de l'autoroute et traitées par un séparateur à hydrocarbures avant rejet dans le ruisseau de la Gironde. La qualité finale des eaux n'est pas évoquée.

2.3 la thématique du trafic et des transports :

Le dossier précise que la barrière de péage de Saint-Arnoult-en-Yvelines, se situe à l'embranchement de 2 autoroutes : A10 et A11 ce qui explique l'emprise très importante (600 mètres) de cette barrière. Il est également noté que l'autoroute A10 est autorisée au transport de matières dangereuses (TMD).

Les trafics de sortie de l'autoroute A10 au niveau de la barrière de péage sont présentés en page 41 du dossier, avec un tableau des trafics des 30 heures les plus chargées pour l'année 2009. Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) de sortie d'autoroute est de 34 140 véhicules légers (VL) avec un taux de télépéage de 22,3 % et de 4 196 poids lourds (PL) avec un taux de télépéage de 78,9 %. Ceci montre que les poids lourds s'orientent de préférence vers les voies à télépéages.

L'autorité environnementale note que le projet, se trouve non pas en sortie mais en entrée d'autoroute A10. Une étude sur les trafics d'entrée vers la province, aurait donc été appréciée pour éclairer l'objectif attendu.

2.4 la thématique du bruit :

Des mesures ont été réalisées en 2009 par la société Cofiroute en 2 points au droit d'habitations dites les plus proches : le plan les localisant page 43 du dossier, montre que ces 2 points se trouvent sur la commune de Ponthévrard en dehors de l'aire d'étude, à environ 1 et 1,5 km du site du projet. Il apparaît donc sur ce plan que les habitations les plus proches situées à 750 mètres du site sur la commune de Saint-Arnoult n'ont pas été concernées par ces mesures, bien qu'elles se situent dans l'aire d'étude. Aucune justification n'est donnée pour expliquer ce choix de mesures. Cette étude conclut que l'ambiance sonore à Ponthévrard est jugée comme modérée.

2.5 la thématique de l'air :

L'organisme de surveillance de référence, est AirParif qui appartient au dispositif national ATMO, explicité en page 44 du dossier. L'indice ATMO est calculé à partir des niveaux de pollution relevés sur 37 stations de fond du réseau AirParif qui représentent l'agglomération sans que le nom de l'agglomération ni la localisation des 37 points ne soient indiqués.

Il est précisé que la station de mesure la plus proche se situe en zone rurale, dans la forêt de Rambouillet, au niveau du château de Pinceloup, et que les mesures de cette station peuvent être prises pour évaluer l'ambiance de la pollution de fond.

Le graphique page 44, présente la répartition annuelle des indices ATMO pour la commune de Saint-Arnoult-en-Yvelines pendant l'année 2010, des extraits de l'étude de la qualité de l'air auraient pu être joints en annexe du dossier, afin de permettre une meilleure compréhension des résultats présentés.

Contrairement aux mesures de bruit, la commune de Ponthévrard n'est pas mentionnée dans l'étude de cette thématique.

La conclusion page 45 « que la qualité de l'air mesurée en 2010 sur l'aire d'étude peut être qualifiée de bonne » est toutefois suivie de la précision, du fait qu'aucune mesure n'a été faite au droit de l'autoroute, que « la qualité de l'air à cet endroit doit être localement dégradée du fait même du trafic sur cet axe ».

2.6 la thématique des risques naturels :

Le dossier précise que des risques inondation et mouvements de terrain existent sur les communes de l'aire d'étude (Saint-Arnoult-en-Yvelines, Saint-Mesme et Ponthévrard), avec des arrêtés R 111-3 du code l'urbanisme qui valent Plan de Prévention des Risques (PPR) mais l'aire d'étude stricto-sensu, n'est pas concernée par ces risques.

Cependant le dossier note que les sols de l'aire d'étude, du fait de la présence d'argiles sont sensibles aux phénomènes de retrait-gonflement. Il est précisé dans le dossier, que tout aménagement devra tenir compte des contraintes engendrées par ces sols, dès le stade de la conception du projet.

Il convient d'ajouter que la cartographie du BRGM (bureau de recherche géologique et minier) concernant les aléas de retrait-gonflement des argiles, montre que le site est en zone d'aléa moyen.

2.7 la thématique des sols pollués :

Le dossier note que la banque de données BASIAS du BRGM, recense à son inventaire historique, 2 sites industriels à proximité de la barrière de péage, il s'agit de 2 dépôts de liquides inflammables liés au service d'exploitation de l'autoroute. Le dossier ne les situe sur aucun plan.

L'autorité environnementale précise que la base de données montre qu'il s'agit de 2 dépôts de liquides inflammables en activité depuis janvier 1992, dont l'un se trouve à environ 200 mètres de la barrière de péage sur la commune de Saint-Arnoult-en-Yvelines et l'autre à environ 250 mètres sur la commune de Ponthévrard. Le dossier ne donne aucun détail sur ces installations, pourtant très proches du projet.

2.8 la thématique des paysages :

Le dossier note que la barrière de péage n'est pas visible des habitations les plus proches, mais seulement depuis la voie de service la longeant au nord, accessible uniquement au personnel de l'autoroute et depuis quelques chemins forestiers qui permettent d'accéder aux abords de l'autoroute. La barrière de péage est en effet, masquée par les forêts aux alentours.

3. Les impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Le projet d'aménagement est conçu pour respecter les principes directeurs du « paquet vert autoroutier », et pour améliorer le fonctionnement de la barrière de péage de Saint-Arnoult-en-Yvelines

Les 2 variantes d'aménagement sont présentées pages 51 à 57 du dossier, une analyse comparative et multicritères est présentée page 56 et 57.

Les 2 variantes proposées prévoient le réaménagement de 2 voies de péage existantes, en télépéage sans arrêt. Il aurait donc été attendu que le dossier présente des éléments précis de justification pour conclure à une fluidification du trafic dans le futur. L'adaptation à l'évolution future du trafic n'est pas abordée.

Les raisonnements ayant abouti au choix de la variante 1 sont bien présentés et logiques. En effet la variante 2, bien que respectant mieux l'environnement n'offre pas de conditions de sécurité acceptables.

La variante retenue est présentée en page 58 et 59 avec des plans et schémas clairs.

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

Les impacts immédiats dus à la phase de travaux, les impacts définitifs et permanents ainsi que les mesures de réduction ou de compensation de ces impacts, sont présentés dans le dossier.

3.2.1 S'agissant de la phase chantier et des impacts temporaires :

Ils sont présentés en pages 62 à 65 du dossier.

Il est noté dans le dossier, que la présence d'argiles à Meulières nécessitera de réaliser des micropieux pour assurer la pérennité des ouvrages de remontées d'escaliers depuis la galerie souterraine existante et de traiter les sols en place (chaux et liants hydrauliques) pour l'aménagement de la voie de l'aire de stationnement et de la voie de service attenante.

Les mesures prises durant le chantier, pour la protection des eaux souterraines et superficielles sont présentées clairement en page 62 et 63 du dossier. Elles doivent prévenir toute pollution accidentelle des eaux .

Il est bien précisé que le suivi technique des chantiers permettra de gérer et limiter les conséquences dommageables du projet sur la qualité des eaux.

Pour les impacts temporaires sur la flore, il est précisé que les emprises du chantier seront réduites au minimum et que les zones non affectées seront clôturées provisoirement et solidement pour éviter toute circulation inopinée d'engins dans ces zones.

Il est également précisé que les zones herbeuses comprises dans la zone des travaux seront conservées si elles ne font pas l'objet de réaménagement, il n'est pas précisé si des mesures sont prises pour que des engins de chantier n'y roulent pas.

Afin de limiter l'impact sur les boisements des parcelles voisines du projet, le défrichement de la zone à déboiser et l'abattage des arbres, sera confié à l'office national des forêts (ONF) qui a en charge la gestion des forêts domaniales.

Les travaux se feront sans interruption de la circulation sur l'autoroute A10. Il est cependant précisé qu'ils seront suspendus lors des périodes de fortes fréquentation de l'autoroute (périodes de départ ou retour de vacances). Une campagne d'information sera organisée auprès des automobilistes et camionneurs, tout au long des travaux.

Les mesures prises pour limiter les incidences acoustiques ou sur la qualité de l'air sont présentées clairement en page 65.

3.2.2 S'agissant des impacts permanents :

Les sujets principalement traités concernent les milieux naturels, les eaux souterraines, le bruit, la qualité de l'air.

Pour la thématique des milieux naturels, une partie boisée sera défrichée pour permettre l'aménagement du projet: 2000 m² de la forêt domaniale du Bréau. Le dossier précise page 69, que cette perte doit être compensée en application de l'article L.311-4 et suivants du Code forestier. Aucun espace boisé n'étant disponible aux alentours du projet, la société COFIROUTE s'engage à acquérir un boisement de 5,9 hectares (soit 29 fois la surface défrichée) dans le département de la Sarthe, sur la commune de Lavéran, jouxtant la forêt domaniale de Bercé. Il faut cependant remarquer qu'aucune précision n'est donnée sur ce qui va être fait de ce terrain, ni comment la pérennité de sa gestion sera assurée.

L'autorité environnementale rappelle au pétitionnaire que le défrichement suppose une demande d'autorisation auprès de la direction départementale des territoires qui ne pourra être instruite qu'après le déclassement du terrain actuellement en Espace Boisé Classé (EBC) au POS de la commune, et le transfert de propriété par voie d'échange avec l'Etat, qui nécessite l'accord préalable ministériel via la direction régionale et interdépartementale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (DRIAFA) sur les terrains proposés à titre de compensation.

Le dossier précise que pour favoriser la réapparition des espèces floristiques de lisière forestières (notamment le Peucedan de France) après les travaux, la zone entre la voie de service et le boisement ne sera pas plantée, respectant ainsi la présence d'une lisière de forêt, ce qui constitue une mesure appréciable.

Les espaces verts de la barrière feront l'objet d'une gestion extensive, sans apport d'engrais ni traitement phytosanitaire. Les fauches seront limitées à 2 par an (en été et en automne). Cette gestion est, à juste titre, présentée comme devant être favorable à la biodiversité, quelques précisions auraient été utiles (type de plantation par exemple).

Pour ce qui concerne les impacts sur la faune, le dossier note que le projet va impacter les espèces d'oiseaux protégés inventoriés dans l'aire d'étude, en entraînant la destruction potentielle de zones de nidification. Il est également noté que certaines espèces sensibles au dérangement occasionné par les travaux pourraient ne pas avoir la possibilité de se reproduire l'année des travaux. Pour limiter cet impact sur la faune, le dossier note que le défrichement du site se fera, en dehors des périodes de reproduction, en janvier 2012. Cette mesure évitera la destruction de nids ou d'individus, ce qui est appréciable. Les périodes de reproduction des espèces recensées sur le site ne sont pas précisées dans le dossier.

Le dossier note que les espèces impactées par le réaménagement pourraient se reporter vers des secteurs écologiquement équivalents aux alentours. Une mention sur la localisation des habitats proches aurait été utile.

Les aménagements impactant des espèces protégées, le dossier précise qu'une demande de dérogation pour la destruction de sites de reproduction ou d'aires de repos d'espèces animales protégées sera présentée (page 63).

L'autorité environnementale rappelle qu'il s'agit d'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction et de perturbation des individus faisant l'objet de protection, en application des dispositions de l'article L.411-1 du code de l'environnement. Lorsqu'il est démontré que le projet ne peut éviter la destruction d'espèces protégées et qu'il est considéré d'intérêt général, des mesures d'évitement et de réduction d'impact doivent être proposées dans la demande qui est soumise à l'avis du Conseil National de Protection de la Nature.

L'étude d'impact fait ressortir l'absence d'incidence sur les sites Natura 2000 les plus proches de l'aire d'étude, compte tenu de la nature du projet qui réaménage des infrastructures déjà existantes, de son emprise limitée y compris durant la phase travaux, et de l'éloignement des sites les plus proches (4,8 et 7,6 km).

En ce qui concerne la thématique de l'eau, le projet, en augmentant les surfaces imperméabilisées, va augmenter la quantité d'eaux potentiellement polluées par la circulation automobile, susceptibles de s'infiltrer dans les eaux souterraines. Le dossier rappelle que cette pollution doit être traitée pour éviter toute pollution souterraine.

Le dossier note que le projet d'aménagement de la barrière de péage, sera corrélé à l'aménagement du réseau existant pour l'assainissement des eaux pluviales : implantation le long des nouvelles voiries de cunettes qui seront connectées au réseau existant par les canalisations, avant rejet dans le bassin d'assainissement nord. Il est précisé que le volume utile des bassins existants est suffisant pour stocker et traiter les eaux supplémentaires générées par les nouvelles surfaces imperméabilisées. Les points de rejet et les débits associés ne seront pas modifiés, ne remettant pas en cause la capacité épuratoire du séparateur à hydrocarbures.

Des calculs détaillés aboutissant à ces conclusions auraient été appréciées pour justifier les volumes inchangés des bassins et séparateurs d'hydrocarbures.

L'autorité environnementale rappelle l'importance de l'entretien des dispositifs de collecte et de traitement des eaux pluviales. En effet, un défaut d'entretien peut avoir l'effet inverse de celui recherché, en concentrant la pollution restituée plutôt qu'en la régulant.

Pour ce qui concerne le bruit, des modélisations informatiques du site ont été effectuées ainsi qu'une analyse acoustique au moyen de cartes isophoniques verticales.

Les modélisations avec et sans projet ont été faites à l'horizon de mise en service du projet (été 2012) au droit des habitations les plus proches, en situation diurne et nocturne.

Aucun détail de ces modélisations n'est donné et l'étude n'est pas jointe en annexe du dossier, ce qui rend difficile l'interprétation des résultats donnés.

Le dossier conclut en comparant les situations avec et sans projet, à l'absence de changement dans l'environnement sonore du site.

Pour ce qui concerne la qualité de l'air, le projet est présenté comme devant diminuer les rejets de gaz à effet de serre, en limitant la circulation pulsée (ralentissement - arrêt - accélération) des véhicules, qui devraient passer la barrière de télépéage à 30 km/h sans s'arrêter. Aucune étude ne l'explique en détail.

Comme indiqué précédemment la fluidification du trafic et ses conséquences sur l'amélioration de la qualité de l'air n'est pas démontrée dans le dossier.

Le dossier précise cependant que les voies aménagées par le projet seront prévues pour accueillir les poids lourds, qui rejettent beaucoup de gaz d'échappement, ce qui devrait contribuer à améliorer la qualité de l'air.

Un chapitre traite des impacts sur la santé (pages 73 à 76 du dossier) en reprenant les différents impacts déjà évoqués : le bruit, la pollution de l'eau et de l'air.

Il est conclu que l'ensemble des mesures mises en œuvre dans le cadre du projet, afin de supprimer, réduire ou compenser les effets de cet aménagement, permettra de garantir le respect des seuils réglementaires en vigueur concernant la qualité de l'air, la qualité de

l'eau et les nuisances sonores, afin de ne pas avoir d'impact négatif sur la santé des riverains.

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 les différentes rubriques de l'étude d'impact, il est illustré de plans et schémas rendant le résumé très lisible.

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

Par délégation,
le Préfet, Secrétaire Général
de la Préfecture de la Région
d'Ile de France
Préfecture de Paris

Bertrand MUNCH