

PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le 10 SEP. 2016

Évaluation environnementale des projets  
Nos réf : EE-1187-16

**Avis de l'autorité environnementale  
sur le projet de création d'une liaison routière entre la rue de la Sablière et la RD 191 à  
Etampes (Essonne)**

**Résumé de l'avis**

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet de liaison routière entre la rue de la Sablière et la RD191 à Etampes, présentée par la communauté de communes de l'Etampois Sud-Essonnes (CCESE) dans le cadre de la procédure loi sur l'eau.

Un avis de l'autorité environnementale en date du 18 décembre 2015 a été émis sur le projet dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique.

Ce projet de route de 1,9 km a pour objet d'améliorer le trafic sur le secteur d'Etampes et Brières-les-Scellés en permettant de créer un nouvel axe qui desservira directement les principales zones d'activités du territoire.

Les principaux enjeux environnementaux afférents au site portent sur les activités agricoles et sylvicoles, le milieu naturel, le paysage, l'eau, les risques technologiques ainsi que les circulations routières et nuisances associées.

L'ensemble des thématiques environnementales est abordé par l'étude d'impact. Le dossier a été actualisé, répondant ainsi à certaines recommandations de l'autorité environnementale, notamment sur la prise en compte de la société TRIADIS classée en régime SEVESO et située à proximité du projet au sein du Parc Sud Essor, sur l'analyse du fonctionnement du giratoire situé à l'intersection du projet avec la RD191 et des capacités d'accueil de la rue des Lys, ainsi que sur l'analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation conformément à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Certaines analyses nécessiteraient toutefois d'être encore plus approfondies.

En ce sens, l'autorité environnementale recommande en particulier :

- de présenter et de cartographier plus précisément les activités agricoles et sylvicoles concernées par le projet et d'expliquer les effets du projet sur leur fonctionnalité ;
- d'exposer de façon plus précise la cohérence du projet avec le schéma directeur régional d'Ile-de-France (SDRIF) de 2013 ;
- d'étudier les possibilités d'exploiter les réseaux hydrauliques de l'infrastructure pour offrir des possibilités de franchissement à la petite faune et de valoriser les fonctions écologiques de l'ouvrage.

La justification du choix du tracé est étayé par la présentation d'une variante, qui présente l'inconvénient de consommer plus de terres agricoles que le tracé initial. L'analyse de la justification mérite d'être approfondie, notamment sur la localisation des espaces agricoles et sylvicoles et le lien avec l'extension de la ZAC du Bois Bourdon.

*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 fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée 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, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

Le projet de création d'une liaison routière entre la rue de la Sablière et la RD 191 à Etampes est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

#### 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 2011/92/UE modifiée.

Cet avis est rendu dans le cadre de la procédure d'autorisation loi sur l'eau.

Le projet a déjà fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 18 décembre 2015, dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique.

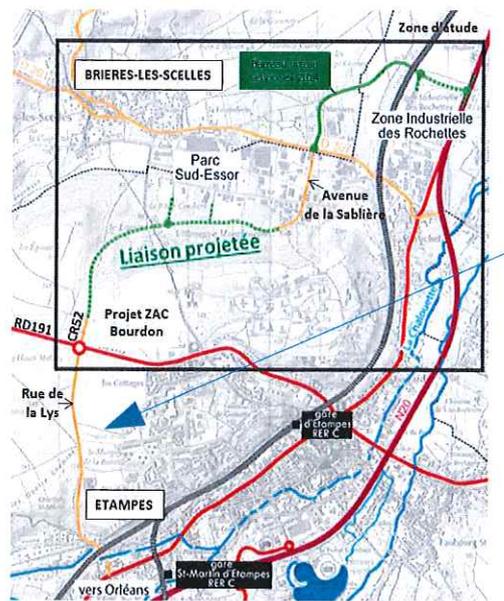
Le présent avis porte sur l'étude d'impact présentée par la communauté de communes de l'Etampois Sud-Essonne (CCESE) et datée de juin 2016. Cette étude d'impact a été actualisée à la suite des recommandations émises dans le précédent avis. L'autorité environnementale souligne que la mise en évidence des éléments modifiés ou ajoutés dans l'étude d'impact permettrait d'en faciliter sa lecture.

#### 1.3. Contexte et description du projet

Porté par la communauté de communes de l'Etampois Sud-Essonne (CCESE), le projet concerne les communes d'Etampes et Brières-les-Scellés qui se situent à une cinquantaine de kilomètres au sud-ouest de Paris.



Situation de la commune d'Etampes au sein de la région francilienne - Source Etude d'impact p 3



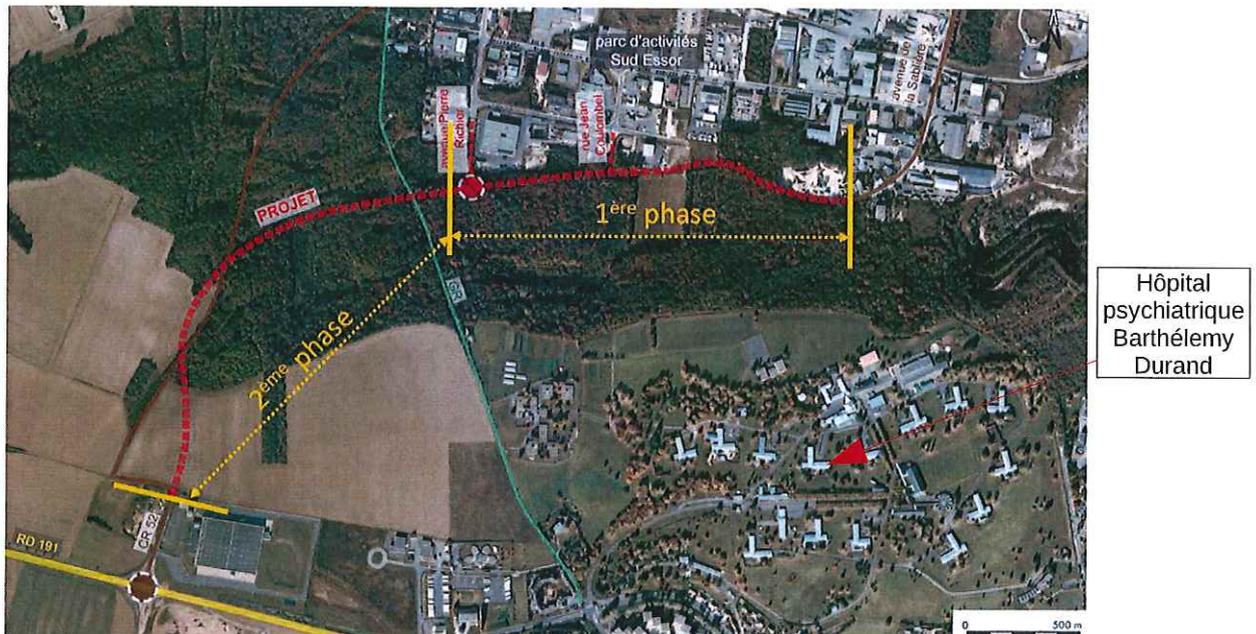
Plan de situation - Tracé de la liaison routière - Source : Etude d'impact p 3

Constitué en majorité de boisements, le site d'implantation est principalement marqué par la présence du parc d'activités Sud Essor au nord, de la ZAC le Bois Bourdon au sud-est, d'exploitations agricoles au centre et sud-ouest et de l'hôpital psychiatrique Barthélemy Durand à l'est. Un chemin rural (n°52) ainsi qu'un chemin de grande randonnée (GR111B) traversent le site.

Tel qu'exposé sur le plan de situation ci-avant, le projet prévoit la création d'une liaison routière de 1,9 km permettant de relier la RD 297 à la RD 191 au niveau de l'entrée ouest de la ville d'Etampes. Le dossier indique que la circulation sera limitée à 50 km/h.

De façon plus précise le projet prévoit :

- la création d'une voie nouvelle composée de deux tronçons, un premier à trois voies (pour permettre le dépassement de véhicules lents) localisé entre le chemin rural n°52 et le carrefour giratoire Pierre Richier et un second à deux voies localisé entre ce carrefour et l'avenue de la Sablière ;
- le prolongement de l'avenue Pierre Richier et de la rue Jean Coulombel jusqu'à la nouvelle voie ;
- l'aménagement d'un giratoire au croisement de l'avenue Pierre Richier et de la nouvelle voie ;
- l'aménagement d'un réseau d'assainissement et d'écoulement des eaux de pluie propre à la voie créée, avec un bassin d'infiltration/rétention.



Vue aérienne du projet et phasage des travaux - Source : Etude d'impact p 124

Le dossier explique que la création de la liaison routière permettra d'améliorer les conditions de circulation sur le secteur en répondant à plusieurs objectifs :

- éviter la traversée de poids lourds dans les quartiers résidentiels de Brières-les-Scellés notamment le quartier du Chesnay ;
- améliorer les conditions de circulation du centre-ville d'Etampes en créant un itinéraire de contournement au nord-ouest de la ville ;
- améliorer les conditions de desserte du parc d'activités Sud Essor, de la ZAC du Bois Bourdon et de la ZAC du plateau du Bois Guinette depuis la RN 20.

En outre, la CCESE indique que le projet permettra, en reliant les deux axes routiers principaux du secteur (RD191 et RN20), de favoriser les échanges nord-sud en bordure ouest d'Etampes et d'offrir les conditions nécessaires à l'extension de la ZAC du Bois Bourdon<sup>1</sup> qui est prévue sur 20 ha supplémentaires.

<sup>1</sup> « Créée en 1991 à vocation de plate-forme logistique, la ZAC du Bois Bourdon, dispose d'une superficie de 14 hectares et prévoit une extension de 20 hectares » Etude d'impact p 59

Le calendrier prévisionnel a été actualisé en réponse à la remarque de l'autorité environnementale dans son précédent avis. Ainsi les travaux démarreront fin 2016 pour une mise en service de la liaison en 2018.

La durée totale des travaux est estimée à 18 mois. Le chantier se déroulera en deux phases de façon à permettre la réalisation et le stockage de la plupart des déblais lors d'une première phase, avant de les utiliser pour la mise en place de remblais au cours d'une seconde phase.

## **2. L'analyse des enjeux environnementaux**

L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques environnementales relatives à l'état initial du site d'implantation du projet. L'étude a été précisée sur certains points, notamment sur le risque technologique au regard du classement de la société TRIADIS en régime SEVESO et sur les données relatives à l'état actuel de la circulation. L'autorité environnementale recommande de préciser davantage l'état des activités agricoles et sylvicoles impactées par le projet et de cartographier ces terrains de manière plus précise.

Les principaux enjeux environnementaux afférents au site sont les activités agricoles et sylvicoles, le milieu naturel, le paysage, l'eau, les risques technologiques ainsi que les circulations routières et nuisances associées.

### **Activités agricoles et sylvicoles**

Le projet d'infrastructure routière concerne des parcelles agricoles et forestières. L'étude d'impact, dans sa partie état initial, se limite à une présentation succincte et très générale de l'activité agricole sur les communes d'Etampes et Brières-les-Scellés. La composition agricole parcellaire concernée par le projet a été complétée dans la partie impacts en réponse à une observation de l'autorité environnementale dans son précédent avis. Cependant, l'ensemble du réseau de desserte actuel des différents terrains n'est pas détaillé. Il conviendrait que l'état initial soit complété, en cartographiant et en décrivant clairement les activités agricoles et sylvicoles concernées par le projet.

### **Milieu naturel**

L'analyse de l'état initial du milieu naturel est dans son ensemble correctement menée. L'étude d'impact explique que l'analyse des continuités écologiques identifiées dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Ile-de-France a révélé sur le secteur du projet la présence d'un corridor fonctionnel de la sous-trame arborée et un corridor des milieux calcaires à fonctionnalité réduite.

Des inventaires faunistiques et floristiques ont été réalisés en 2012. Ces résultats ont été cartographiés (cf. p 44 et 54) permettant de localiser les secteurs à enjeux. En ce qui concerne les habitats, les principaux enjeux résident dans la présence d'une pelouse calcaire semi-aride qui bien que très dégradée abrite trois espèces<sup>2</sup> d'intérêt patrimonial. Le secteur présente également un enjeu sur sa partie centrale avec la présence d'un habitat (Hêtraie neutrophile) en bon état de conservation identifié comme étant d'intérêt communautaire. S'agissant de la faune, le dossier présente les différentes espèces observées dont certaines sont protégées. L'étude d'impact indique que ces espèces présentent dans l'ensemble une sensibilité modérée ou faible. L'autorité environnementale indique qu'il aurait été intéressant que l'étude d'impact décrive plus précisément les continuités locales à l'échelle du projet afin de pouvoir appréhender par la suite les impacts du projet sur les déplacements de la faune notamment en ce qui concerne les batraciens.

### **Paysage**

L'emprise du projet n'est pas concernée par un périmètre de protection du paysage ou des monuments historiques. En ce sens, le site d'implantation n'intercepte ni le périmètre de la zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) du centre-ville d'Etampes ni le périmètre de protection relatif à l'église paroissiale Saint-Quentin, monument historique inscrit de Brières-les-Scellés.

---

<sup>2</sup> L'Anémone pulsatille, le Génévrier commun et l'Hippocrépis à toupet

Au travers d'une douzaine de photographies clairement cartographiées, l'étude d'impact décrit les différentes unités paysagères qui composent le site d'étude. L'hétérogénéité des paysages concernés par le tracé est bien restituée. Le site est ainsi marqué au commencement du tracé, à l'embouchure avec la RD191, par un paysage urbain caractéristique d'une zone d'activités classique. Le paysage s'ouvre ensuite sur un plateau agricole offrant de larges horizons pouvant être appréciés d'un seul regard. La deuxième partie du tracé, en direction du nord, rencontre un espace fermé composé par les boisements. Le dossier met en avant à ce niveau un relief contrasté marqué par la présence d'un versant de la Vallée de la Juine et présentant ainsi une forte pente de direction sud-nord. L'autorité environnementale indique que cette description aurait gagné, notamment au regard de la topographie du site, à être complétée d'une analyse des perceptions (proches et lointaines) du site afin de dégager les enjeux en termes de valorisation et préservation paysagère.

### **Eau**

Le contexte hydrogéologique et hydrographique du secteur d'étude est bien décrit. Le projet intercepte le bassin versant de la rivière de la Juine qui passe à 1,6 km à l'est de la liaison. Le site ne comporte pas de cours d'eau ni de zones humides. Un talweg sec est localisé au niveau du chemin rural n°52.

En ce qui concerne les eaux souterraines, le secteur est marqué par la présence de deux nappes aquifères qui sont séparées par l'écran imperméable constitué par les Marnes vertes Sannoisiennes. Il est précisé, à la suite d'une remarque de l'autorité environnementale, que la nappe de la Beauce centrale est située à 40 mètres de profondeur. Un captage d'eau destiné à la consommation humaine est situé au sud de la zone d'étude mais ses périmètres de protection immédiat et rapproché n'interceptent pas la zone d'étude.

Le dossier expose les objectifs du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Nappe de Beauce applicable au périmètre du projet ainsi que les normes appliquées aux rejets des eaux pluviales sur la commune.

### **Déplacements**

L'autorité environnementale dans son avis du 18 décembre 2015 faisait remarquer que l'état initial des conditions de circulation était présenté à deux reprises à partir de données différentes, avec d'une part des comptages datant de 2007 et d'autres datant de 2013. L'état initial a été mis en cohérence en se fondant sur les données les plus récentes, conformément à la recommandation de l'autorité environnementale.

Au-delà de ces observations méthodologiques, les comptages réalisés en 2013 montrent qu'outre la RN20 (trafic supérieur à 10 000 veh/j), la RD191 constitue le principal axe structurant d'Etampes et enregistre un trafic compris entre 5 000 et 10 000 veh/jour dont une part significative de poids lourds (environ 10%). Les états de circulation (cf. p 152) montrent que la circulation est globalement fluide sur Etampes le matin avec néanmoins une section complètement saturée au niveau de la RD207 entre la déviation poids-lourds et l'entrée du Parc Sud Essor. L'étude d'impact explique que le trafic est moins fluide le soir avec des situations de saturation à différents endroits (RD 191, RD207 et RN20).

Les parts du trafic journalier aux heures de pointe ont été rajoutées. Cependant, l'autorité environnementale recommande de clarifier les cartes afin que la réflexion menée soit plus compréhensible.

### **Ambiance sonore et qualité de l'air**

L'étude d'impact identifie les voies routières faisant l'objet d'un classement au titre de la réglementation vis-à-vis du bruit (RD191 et RD207). La présence du centre hospitalier Barthélémy Durand à proximité du projet est rappelée.

Pour caractériser l'état initial de l'environnement sonore, des mesures acoustiques ont été réalisées en mai et septembre 2013. Celles-ci montrent que le secteur d'étude est globalement d'ambiance sonore modérée (entre 60 et 65 dB(A)). Le dossier explique que les niveaux sonores les plus importants et supérieurs à 60 dB(A) sont enregistrés en bordure de la RD191. Le niveau sonore le moins élevé est enregistré au niveau de l'établissement de

santé Durand. L'autorité environnementale souligne que pour nombre d'habitations du secteur d'étude, le niveau sonore reste élevé la nuit (de 46,9 à 56,8 dB(A)), supérieur au seuil recommandé par l'organisation mondiale de la santé (OMS) de 45 dB(A) pour une chambre à coucher fenêtre ouverte.

En ce qui concerne la qualité de l'air, l'état initial a été réalisé à partir des données du réseau AirParif de 2010. Des cartes AirParif sur l'état de la qualité de l'air en Ile-de-France en 2015 ont été rajoutées, ainsi que le bilan de l'indice de qualité de l'air européen CITEAIR dans l'Essonne en 2014, en réponse à une recommandation de l'autorité environnementale de présenter des données plus récentes. Ce dernier indice a été mesuré comme « faible » 75 % du temps et « élevé » 3 % du temps en 2014. Le dossier rappelle qu'en cas de circonstances climatiques particulières (chaleur et absence de vents), des pics de pollution notamment à l'ozone peuvent être observés.

### **Risques technologiques**

Le tracé du projet prévoit de longer la zone industrielle Sud Essor au niveau de sa partie sud. Le dossier identifie les treize installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) présentes dans la zone. Le dossier apporte des compléments par rapport à la précédente version de l'étude d'impact concernant l'entreprise TRIADIS (centre de transit de déchets dangereux) qui constitue une installation particulière relevant de la directive SEVESO en application d'un arrêté préfectoral du 2 mai 2014. En application de cet arrêté, la société TRIADIS élabore actuellement une nouvelle étude de dangers pour modéliser les phénomènes dangereux susceptibles de se produire sur son site et d'en évaluer les effets. Bien que les conséquences d'un accident sur le site ne soient pas définitivement identifiées, l'autorité environnementale souligne qu'il est d'ores et déjà possible d'affirmer que le projet de liaison routière passera dans les zones d'effets des phénomènes dangereux majorants présentant essentiellement un risque toxique. Du fait de son classement SEVESO seuil haut, le site TRIADIS devra faire l'objet d'un plan particulier d'intervention et, le cas échéant, de mesures de protection. Dans cette optique, l'élaboration d'un dispositif de sécurité spécifique est prévu dès la mise en place d'un périmètre de protection des populations (PPI) autour du site.

Les différents sites répertoriés dans la base de données BASIAS<sup>3</sup> ont été localisés sur une carte mentionnant les risques technologiques, suite à la remarque du précédent avis concernant leur absence. Plusieurs sont situés à proximité du projet et notamment dans la partie sud du parc d'activités Sud Essor.

## **3. Impacts du projet et justification**

### **3.1 Justification du projet retenu**

La cohérence du projet avec le schéma directeur d'Ile-de-France (SDRIF) est exposée, page 63, en faisant référence aux SDRIF de 1994 et 2008. La référence au SDRIF, approuvé en 2013, a été rajoutée à l'étude d'impact, conformément à la remarque de l'avis du 18 décembre 2015. L'analyse reste présentée de manière très générale et ne permet pas de vérifier la cohérence du projet avec les orientations du SDRIF.

En ce qui concerne le plan local d'urbanisme (PLU) d'Etampes dont seul le territoire est concerné par l'emprise du projet, l'étude indique qu'une mise en compatibilité sera nécessaire pour permettre la réalisation de la liaison. Celui-ci intercepte en effet un ensemble de zonages qui ne sont pas compatibles avec sa réalisation. En particulier, le projet concerne des espaces boisés classés dont le déclassement doit être préalablement opéré. L'autorité environnementale précise que cette mise en compatibilité a été engagée

---

<sup>3</sup> BASIAS : Base de données nationale recensant les anciennes activités industrielles et activités de service susceptibles d'avoir engendré une pollution de l'environnement,

dans le cadre de la déclaration d'utilité publique et a par ailleurs donné lieu à la décision de dispense 91-017-2016 en date du 22 mai 2016 dans le cadre de l'examen au cas par cas.

Le dossier justifie le choix du tracé de la route en expliquant que celui-ci a été défini « *de manière à suivre au mieux la topographie naturelle du site, à respecter les contraintes de développement économique du secteur et à minimiser les emprises sur les zones naturelles en particulier le bois, en s'insérant au plus près du Parc Sud Essor (cf. p 120)* ».

Par rapport à la précédente version de l'étude d'impact, une variante au tracé, passant plus au sud le long du bois est désormais présentée. L'étude indique que le principal inconvénient pour ce deuxième tracé concerne une perte plus importante de terres agricoles, d'environ 4 hectares. L'autorité environnementale recommande de localiser précisément ces 4 hectares et de préciser si ces terrains sont concernés directement ou indirectement par la future extension de la ZAC du Bois Bourdon. L'autorité environnementale recommandait dans son précédent avis de présenter clairement comment le projet de l'extension de la ZAC du Bois Bourdon a pu guider les réflexions sur le tracé de liaison routière. Le programme de la ZAC du Bois Bourdon est présenté, mais le lien établi entre l'extension de cette ZAC et cette voie n'a pas encore été précisément décrit.

Les conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation, conformément à l'article R. 122-5-12°.III du code de l'environnement ont été abordées. Il est précisé que, hormis l'extension de la ZAC du Bois Bourdon, le projet ne devrait pas induire de développement supplémentaire de l'urbanisation du fait du caractère protégé des espaces boisés et agricoles.

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

#### **Activités agricoles et sylvicoles**

Dans son avis du 18 décembre 2015, l'autorité environnementale soulignait l'absence d'élément d'appréciation concret et précis de l'impact du projet sur les espaces et activités agricoles ou sylvicoles. Les pertes agricoles ont, dans l'étude d'impact actualisée, été identifiées sur une carte, ainsi que les nouveaux accès aux parcelles agricoles, après réalisation du projet. Ainsi, le projet implique la perte de 0,55 hectares d'activités agricoles. Par ailleurs, il est précisé qu'aucune exploitation sylvicole n'est impactée au droit au tracé.

Le dossier indique, sans élément cartographique, que les différents chemins ruraux interceptés par le projet seront rétablis à l'aide de voies de 2 m de largeur et seront maintenus en terre, comme l'existant. L'autorité environnementale indique que les deux mètres de large indiqués semblent insuffisants pour le passage d'engins agricoles et précise qu'il est nécessaire de veiller à l'accessibilité des parcelles forestières afin d'en permettre une exploitation future.

La réalisation du projet de liaison routière nécessite une mise en compatibilité du PLU d'Etampes pour déclasser les espaces boisés classés (EBC) impactés par le projet. Le dossier explique qu'une compensation à hauteur de un pour cinq<sup>4</sup> a été retenue et que la CCESE s'est portée acquéreur de douze hectares de bois en espaces naturels sensibles (ENS) sur la commune de Saint-Hilaire, située à environ 5 km à l'ouest d'Etampes. De plus, trois nouvelles parcelles seront classées en EBC sur la commune d'Etampes. L'autorité environnementale indique que cette compensation liée à la demande d'autorisation de défrichement correspond à la législation antérieure à la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13 octobre 2014 et ne pourra en ce sens s'appliquer que si la demande a été réalisée avant l'entrée en vigueur de cette loi. L'avis de la commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) est présentée, conformément à la demande de l'autorité environnementale. Celle-ci a rendu un avis favorable au projet en séance du 10 décembre 2015.

---

<sup>4</sup> Cinq hectares compensés pour un hectare abattu

### **Milieu naturel**

Le dossier expose les différents effets attendus du projet sur la faune et la flore et présente un ensemble de mesures destinées à réduire les impacts. L'autorité environnementale souligne que la réalisation de la voirie créera une coupure dans le massif boisé dont la partie sud, de faible dimension, va se retrouver isolée entre la route et les espaces actuellement agricoles (plus ou moins urbanisés à l'avenir).

Les principaux enjeux concernent les déplacements de la grande et petite faune, en particulier les batraciens. Un ouvrage pour la grande faune a été étudié mais n'a pas été retenu compte tenu de la faible largeur de la route et de la faible fréquentation nocturne de cette dernière. Concernant la petite faune terrestre et notamment les batraciens, le dossier prévoit la mise en place de dispositifs pour empêcher le franchissement de l'emprise par les batraciens en période de chantier. L'autorité environnementale dans son avis du 18 décembre 2015 indiquait qu'il aurait été intéressant de s'interroger sur la permanence de ce dispositif pour empêcher l'accès à la chaussée des animaux en déplacement. L'étude d'impact actualisée précise que le projet prévoit de réaliser deux passages de petite faune à 150 mètres d'intervalle à l'ouest du projet. Ces passages seront associés à des murets anti-intrusion. Par ailleurs, il est indiqué que ces passages pourront être associés aux ouvrages hydrauliques de franchissement de la voie, mais sans précision complémentaire sur cette possibilité ni sur l'utilisation éventuelle du bassin d'infiltration par les batraciens. Enfin, il n'a pas été retenu le choix de réaliser un passage inférieur piétons associé à la faune, comme l'autorité environnementale l'avait suggéré dans son précédent avis, en raison de l'absence actuelle de cheminements piétons et du faible potentiel du site en la matière. L'autorité environnementale note pourtant qu'un chemin de grande randonnée traverse le site et que l'arrivée de nouveaux habitants dans la ZAC du Bois Bourdon pourrait augmenter la fréquentation du bois.

En ce qui concerne les continuités écologiques, l'autorité environnementale soulignait l'intérêt de valoriser les fonctions écologiques de l'ouvrage. Ainsi, le projet prévoit de planter des pelouses calcicoles sur les talus de déblais mis à nu par le projet et dont les versants sont orientés vers le sud.

Par ailleurs, l'autorité environnementale souhaite attirer l'attention sur les conséquences non négligeables sur les espaces boisés. Le projet prévoit en effet un défrichement important de 4,8 hectares, dont plus de 2 hectares inscrits en espace boisé classé, instaurant une fragmentation significative du bois et de ses fonctionnalités écologiques.

### **Eau**

Les principaux effets du projet sur l'eau, également décrits dans le dossier d'autorisation relative à la loi sur l'eau, sont correctement exposés. Le projet prévoit de collecter les eaux de la voirie par un système d'assainissement longitudinal avant de les rejeter dans un bassin de dépollution puis dans un bassin d'infiltration. L'étude d'impact précise que les eaux de ruissellement provenant des talus non imperméabilisés seront traitées par des noues et infiltrées dans le milieu naturel.

### **Paysage**

Les principaux effets du projet sur le paysage sont rapidement exposés. Le dossier indique que le principal enjeu paysager du projet consiste dans l'accompagnement de l'ouverture du bois générée par le passage de la voie qui créera deux nouvelles lisières. L'étude d'impact précise qu'aucune habitation n'a de vue directe sur l'aménagement et qu'une partie sera située en déblai et dissimulée par les parcelles sylvicoles voisines. Le dossier présente, dans la partie consacrée à la description du projet, les différents aménagements paysagers prévus pour réduire l'impact du projet avec notamment la plantation de haies et d'alignement d'arbres. Un photomontage permet d'appréhender la transformation attendue au niveau du raccordement avec le CR52. L'autorité environnementale indique qu'il serait intéressant de présenter d'autres photomontages notamment au niveau de la traversée du bois.

## **Déplacements**

Une simulation de trafic a été réalisée à l'horizon 2025 avec et sans barreau, en intégrant l'aménagement porté par le conseil général de l'Essonne au niveau de la rue des Rochettes et de la RN20. Comme exposé page 169, la création du projet va reporter une partie significative du trafic sur l'ouest d'Etampes au niveau de la nouvelle voirie, de la RD191 et de la rue des Lys permettant d'éviter une congestion sur la RD207 au niveau de la connexion avec la RN20 ainsi que sur la RD 191 au niveau de la traversée d'Etampes. En ce sens, le nouveau barreau devrait accueillir un flux compris entre 8 500 et 9 500 véhicules par jour dont 15 % de poids-lourds. L'étude d'impact apporte des informations complémentaires concernant l'aménagement des différents carrefours du tracé, en quantifiant la circulation sur chacun d'eux. Le dimensionnement du barreau (3 voies) et ces aménagements devraient permettre d'absorber ce nouveau flux.

Dans son avis du 18 décembre 2015, l'autorité environnementale recommandait de compléter l'étude par une analyse du fonctionnement du giratoire au croisement de la nouvelle liaison, de la rue des Lys et de la RD 191. Cette analyse a été menée et le projet prévoit un réaménagement du giratoire avec l'élargissement des entrées, de manière à éviter une congestion de la circulation aux heures de pointe. Cependant, cette analyse n'explique pas la manière dont les poids-lourds ont été pris en compte. En effet, il faut plus de temps pour un poids-lourd pour s'insérer dans un giratoire et sa vitesse d'accélération est plus faible que les autres véhicules.

Les circulations dans la rue des Lys ont été étudiées avec des simulations de trafics sur 2025. La rue des Lys enregistre une hausse de son trafic depuis quelques années, lié d'une part au développement du centre commercial en bordure de la RD191 et d'autre part au développement de quartiers d'habitations plus au sud le long de la rue des Lys. La création de la liaison routière reportera une partie du trafic actuel de la RD191 sur la rue des Lys. Ainsi, l'augmentation des trafics prévue est de l'ordre de 50 %. Il est précisé que la voie est actuellement dimensionnée pour absorber ce trafic et que la circulation des poids-lourds devrait être interdite dans les secteurs d'habitations de la rue des Lys.

L'étude gagnerait néanmoins à expliquer plus clairement les hypothèses de simulations retenues notamment en ce qui concerne la prise en compte des futurs projets de développements limitrophes (extension des ZAC du Bois Bourdon, du Plateau de Guinette et Sud Essor notamment).

## **Ambiance sonore et qualité de l'air**

Le niveau sonore a été modélisé aux abords de la nouvelle voie. Il est prévu un niveau sonore inférieur à 65 dB(A), maintenant la zone en ambiance sonore modérée. Les calculs prévoient que les seuils au-delà desquels le maître d'ouvrage doit mettre en place une protection acoustique des bâtiments préexistants ne sont pas dépassés. Ainsi, la contribution diurne de la nouvelle voie au niveau de l'hôpital est estimée entre 26,4 et 31,8 dB(A) et pour les habitations entre 25,1 et 45,7 dB(A).

La mise en place de la liaison va permettre une diminution du trafic sur la RD191 sur sa portion traversant la zone agglomérée d'Etampes. Toutefois, la baisse attendue de niveau sonore ne sera que de 1dB(A) pour les constructions situées aux abords de cette voie. L'autorité environnementale souligne que, selon l'étude de trafic, une augmentation de la circulation est à prévoir sur la rue des Lys. L'impact acoustique de ce report a été modélisé en réponse à une demande de l'autorité environnementale. La modélisation montre que le report de circulation entraînera une augmentation du bruit modérée avec la mise en place du projet.

S'agissant de l'impact du projet sur la qualité de l'air, le dossier présente les principaux effets générés par les polluants atmosphériques d'origine routière. Il explique que les effets du projet sur la santé, compte tenu de son éloignement des bâtiments et des niveaux de trafic attendu, peuvent être considérés comme négligeables. De façon globale, le projet permettra de réduire le trafic au niveau de la zone agglomérée centrale et de réduire ainsi les nuisances sur la qualité de l'air.

#### **4. L'analyse du 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 résumé de la présente étude d'impact a été complété, notamment concernant les principaux impacts du projet et mesures prévues pour les réduire ou les compenser, suite à la remarque émise dans le précédent avis. Il gagnerait cependant à être davantage illustré de cartes, de schémas et de photos.

#### **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'énergie d'Île-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

A handwritten signature in blue ink, reading "Desobry Coeurno", with a horizontal line extending to the right from the end of the signature.