



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de
l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France

Le 04 MARS 2015

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE- 990 -14

Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement de la RD1605 (barreau de liaison entre la RD636 et la RN105), sur les communes de Melun, Rubelles et Vert-Saint-Denis dans le département de la Seine et Marne

Résumé de l'avis

Le présent avis est émis dans le cadre de la procédure d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP), concernant le projet d'aménagement de la RD 1605 (barreau de liaison entre la RD 636 et la RN 105), sur les communes de Melun, Rubelles et Vert-Saint-Denis dans le département de la Seine-et-Marne.

L'actuelle RD 605 est amenée à voir son trafic augmenter de façon significative du fait de la rénovation des quartiers nord de Melun et de la réalisation de la ZAC « Plaine de Montaigu » et indirectement du nouvel hôpital nord. De futures zones d'activités communautaires vont également être aménagées sur Melun et Rubelles, à l'est de la Plaine de Montaigu. La création du barreau routier RD 1605 est donc envisagée pour délester la RD 605 et permettre sa conversion à terme en boulevard urbain et pour desservir le futur quartier de la ZAC¹ de la Plaine de Montaigu au sud de la future RD 1605 et les zones d'activités prévues à l'est sur Melun et Rubelles ainsi que l'hôpital nord.

Les principaux enjeux environnementaux du site concernent les transports et les nuisances associées (bruit et qualité de l'air), la gestion des eaux pluviales, les milieux naturels, la consommation d'espaces agricoles et le paysage.

L'autorité environnementale recommande :

- * que les compléments apportés en cours d'instruction soient joints à l'étude d'impact
- * pour ce qui concerne la thématique de l'eau, que soient apportés en phase ultérieure :
 - la justification de la compatibilité au SDAGE
 - un schéma de principe sur l'assainissement et la gestion des eaux pluviales
- * apporter des précisions sur les ouvrages de franchissement (phase ultérieure)
- * donner des précisions et justifications pour ce qui concerne les continuités écologiques
- * ajouter des vues et des photomontages

*
* *

Avis 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

¹ Zone d'aménagement concertée

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive 2011/92/UE modifiée du 13 décembre 2011 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. 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 soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 6c du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement, l'autorité environnementale est le préfet de région.

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

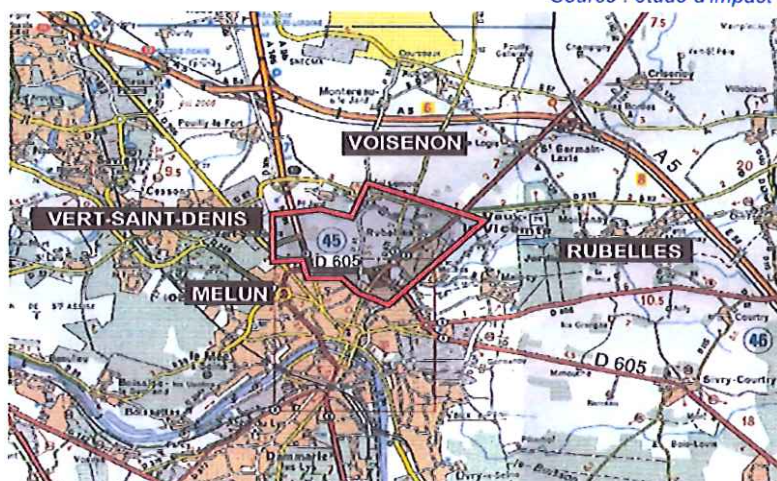
L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée. À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Le présent avis est rendu dans le cadre de la procédure d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP), concernant le projet d'aménagement de la RD 1605 (barreau routier de liaison entre la RD 636 et la RN 105), sur les communes de Melun, Rubelles et Vert-Saint-Denis dans le département de la Seine-et-Marne.

1.3. Contexte et description générale du projet

Le tronçon de voirie créé sera d'environ 2,25 kilomètres de longueur. Il concerne les trois communes de Melun, Rubelles et Vert-Saint-Denis dans le département de la Seine-et-Marne. Melun et Rubelles sont situées dans le périmètre de la communauté d'agglomération Melun-Val de Seine (CAMVS), Vert-Saint-Denis dans celui de la ville nouvelle de Sénart.

Source : étude d'impact



Le barreau routier RD 1605 créé par le projet reliera l'échangeur RD 636 – RD 605 au giratoire du Bois de Jard entre la RN 105 et la RD 605.

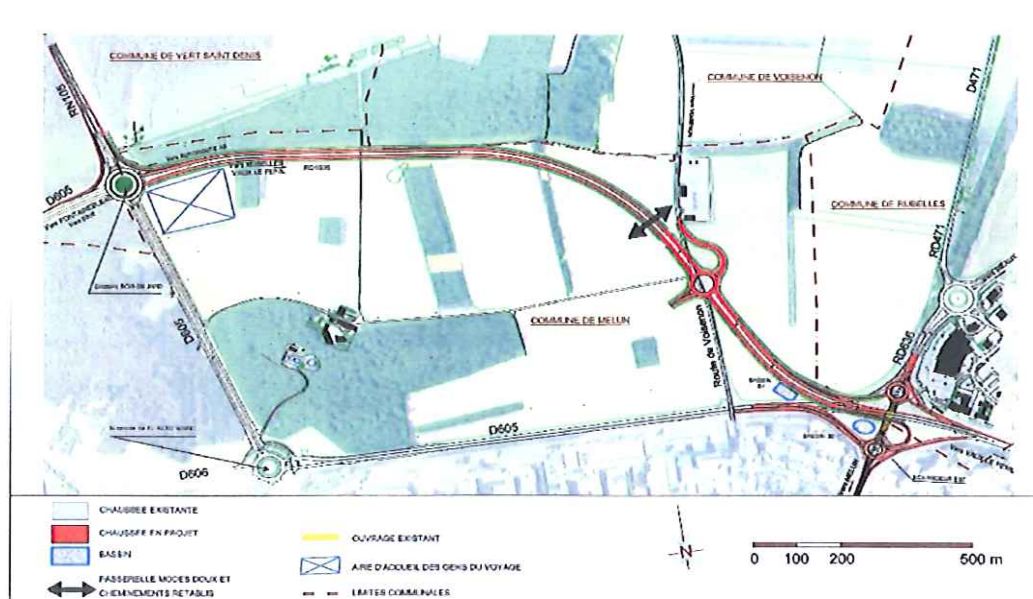
Cet aménagement permettra :

- de délester la RD 605 d'une partie de son trafic, afin que celle-ci puisse être requalifiée en boulevard urbain par la commune de Melun,
- de desservir le futur quartier de la ZAC² de la Plaine de Montaigu au sud de la future RD 1605 et les zones d'activités prévues à l'est sur Melun et Rubelles ainsi que les nouveaux équipements.

² Zone d'aménagement concertée

Ceci implique le réaménagement des carrefours aux extrémités du futur barreau routier et la création d'un giratoire intermédiaire pour la desserte des nouveaux quartiers.

Source : étude d'impact



Le projet global est composé de plusieurs éléments liés fonctionnellement :

- un barreau routier à 2 x 2 voies (RD 1605),
- des aménagements de carrefours existants,
- une passerelle piétons-cycles de franchissement de la RD 1605 pour rétablir la liaison douce existante parallèle à la route de Voisenon, le type de cet ouvrage n'étant pas encore défini,
- la création d'un giratoire intermédiaire pour desservir les zones d'activités et de logements de Melun et Rubelles et auquel se raccordera la route de Voisenon,
- l'aménagement des accotements et noues, favorisant l'infiltration et limitant les rejets vers le réseau.

Sur 2,25 kilomètres, la RD 1605 sera d'une largeur de 22 mètres, avec deux chaussées de 6,5 mètres, un terre plein central de 3 mètres et des accotements de 2,5 mètres.

Au cours de l'instruction, des compléments ont été apportés par le pétitionnaire pour que l'étude d'impact réponde aux exigences de l'article R122-5 du code de l'environnement. Ils concernent les modalités de suivi des mesures, une analyse des conséquences prévisibles du projet sur l'urbanisation et une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers induits par le projet

L'étude d'impact présente des passages de lecture difficile, les titres des paragraphes n'étant pas distingués du texte général. Ce défaut mériterait d'être corrigé pour faciliter la lecture du dossier.

2. Analyse de l'état initial du territoire et ses enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux concernent les transports et les nuisances associées (bruit, qualité de l'air), l'eau et la gestion des eaux pluviales, les milieux naturels, les espaces agricoles et le paysage.

2.1 L'eau

Le dossier note que l'aire d'étude est concernée par deux captages d'eau potable (Voisenon et Vert-Saint-Denis) mais que le projet ne traversera aucun de leurs périmètres de protection.

L'étude d'impact présente les caractéristiques hydrologiques, hydrographiques et hydrogéologiques de l'aire d'étude, qui font l'objet d'un chapitre bien documenté. Le ru de l'Almont, au nord du projet est bien décrit, tant au niveau de son cours que de ses caractéristiques physico-chimiques. L'étude souligne à plusieurs reprises les tensions quantitatives de la nappe de

Champigny, classée en ZRE³ (arrêté n°2009/DDEA/SEPR/497 du 12/10/2009) et la nécessité de protéger cette dernière des pollutions. L'état initial aurait pu comporter un paragraphe consacré spécifiquement aux zones humides.

2.2 Les milieux naturels et les espaces agricoles

Milieux naturels

Les dates d'inventaire faune-flore sont précisées page 167 de l'étude d'impact. Le rapport détaillé de l'étude faune-flore mentionnée dans l'étude d'impact, n'est pas joint en annexe.

L'inventaire de la flore n'a été fait que lors d'une visite en juin 2013. Il est mentionné (page 40) que 133 espèces ont été recensées mais les annexes mises en référence, ne sont pas jointes.

La faune a fait l'objet de sept sorties en mai, juin et septembre 2013 ainsi qu'en mars et avril 2014. Trente et une espèces d'insectes ont été recensées sur l'aire d'étude rapprochée (douze lépidoptères, trois odonates, seize orthoptères) dont quatre présentent un intérêt patrimonial (deux sont protégées : l'Oedipode turquoise et le Conocéphale gracieux). Les annexes données comme présentant la liste des espèces ne sont pas jointes au dossier. Des espèces protégées de reptiles ont été détectées (lézard des murailles) ou leur habitat mis en évidence (orvet fragile). Trente six espèces nicheuses d'oiseaux ont été décelées en période de reproduction, dont 25 espèces protégées. Onze autres espèces d'oiseaux sont décrites mais leur statut de protection n'est pas précisé. Trois espèces nicheuses sur l'aire d'étude sont considérées comme rares ou menacées : la linotte mélodieuse, la caille des blés et la tourterelle des bois.

Parmi les mammifères, l'écureuil roux (espèce protégée) a été recensé ainsi que trois espèces de chiroptères (la noctule de Leisler, la pipistrelle commune, la pipistrelle de Kuhl, tous protégés). L'autorité environnementale rappelle que les Chiroptères font l'objet d'un plan régional d'actions⁴ de par leur déclin en Île-de-France, ce que le dossier ne mentionne pas.

Toutes ces espèces témoignent de l'intérêt écologique de la zone d'étude, qui n'est pas aussi faible que l'étude d'impact le souligne.

Le dossier étudie bien les trames vertes et bleues du SRCE⁵. Les plans présentés pages 54 et 55 auraient pu localiser le périmètre du projet pour permettre une meilleure compréhension. Le dossier note la présence d'une continuité d'importance régionale mais à fonctionnalité réduite et mentionne que l'ensemble des corridors identifiés à différentes échelles, reste fragilisé par de nombreux axes routiers (routes communales à nationales).

Espaces agricoles

Le projet de barreau routier longera un espace boisé et traversera un espace agricole impactant deux exploitations sur une superficie de 9,5 hectares.

L'étude d'impact analyse l'agriculture dans sa dimension économique et la fonctionnalité de ces espaces est prise en compte. Les données relatives aux exploitations concernées par le projet, sont clairement présentées.

2.3 Les transports, le bruit et la qualité de l'air

Le dossier traite de manière proportionnée les enjeux liés à la réalisation de ce type d'infrastructure pour ce qui concerne les thématiques transports et nuisances associées (bruit, qualité de l'air). Les études prises en référence ont été réalisées en 2011 (données 2008) pour caractériser les situations de trafics, les émissions sonores et les émissions atmosphériques générées par le projet.

L'autorité environnementale rappelle que le contenu du PRQA⁶ fait désormais partie intégrante du SRCAE⁷, et qu'il ne convient plus de s'y référer en tant que tel.

Transports

Avec un trafic d'environ 42 000 véhicules par jour, la circulation routière sur la RD 605 au droit de la commune de Melun est considérée comme un frein au développement du nord de Melun. Dans sa section entre le giratoire de Beauregard situé au croisement RD 606 – RD 605 et l'échangeur RD 605 – RD 636, elle présente un trafic important à l'heure de pointe de 4400 unités de

³ Zone de répartition des eaux

⁴ Disponible sur le site de la DRIEE : <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/plan-regional-chiropteres-en-ile-a1128.html>

⁵ Schéma Régional de Cohérence Écologique

⁶ Plan régional de la qualité de l'air

⁷ Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie

véhicules particuliers (VP), dans les deux sens de la circulation. Les projets de rénovation et d'aménagements prévus aux alentours de cette voirie doivent entraîner une augmentation significative du trafic

Bruit

Certains secteurs proches de la RD 605 sont des zones d'ambiance sonore dites non modérées⁸. Le classement sonore des voiries du secteur devraient être précisé. Le dossier présente les modélisations acoustiques et note que les zones les plus sonores sont situées en bordure de la RD 605. Les cartographies des pages 92 et 93 auraient mérité d'être mieux explicitées.

Qualité de l'air

Le dossier mentionne (page 94) qu'une étude détaillée est présentée en annexe de l'étude d'impact, sans que cette étude soit jointe. Le tableau (page 99) comparant les concentrations de chaque polluant et les seuils limites qui leur correspondent, ne reprend pas les valeurs concernant les COV⁹, le Cadmium et le Nickel. Les mesures in situ effectuées sur 15 jours en 2008, ne concernent que le NO₂ et le benzène sans expliquer ce choix. Le dossier remarque (page 103) que ces données ne sont pas représentatives d'une exposition sur l'année et sont donc peu interprétables. Des précisions sont donc attendues. Les résultats de la modélisation effectuée pour évaluer la pollution initiale, montrent que les concentrations maximales de polluants sont situées au nord de Melun ainsi qu'à sa périphérie, sur la RN105 et le giratoire RD 306 - RD 606.

2.4 Les paysages, le patrimoine et l'archéologie

Paysages

Le site se trouve en limite sud-est de l'entité paysagère « Plateau de Melun-Sénart », plateau cultivé qui subit une forte pression urbaine suite notamment au développement de la commune de Melun et de la ville nouvelle de Sénart. L'identité agricole de ce territoire tend à disparaître. Le dossier note que le site du futur tracé de la voirie est concerné par deux séquences paysagères : un paysage agricole ouvert à l'est avec vue sur le front urbain de Melun et à l'ouest un paysage cadré par les boisements environnants. Les vues présentées pages 105-106-108, mériteraient d'être localisées sur une carte, par leurs cônes de vue pour permettre une meilleure compréhension des textes.

Archéologie

L'aire d'étude possède des secteurs très sensibles pour ce qui concerne l'archéologie (époque néolithique, manoir du 13^{ème} siècle). Le dossier note que la majeure partie du foncier nécessaire au projet de la future RD 1605 fera l'objet d'un diagnostic archéologique dans le cadre du projet de la ZAC de la Plaine de Montaigu. Pour le reste un diagnostic archéologique devra être réalisé et sera suivi ou non de fouilles, en lien avec la DRAC¹⁰.

3. Justification du projet retenu

Les variantes du projet sont présentées et localisées sur une carte (pages 146-147). Le déroulé du processus de choix menant à la variante choisie, est présenté clairement.

La ville de Melun est identifiée dans le SDRIF comme un « pôle de centralité à conforter » qui doit donc optimiser son urbanisation. Les villes de Melun, Rubelles et Vert-Saint-Denis sont en développement.

Le trafic important de la RD 605 provoque actuellement de nombreuses nuisances (insécurité, bruit, pollution de l'air...) ainsi que la saturation de la voie.

Le projet se trouve justifié par le développement de l'urbanisation dans le secteur, notamment au travers les projets de rénovation des quartiers nord de Melun (sud de la RD 605) et de réalisation de la ZAC de la Plaine de Montaigu (nord de la RD 605).

Ces projets auraient entraîné l'augmentation du trafic de l'actuelle RD 605. La création de la RD 1605 est donc envisagée pour délester la RD 605 et permettre de la convertir à terme en boulevard urbain. D'autres projets existent sur les communes de Melun et Rubelles : la ZAE¹¹ des Hautes Bornes, la ZAC des trois Noyers et le nouvel hôpital de Melun. Le barreau routier RD

⁸ LAeq > 65 dB(A) le jour et LAeq > 60 dB(A) la nuit

⁹ Composés organiques volatils

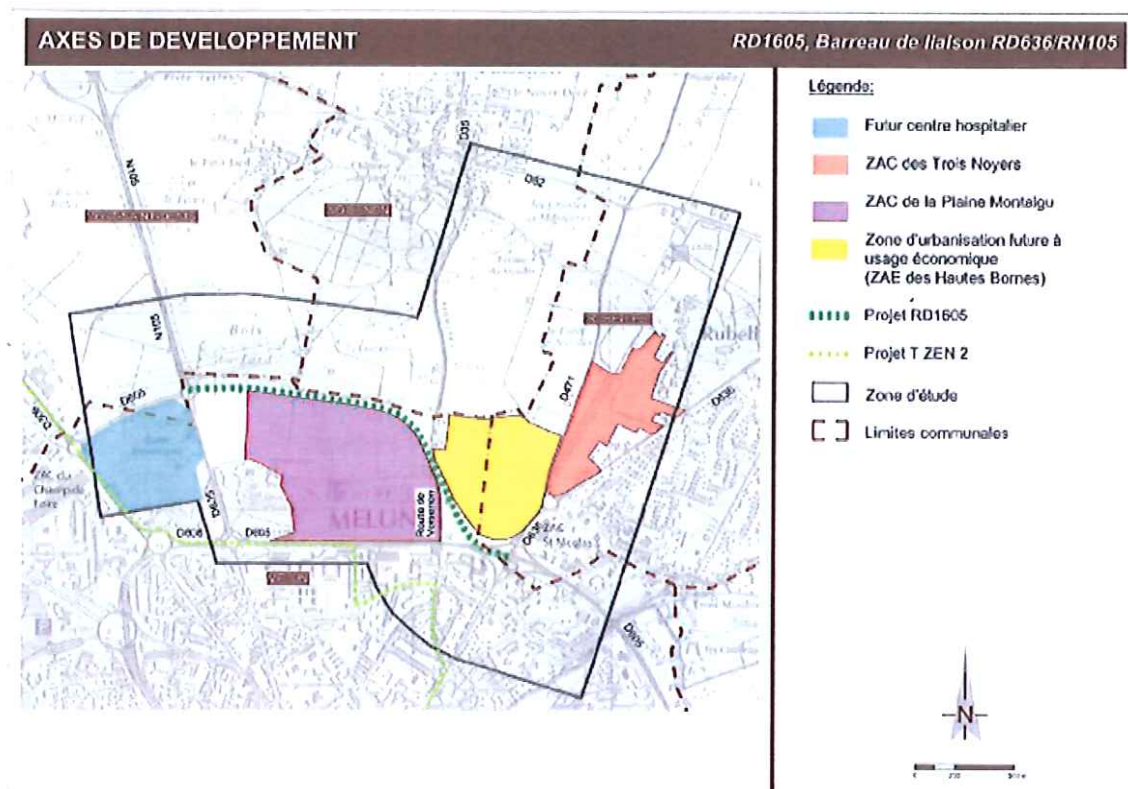
¹⁰ Direction régionale des affaires culturelles / service régional de l'archéologie

¹¹ Zone d'activités économiques

1605 doit ainsi permettre une accessibilité plus grande au nord de la commune de Melun et faciliter les dessertes des nouveaux quartiers.

Ces projets ont fait l'objet d'avis de l'autorité environnementale :

- aménagements hydrauliques du plateau nord de Melun (EE-301-11) avis AE tacite émis le 5 juillet 2011
- ZAC des trois Noyers création : avis AE émis le 24 février 2011
- PRU des Hauts de Melun : avis AE émis le 23 mai 2011
- Centre hospitalier de Melun : avis AE émis le 31 janvier 2013 et 18 octobre 2013
- TZEN 2 : avis d'absence d'observation émis le 16 mai 2013



4. Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

Les principaux impacts environnementaux du site concernent les transports et les nuisances associées (bruit, qualité de l'air), la phase des travaux, l'eau et la gestion des eaux pluviales, les milieux naturels, la consommation des espaces agricoles et le paysage.

4.1 La phase de travaux

Les effets dus à la phase chantier et les mesures prises n'apparaissent pas clairement. Il aurait été souhaitable que l'étude d'impact comporte un chapitre traitant de cette thématique en tant qu'impacts provisoires du projet. Seules les mesures envisagées sont évoquées succinctement page 162. Il est notamment précisé que « l'entreprise sera garante du maintien de l'environnement pendant toute la durée de son chantier » sans préciser les modalités de cette garantie. Dans ce contexte, l'autorité environnementale rappelle au porteur de projet qu'il doit s'appuyer sur le SRCAE d'Île-de-France notamment son objectif « URBA 1.4 » qui prévoit la mise en application des critères de chantier propre, et le PPA¹² d'Île-de-France qui prévoit dans sa mesure ACC7 de réduire les émissions de particules dues aux chantiers. Il est également rappelé l'article R1334-36 du code de la santé publique traitant des nuisances sonores dues aux activités de chantier.

Le dossier note à différentes reprises que le département prévoit la mise en œuvre de documents engageant la ou les entreprises choisies pour réaliser les travaux dans une démarche inscrite au Schéma d'Organisation Environnemental. Des précisions sur ces documents ont été apportées en cours d'instruction.

¹² Plan de protection de l'atmosphère

L'autorité environnementale souligne que la réduction des gaz à effet de serre concerne le climat et non la pollution atmosphérique (page 162).

4.2 L'eau et les risques naturels

Eau

Le SDAGE¹³ Seine-Normandie ne fait pas l'objet d'une présentation complète. L'étude se contente en effet de rappeler qu'il s'agit du document de référence pour l'eau à l'endroit du projet. L'étude n'en présente pas le contenu et ne démontre pas comment le projet en respecte les orientations. Le dossier devra être complété pour démontrer la compatibilité du projet au SDAGE.

La partie consacrée à l'assainissement et plus spécifiquement à la gestion des eaux pluviales aurait mérité un schéma de principe rendant plus compréhensible la présentation écrite des aménagements qui y sont dédiés. L'étude souligne à plusieurs reprises la perméabilité satisfaisante du sol, avec un coefficient de 10^{-6} . Or, ce coefficient correspond à une capacité d'infiltration moyenne à faible. Il conviendrait donc de qualifier différemment la perméabilité du sol sur la zone du projet et surtout de joindre à la présente étude, une étude hydraulique portant sur les aspects qualitatifs et quantitatifs du projet.

Les principes d'assainissement du projet seront présentés plus en détails dans le dossier loi sur l'eau qui sera déposé auprès du service police de l'eau compétent.

Risques naturels

Le type d'ouvrage de franchissement de la RD 1605 n'est pas encore défini et devra faire l'objet d'une étude géotechnique affinée dans les phases ultérieures du projet.

4.3 Les déplacements, le bruit et la qualité de l'air

Le dossier présente le projet de RD 1605 comme traversant peu de zones habitées, à l'exception de la ferme du Moulin et d'une aire d'accueil des gens du voyage. Il convient cependant de noter que la RD 1605 sera à l'avenir proche des projets d'aménagements prévus aux alentours.

Les déplacements

L'urbanisation du secteur va provoquer une augmentation de la circulation routière. Le trafic actuel de la RD 605 est d'environ 42 000 véhicules par jour. Selon les estimations, à l'ouverture du barreau et en l'état actuel des hypothèses de développement, le nouveau barreau permettra d'absorber près de 80 % du trafic de l'actuelle RD 605 soit 35 000 véhicules par jour, tandis que le futur boulevard urbain (RD 605) supportera 15 000 véhicules par jour.

Des hypothèses de développement des différents programmes d'aménagement prévus ont été retenues pour réaliser les simulations de trafic à l'horizon de l'ouverture du barreau routier, tant en matière d'offre (évolution du réseau d'infrastructures) qu'en matière de demande (projets d'urbanisation du secteur).

Dans le cadre du plan de rénovation urbaine (PRU), la RD 605 sera requalifiée dans le secteur d'étude en boulevard urbain avec notamment la mise en place d'un transport en commun en site propre (Tzen2) et de liaisons douces. Ce nouveau mode de transport permettra de relier le nord de la commune de Melun et la ZAC de Montaigu au centre-ville de Melun et aux nouvelles zones d'activités. Ce projet a donc pour but de désenclaver cette zone en améliorant la desserte locale par le développement des modes de transports alternatifs à la voiture, sachant qu'actuellement, seules quelques rares lignes de bus de différents exploitants desservent le secteur. Cette requalification est d'ailleurs identifiée dans le plan de mobilisation pour le logement de l'Île-de-France 2014 comme une des « conditions de réussite » du projet de ZAC.

L'étude d'impact porte une attention particulière à la sécurisation de traversées piétonnes et cyclables. Ainsi, les aménagements prévus au niveau des échangeurs de la RD 605 contribuent au maillage des circulations douces. Le souci de rétablir les liaisons douces en créant notamment une passerelle parallèle à la route de Voisenon valorise le projet et offre une alternative à la voiture, notamment pour les personnes provenant des communes voisines du Nord-Est.

Le gabarit des échangeurs a été correctement étudié et devrait permettre d'éviter leur congestion. Cependant, il faudra porter une attention particulière au dimensionnement du nouveau giratoire au croisement du barreau et de la route de Voisenon qui assurera la desserte de la ZAE des Hautes Bornes.

Il aurait été intéressant de disposer d'éléments relatifs aux charges du futur barreau par sens de circulation en heure de pointe (HP) pour évaluer les risques de saturation, sachant que le trafic

¹³ Schéma départemental d'aménagement et de gestion des eaux

sur le barreau augmentera de 25 % entre le moment de son ouverture et 2020 d'après les études de trafic qui ont été réalisées, mais que le dossier ne présente pas.

Le bruit

Les schémas des pages 123-126, mériteraient d'être titrés de manière plus lisible.

Le dossier note que le projet devrait améliorer l'ambiance sonore des habitations riveraines de la RD 605. Les seuils réglementaires seront respectés pour les logements les plus proches de la future RD 1605 (aire d'accueil des gens du voyage et ferme). Le dossier envisage une protection acoustique pour ce qui concerne l'aire d'accueil des gens du voyage. Il aurait été opportun de noter les mesures envisagées par chaque futur aménagement prévu aux alentours du futur barreau routier.

La qualité de l'air

Les simulations présentées concluent que la pollution de l'air aux alentours de la RD 605 doit s'améliorer suite à la baisse de trafic entraînée par la création du barreau routier RD 1605.

Il convient de remarquer que l'aire d'accueil des gens du voyage va se trouver à proximité immédiate de deux voiries très fréquentées (RD 1605 et RD 605) et de leur carrefour. Des précisions auraient pu être données concernant les mesures prévues.

4.4 Les milieux naturels

Le pétitionnaire devra évaluer l'impact éventuel du projet sur les espèces protégées. En cas d'impact résiduel significatif, une demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats (art. L.411-1 du C.Env) devra être demandée et obtenue avant d'entreprendre les travaux impactant.

Dans la partie consacrée aux mesures préventives, il conviendrait de rappeler la nécessité de conduire les travaux engendrant les nuisances sonores les plus importantes en dehors des périodes de nidification (de mars à septembre) afin de réduire le dérangement occasionné.

En ce qui concerne les continuités écologiques, la carte présentant les principaux corridors écologiques au niveau de l'aire d'étude (page 56) s'avère peu explicite, et ne fait pas figurer le tracé du barreau routier, rendant difficile la visualisation du projet dans le contexte écologique. L'étude note que l'IAURIF¹⁴ signale néanmoins la présence d'un axe de déplacement d'ongulés au nord de l'aire d'étude rapprochée, selon un axe est-ouest semblable au corridor identifié par le SRCE. Une carte présentant toutes les continuités ainsi que le barreau routier, avec une légende détaillée serait donc attendue.

Ainsi, l'étude d'impact aurait pu davantage approfondir la question des continuités écologiques, notamment sur le plan des mesures à prendre afin de préserver et restaurer la fonctionnalité des corridors. L'étude évoque à plusieurs reprises l'existence de corridors à fonctionnalité réduite au niveau local et rappelle la présence d'axes routiers alentours. Cependant les possibilités de restauration des fonctionnalités écologiques locales ne semblent pas avoir été étudiées. Cela est d'autant plus préjudiciable que de grands aménagements peuvent être l'occasion de reconnecter des corridors, ou du moins d'éviter la dégradation de ceux existants par la mise en place de mesures appropriées.

Les continuités écologiques doivent donc être mieux présentées et explicitées et une étude portant sur leur restauration doit être conduite dans le cadre du projet. Le constat de la présence de grands axes routiers et d'un milieu déjà dégradé n'est pas suffisant en soi.

4.5 Le paysage

Une étude d'aménagement paysager est signalée page 8 (RNT) mais n'est pas jointe au dossier.

Sur le plan des protections réglementaires, le site classé du château de Rubelles et son parc sont situés à plus d'un kilomètre à vol d'oiseau et le château n'est pas en lisière ouest du village, il n'y a donc pas de situation de co-visibilité avec le projet.

Le dossier note que l'ambiance champêtre du site devrait rapidement évoluer si l'on tient compte des différents projets urbains prévus à court et moyen terme dans les environs immédiats. Ils placeront le nouveau barreau routier en situation périurbaine et il conviendrait donc d'envisager des protections visuelles. L'impact paysager de la future passerelle n'est pas mentionné.

Il est noté que le projet entraînera une profonde modification des ambiances du paysage local et des perceptions visuelles depuis la future voie, sans fournir aucun élément de vues, schémas et

¹⁴ Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France

photomontages pour le prouver. Les mesures proposées pour traiter le couloir boisé et la frange urbaine sont difficilement compréhensibles sans ces apports visuels.

5. 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 document présenté aborde toutes les thématiques en les présentant avec de nombreux schémas et photographies.

6. 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

 Le Préfet de la Région d'Île-de-France
Préfet de Paris

Jean DAUBIGNY