

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 FEV. 2013

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-670-12

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet de voie nouvelle
entre les communes de Montévrain et Chanteloup en Brie
dans le département de la Seine-et-Marne**

Résumé de l'avis

Le présent avis de l'autorité environnementale porte sur le projet de voie primaire Montévrain-Chanteloup sur les communes de Montévrain et Chanteloup en Brie dans le département de la Seine-et-Marne.

Cet avis est rendu dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique (DUP). Le dossier est présenté par l'EPAMARNE (Etablissement Public d'Aménagement de Marne la Vallée).

L'autorité environnementale note que l'étude d'impact du projet datée de 2009, fait référence à des données de 1999 à 2008, et ne contient que quelques compléments plus récents dont l'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 les plus proches (annexe 4). Il aurait été apprécié que cette étude d'impact soit actualisée voire approfondie, en effet, beaucoup de textes réglementaires cités sont obsolètes, et certaines données comme celles concernant les milieux faune-flore datées de 9 ans ne peuvent refléter l'état actuel, alors que ce secteur est en évolution constante depuis 10 ans.

Les principaux enjeux concernent le bruit, la qualité de l'air, les trafics induits, les milieux naturels. Ces thématiques auraient mérité d'être plus détaillées en s'appuyant sur des données actualisées, notamment pour les impacts sonores et de qualité de l'air sur les futurs aménagements du site.

Les impacts cumulés avec les projets du secteur, la consommation d'espaces agricoles, les continuités écologiques ne sont que très peu abordés dans le dossier, alors qu'ils sont des enjeux importants du secteur.

*
* * *

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 en Ile-de-France 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 2011/92/UE 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, l'autorité environnementale est le préfet de région.

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

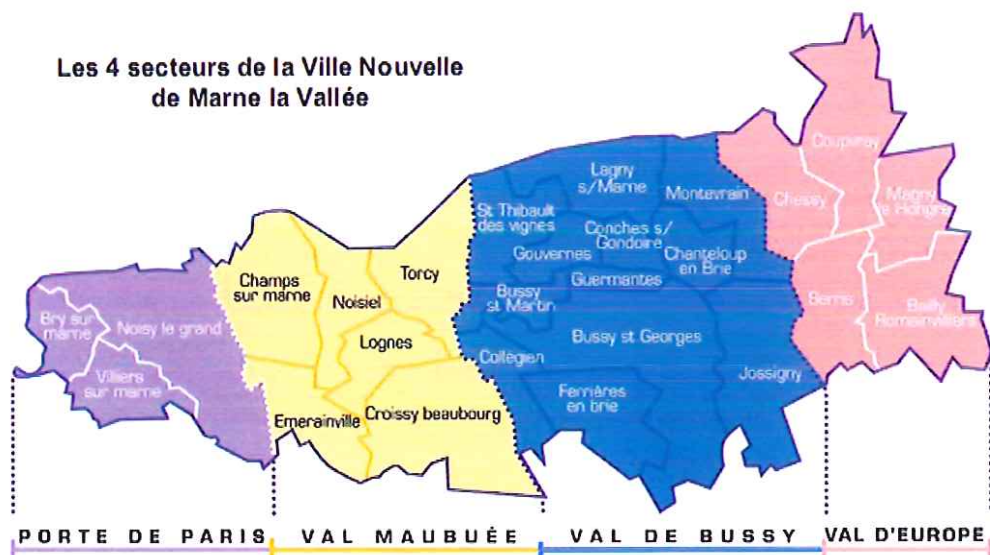
L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE.

À 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 description générale du projet

Le projet de voie primaire présenté dans l'étude d'impact doit relier les communes de Chanteloup en Brie et Montevrain qui font partie du secteur 3 de la ville nouvelle de Marne la vallée¹, en Seine-et-Marne.

Le présent dossier est présenté dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique.



Le porteur du projet est l'Etablissement Public d'Aménagement de Marne la Vallée (EPAMARNE), chargé de procéder à toutes les opérations de nature à faciliter l'aménagement de la ville nouvelle.

¹ créée par décret n° 72-770 du 17 août 1972

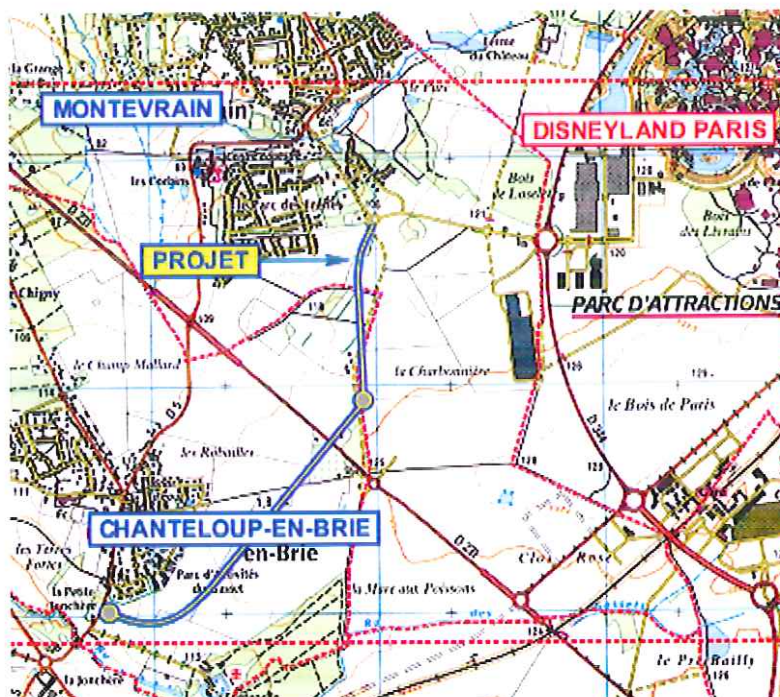
L'actuelle route départementale RD5 relie les villes de Bussy Saint Georges (gare RER) et Meaux, en traversant les communes de Chanteloup en Brie et de Montévrain. Cette voie est devenue inadaptée au volume de circulation qu'elle supporte et ne pourra accepter les hausses de trafic attendues du fait des futurs aménagements urbains prévus dans le secteur.

Le projet vise donc à réaliser une voie nouvelle dimensionnée au trafic futur, pour remplacer la route départementale RD5 sur la section reliant les communes de Chanteloup en Brie et Montévrain.

Les principaux objectifs de cette opération sont :

- de sécuriser le trafic de l'actuelle RD 5 ainsi que l'accroissement futur du trafic,
- de créer une meilleure desserte des futures zones d'urbanisation du secteur,
- de faciliter les échanges avec les axes routiers structurants périphériques (RD 231, boulevard circulaire).

Le principe d'aménagement retenu pour cette voie nouvelle est celui de réaliser un barreau routier neuf situé à environ 700 m à l'est de l'actuelle RD 5. Son tracé contournera le bourg actuel de Chanteloup en Brie par le Sud-Est tout en desservant les différentes zones d'aménagement concerté (ZAC) en cours ou prévues à ce jour, jusqu'au bourg de Montévrain.



Lorsque tous les projets d'aménagements prévus dans le secteur seront menés à terme, la voie nouvelle d'une longueur de 2 500 m se trouvera essentiellement en zone urbanisée (1 740 m) ; seule la section Sud qui contournera le bourg de Chanteloup en Brie restera en secteur agricole. Le projet comportera une chaussée de 2 voies, sur une largeur totale de 6,50 m et sera accompagné de cheminements doux pour les piétons et les cycles. Il nécessitera la création de deux giratoires, de deux carrefours équipés de feux tricolores et d'un carrefour avec une priorité STOP.

L'opération se déroulera en 2 phases :

- Phase 1 : section sud permettant le contournement du bourg de Chanteloup en Brie entre le giratoire A de début de projet et la RD 231,
- Phase 2 : section nord entre la RD 231 et le giratoire E de fin de projet.

Le dossier note (page 28) que le maître d'ouvrage pourra engager les études de détail nécessaires pour affiner le projet et acquérir les terrains indispensables à l'exécution des travaux en précisant que le projet pourra ainsi différer de celui faisant l'objet du présent dossier. Il est indiqué, à juste titre, qu'en cas de modifications substantielles une nouvelle procédure sera enclenchée. L'autorité environnementale rappelle au pétitionnaire qu'en ce cas, cette procédure devra suivre la réglementation prévue aux articles R 122-1 et suivants

du code de l'environnement et être ainsi soumise, le cas échéant, à un nouvel avis de l'autorité environnementale.

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

De façon générale, il convient de remarquer que l'étude d'impact ne localise pas ou très exceptionnellement les périmètres d'étude concernés par les différentes thématiques environnementales. Cela nuit à la bonne compréhension de la démarche et ne permet pas de juger de la pertinence de la méthode d'analyse de l'état initial. Le dossier daté de 2009 fait référence à des données de 1999 à 2008, ce qui rend obsolètes la plupart des références réglementaires ou environnementales

2.1 Les risques naturels et technologiques

Pour ce qui concerne les risques naturels, les données précisées (page 68) pour les communes de Montévrain et Chanteloup en Brie sont à actualiser, notamment pour ce qui concerne le Plan de prévention des risques inondation (PPRI) existant sur la commune de Montévrain² qui a été approuvé le 27/11/09. Contrairement à ce que dit le dossier les deux communes sont concernées par un plan de prévention des risques mouvements de terrain-tassements différentiels, prescrit le 11/07/01.

Le dossier précise (page 68) que le projet n'est pas concerné par les risques naturels alors qu'il indique par ailleurs (page 84) qu'il faudra tenir compte pour ce qui concerne les aléas retrait-gonflement des argiles, d'un **risque fort de mouvement de terrain** aux deux extrémités du tracé.

Il est également noté (page 86) que le projet s'implantera sur un secteur où la nappe superficielle la plus haute atteint quasiment le niveau du terrain naturel en période de hautes eaux (jusqu'à 0,40 m par rapport au terrain naturel en hiver) ce qui traduit une possibilité de **risque de remontées de nappe** et une vulnérabilité de ces eaux, aux pollutions de surface.

L'autorité environnementale apprécierait que le dossier soit corrigé et mis à jour sur ces points.

Pour ce qui concerne les risques technologiques, le dossier mentionne la présence d'une canalisation de gaz haute pression, qui traverse l'emprise du projet (plan page 18) et précise, à juste titre, qu'il conviendra de prévoir les conditions d'aménagement et de sécurité lors des travaux.

2.2 L'eau et la gestion des eaux pluviales

Le dossier mentionne (page 28), que pour ce qui concerne la section Nord du projet, des arrêtés d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, ont été émis dans le cadre des procédures concernant les ZAC en cours d'aménagement, intégrant la voie nouvelle. Pour la section Sud du projet, qui se trouve hors ZAC, l'étude d'impact précise qu'un dossier est en cours et qu'il devrait relever du régime de la déclaration. L'autorité environnementale aurait apprécié plus de détails sur les démarches en cours ou prévues dans le secteur, au titre de la loi sur l'eau.

L'autorité environnementale note que le maître d'ouvrage a relevé l'absence de zone humide et plan d'eau sur la zone d'étude, que le projet n'intercepte pas d'écoulement naturel et qu'aucun captage d'eau potable n'est signalé sur le territoire de l'étude.

En revanche, il convient de noter que l'étude est à mettre à jour (p91-94) notamment au paragraphe « 2.1.5.3 *qualité des eaux* » qui s'appuie sur le contenu du SDAGE approuvé en 1995 alors que le dernier SDAGE en vigueur a été validé fin 2009 et que les références au SAGE de la partie aval de la Marne, depuis la confluence avec l'Ourcq jusqu'à la Seine dont le périmètre a été arrêté en 1996, sont également obsolètes.

² PPRI de la vallée de la Marne d'Isles-les-Villenoy à Saint Thibault les Vignes

2.3 Les déplacements,

Sur le secteur d'implantation du projet, le réseau viaire (pages 120-122) comprend de grands axes routiers nationaux ou régionaux (Autoroute de l'Est A4, Francilienne A104, route départementale RD934), trois voies de desserte entre secteurs (RD231, RD418, avenue de l'Europe), et des routes départementales qui ont pour fonction de faire la liaison entre bourgs de centre à centre.

Les RD231 et 934 connaissent des trafics élevés, supérieurs à 10 000 véhicules par jour. La RD5 supporte un trafic compris entre 3000 et 4500 véhicules par jour selon les sections, dont 3,8 % de poids lourds.

L'autorité environnementale remarque que les données relatives aux déplacements domicile-travail (p113) et aux parts modales des déplacements domicile-travail (p120) qui datent de 1999, pourraient être actualisées à l'aide de celles de la dernière Enquête Globale Transport 2010 (EGT) sur l'Ile de France.

Il convient également de noter qu'il est fait mention (p121) de la bonne desserte du secteur par [notamment] l'Autoroute A4 alors que cet axe est saturé aux heures de pointe, de même pour le RER A (p125).

2.4 le bruit

Les émissions sonores du secteur sont essentiellement liées au trafic routier. Les niveaux sonores ont été appréciés par des mesures in situ (deux stations, mesures sur 24 heures, deux jours en février 2008) qui ont servi pour une modélisation acoustique. L'ambiance sonore a été qualifiée de bruyante aux abords de la RD5. Une carte (page 132), permet de localiser les deux points de mesure par rapport aux voies (RD31, RD344, N34 et RD5) et la largeur de secteur affecté par le bruit.

Il convient de remarquer que le pétitionnaire ne justifie pas la représentativité des points de mesures (nombre, localisation, durée, période et saisonnalité des mesures).

Le dossier note que la RD231 est une voie visée par le classement des infrastructures de transport terrestre (catégorie 3 et 4 : secteur affecté par le bruit entre 30 et 100m de largeur de part et d'autre de la voie).

2.5 La qualité de l'air

Les résultats de la surveillance et de l'indice ATMO³ pour les deux communes de Chanteloup en Brie et Montévrain et pour le département sont listés et commentés. Les résultats montrent une qualité de l'air moins bonne sur les communes que celle observée pour le département.

Les données citées, datent de 2007 (page 136-138) et le dossier signale que plusieurs procédures d'informations ont été déclenchées pour un total de trois jours à cause de l'ozone et de deux jours vis-à-vis du dioxyde d'azote. Des niveaux forts ont également été observés pour les PM10⁴. L'autorité environnementale souligne que ces données concernant la qualité de l'air pourraient utilement être actualisées.

Des mesures de qualité de l'air menées en février 2008, pour les BTEX (benzène, toluène, xylène et éthylbenzène) sur quatre stations du secteur d'étude durant dix jours ont permis de mettre en évidence que les concentrations sont largement inférieures aux valeurs guides données par l'OMS, sauf pour le benzène qui avoisine la valeur seuil.

2.6 Les milieux naturels

Aucune carte ne présente le tracé du futur projet par rapport aux milieux naturels du secteur, ce qui rend la compréhension de la thématique difficile.

³ L'indice Atmo caractérise la qualité de l'air journalière de toutes les grandes agglomérations françaises de plus de 100 000 habitants. C'est un chiffre allant de 1 à 10 associé à un qualificatif (de très bon à très mauvais)

⁴ Particules en suspension dans l'air, d'un diamètre aérodynamique (ou diamètre aéroulique) inférieur à 10 micromètres

Il est noté, à juste titre, que pour ce qui concerne le patrimoine naturel, le site étudié et ses environs immédiats ne font l'objet d'aucun inventaire, ni de protection réglementaire. Le projet étant soumis à évaluation des incidences Natura 2000 au titre de l'article R414-19 du Code de l'Environnement, celle-ci a été jointe en annexe de l'étude d'impact et présente bien la situation des deux sites Natura 2000 les plus proches du projet (situés entre 3,5 et 6,5 km du site).

Les différents types d'espaces naturels sont bien décrits mais ne sont pas localisés sur une carte.

Pour ce qui concerne le diagnostic écologique, l'étude faune-flore qui se réfère à des données de 2003, présente des lacunes :

- les inventaires réalisés ne sont pas joints au dossier, leurs auteurs, les dates de prospection et les méthodes utilisées ne sont pas précisés
- les espèces observées sont listées sans précision de leur statut de protection

L'autorité environnementale remarque que les inventaires auraient dû être actualisés car des données de 2003 sont considérées comme obsolètes. Cette remarque est d'autant plus vraie sur ce secteur qui est en constante et forte évolution depuis 10 ans. Le statut de protection des espèces inventoriées doit être précisé, pour qu'un véritable diagnostic écologique soit établi.

Aucune partie de l'état initial ne fait référence à la trame verte et bleue et aux continuités écologiques, alors qu'il s'agit d'un enjeu important pour un projet d'infrastructure routière.

Il convient cependant de noter que la carte page 102, montre des axes de déplacements grande faune (chevreuil, sanglier) sans localiser le futur projet. L'autorité environnementale note que ces axes de déplacements coupent le tracé du futur projet, sans que le texte ne le mentionne et qu'il faudra en tenir compte lors des aménagements de la route.

Ces enjeux de continuité écologique auraient pu être étudiés en se référant au projet de Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) qui fournit un état des lieux et met en évidence les enjeux de préservation de ces continuités.

L'étude aurait pu analyser à l'échelle du territoire, les espaces à enjeux et les relations existantes ou potentielles entre eux, afin de faire ressortir l'existence de potentiels corridors écologiques.

2.4 La pollution des sols

Le dossier note (page 68 et 143) la présence de 12 sites inventoriés dans la base de données BASIAS⁵ du BRGM⁶ sur les deux communes concernées par le projet et précise qu'aucun de ces sites ne se trouve à proximité immédiate du tracé envisagé.

L'autorité environnementale remarque cependant que le site n°IDF7700592 (ancien site d'entretien et réparation automobile) se situe à proximité immédiate de l'extrémité sud du projet. Il conviendrait donc d'apporter des précisions sur ce point.

2.5 Les paysages et l'archéologie

La thématique des paysages est abordée, des photographies sont présentées avec leur cône de vue localisé sur un plan (page 106-108). Le dossier note que le secteur sensible du point de vue paysager sera l'extrémité Sud-Ouest du projet, car il se situe à l'entrée du bourg de Chanteloup en Brie.

Le secteur d'implantation du projet renferme des vestiges archéologiques connus comme le Clos Rose à Montévrain (outillage en silex du néolithique) et des sites ont été découverts lors de travaux dans les secteurs 3 et 4 de la ville nouvelle de Marne la Vallée. Le dossier note que la procédure d'archéologie préventive a été lancée et des fouilles ont été réalisées (page 109).

⁵ Inventaire historique de sites industriels et activités de service (<http://basias.brgm.fr>)

⁶ Bureau de recherches géologiques et minières

3. Justification du projet retenu

Le dossier précise que le projet s'inscrit dans le programme de voirie primaire de la ville nouvelle. Le projet de voie nouvelle Montévrain–Chanteloup est ainsi inscrit au Schéma Directeur du Secteur 3 de la ville nouvelle de Marne la Vallée, approuvé le 8 novembre 2000 comme devant permettre de dévier le trafic de transit et réduire les nuisances au cœur des bourgs. Le tracé de cette voie figure ainsi sur le plan d'aménagement à moyen terme (2003).

Ce projet est reporté dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de Chanteloup-en-Brie approuvé le 4 décembre 2004 et de Montévrain approuvé le 7 décembre 2006.

Le dossier précise (page 149) que le projet retenu est celui de la création d'une voie nouvelle pour pallier au fait que l'actuelle RD5 n'est plus adaptée aux augmentations de trafics attendus dans le secteur d'aménagement. Ce nouveau barreau routier sera situé à environ 700 m à l'Est de l'actuelle RD 5.

Il est également noté qu'aucune variante n'a été envisagée, du fait des nécessités imposées par les projets d'aménagement en cours ou prévus au Schéma Directeur du secteur 3 de la Ville Nouvelle de Marne la Vallée, des caractéristiques environnementales et agricoles du terrain, ainsi que des servitudes liées à la présence d'une canalisation de gaz. Une carte (page 20) localise des projets de ZAC par rapport au tracé de la future voie. Elle manque cependant de clarté et devrait être actualisée pour une meilleure compréhension du public.

L'autorité environnementale note que la solution retenue pour le projet aurait mérité d'être mieux justifiée, au regard de ces différentes contraintes et des critères environnementaux.

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

Les impacts et les mesures envisagées sont présentées en 3 parties : la phase transitoire des chantiers, la phase exploitation et ce qui affecte principalement la santé. Cette partition de la présentation des effets et mesures envisagés peut compliquer l'appréhension du sujet par un lecteur non averti.

Il convient également de remarquer que globalement les mesures présentées comme compensatoires sont en fait des mesures de réduction d'impact.

4.1 La phase chantier

Les impacts temporaires liés à la phase chantier sont traités à part et développés par thématique.

Le pétitionnaire a bien identifié la phase de chantier comme une phase sensible du projet en termes d'émissions de substances polluantes (MES⁷, hydrocarbures, éléments de type bitumeux, déchets divers, bois, plastiques, cartons..).

Il est préconisé dans le dossier, compte tenu de la présence de nappes sub-affleurantes, de réaliser les travaux de terrassements en période de basses eaux (juillet-septembre) et pour certains secteurs de drainer par tranches latérales avec évacuation gravitaire vers le ru de la Gondoire.

4.2 la gestion de l'eau

Il est noté que le ru du Bicheret au Nord du projet et le ru de la Gondoire au Sud sont susceptibles durant les travaux et la période d'exploitation, de subir une dégradation de la qualité de leurs eaux. Des mesures pertinentes de réduction d'impacts sont proposées qui ne permettront cependant pas de supprimer totalement le risque de pollution des eaux superficielles notamment en cas de pollution accidentelle. Dans ce cas, comme ces rus ne sont pas affectés d'usage, seule une information par médias locaux est envisagée ainsi qu'un affichage en mairie et sur les lieux.

⁷ Matières en suspension

La création d'une nouvelle voie va entraîner une augmentation de l'imperméabilisation, il aurait donc été pertinent, afin de limiter le ruissellement des eaux, d'envisager l'infiltration des eaux pluviales à la parcelle, au moins pour les eaux du bassin versant naturel, tel que le SDAGE le préconise dans sa disposition 7.

Afin de pallier à l'augmentation du ruissellement et des débits, le maître d'ouvrage propose la mise en place de bassins de rétention et de fossés enherbés pour réduire la vitesse des écoulements. Il souligne, à juste titre, l'importance de l'entretien du système de gestion des eaux pluviales mais ne décrit pas dans le détail ce qui est envisagé pour ce faire, et en particulier qui assurerait cette responsabilité.

L'autorité environnementale note que les données relatives à l'estimation des charges polluantes annuelles paraissent surestimées et devraient être vérifiées. Il convient de remarquer que ces données n'ont, à l'évidence, pas servi à dimensionner les ouvrages destinés au traitement de la pollution des eaux pluviales.

Le dossier note que les procédures de salage et sablage en hiver seront limitées, et que le recours aux produits phytosanitaires sera interdit à moins de cinq mètres des cours d'eau.

4.3 Les déplacements

Concernant les effets du projet sur le trafic, l'autorité environnementale remarque que les données "Hypothèse d'évolution entre 2015 et 2029 : Croissance de trafic de 1 % par an" notées dans le tableau (page 179), sont à actualiser. En effet, d'après la dernière Enquête Globale Transport 2010 (EGT) sur l'Île de France, le nombre de déplacements VP (voiture) n'a augmenté que de 0,6% en dix ans en Île de France.

Le dossier note bien que la création de cette nouvelle voie conditionne l'urbanisation future du secteur et s'apparentera à un boulevard urbain (limitation à 50 km/h) dans la traversée des ZAC⁸.

Des mesures pour favoriser les transports en commun sont données, telles que prévoir des arrêts supplémentaires sur la nouvelle voie pour un bus existant et créer une nouvelle desserte bus en provenance de Chanteloup en Brie empruntant cette nouvelle route et desservant la gare RER Val d'Europe.

Les cheminements de déplacements doux qui accompagneront la voie nouvelle sur presque toute sa longueur, participeront à la création du réseau de voies et pistes cyclables du secteur 3 de la ville nouvelle de Marne la Vallée qui, d'après le dossier est à ce jour très restreint. Il aurait été apprécié que soit présentés globalement les autres réseaux existants ou prévus sur les secteurs proches et leur possible connexion à ceux prévus pour le projet.

4.4 le bruit

Les impacts sonores du projet et les mesures compensatoires à mettre en œuvre ont été appréhendés via une modélisation (logiciel MITHRA) dont les résultats sont exposés et expliqués (pages 186-202).

Il est bien noté que le report de circulation sur la nouvelle voie créée aura pour conséquences

- d'augmenter les niveaux sonores aux abords des habitations au Sud de Chanteloup-en-Brie, de l'habitation isolée implantée en bordure immédiate de la RD231 et des logements situés de part et d'autre de l'avenue F. Mitterrand à Montévrain,
- de réduire les nuisances acoustiques pour les habitations du centre de Chanteloup-en-Brie et pour celles implantées aux abords de l'actuelle RD5 sur le territoire de Montévrain.

Les modélisations ont permis de mettre en évidence la nécessité de mettre en place des dispositifs de protection acoustique afin de limiter les niveaux sonores au droit de neuf habitations (page 199). Les conditions d'antériorité pour le droit à la protection sont appelées : c'est à dire que le droit à la protection (acoustique) ne peut être accordé que si

⁸ Zone d'aménagement concertée

le permis de construire des bâtiments en place est antérieur à la DUP de l'infrastructure « ou à l'inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans un plan d'occupation des sols, un plan d'aménagement de zone, ou un plan de sauvegarde et de mise en valeur, opposable ».

En terme de mesures de réduction d'impact, il est envisagé plusieurs solutions selon les habitations, dont l'isolation de façade (fenêtres et portes-fenêtres), la protection acoustique des étages supérieurs, la création d'un merlon entre la nouvelle voie et les habitations.

D'une manière générale, aucune précision n'est donnée sur les réalisations futures aux abords de la voie nouvelle, notamment en ce qui concerne leur localisation vis à vis des périmètres affectés par le bruit de l'infrastructure, ou si des mesures de limitation des émissions ou de réduction d'impact sont prévues pour ces futures constructions. L'autorité environnementale aurait apprécié plus de précisions sur ces points.

4.5 La qualité de l'air

Il est mentionné dans le dossier que la source principale de dégradation de la qualité de l'air est le transport routier. L'essentiel du trafic de la nouvelle voie aura pour origine un report de circulation (depuis la RD 5 actuelle) et non un afflux nouveau. Les hausses de circulation envisagées seront dues aux opérations futures d'urbanisation.

Les modélisations présentées permettent de comparer les tendances des émissions de polluants pour l'actuelle RD5 (2008), et celles prévues avec et sans le projet à l'horizon futur (2029).

Il en ressort que l'augmentation des trafics engendrera une augmentation des émissions atmosphériques de polluants mais en proportions différentes selon les polluants : les plus importantes concernent le gaz carbonique (CO₂), les oxydes d'azote, le monoxyde de carbone (CO), les particules et le benzène.

Comme mesures de réductions d'impact le pétitionnaire propose d'agir sur la fluidité du trafic et la vitesse de circulation. Il propose également (page 213) la plantation de haies pour participer à fixer une partie des polluants atmosphériques et limiter leur dispersion, mais n'apporte aucune précision pouvant justifier cette mesure.

Les impacts de la qualité de l'air sur la santé sont étudiés sur une bande d'une largeur de 150 mètres de part et d'autre de l'actuelle voie RD5 et de la future infrastructure (page 207). Le dossier note que les bâtis en place sont comptabilisés et qu'à terme la population située aux abords de la nouvelle voie sera plus importante par suite de l'urbanisation des différentes ZAC prévues dans le secteur. La méthodologie de comptage des bâtis et des populations futures reste, malgré tout, assez peu précise.

4.6 Les risques technologiques

Les risques et servitudes liés à la présence d'une canalisation de transport de gaz passant sous la RD 231 puis au Sud-Est du bourg de Chanteloup-en-Brie sont bien détaillées et prises en compte pour le futur aménagement de la voie nouvelle.

4.7 Milieux naturels et espaces agricoles

L'autorité environnementale rappelle au pétitionnaire qu'en fonction des impacts, les mesures proposées doivent en premier lieu porter sur l'évitement, puis sur la réduction et enfin, si les impacts ne peuvent être évités ou réduits, des mesures de compensation doivent être étudiées. Il convient de remarquer que l'étude d'impact ne suit pas cette démarche et ne cherche pas à éviter les impacts.

Il serait utile que l'étude d'incidence sur les zones Natura 2000 les plus proches du projet, présentée en annexe 4 du dossier, soit mentionnée dans le texte correspondant aux impacts du projet sur les milieux naturels.

- Impacts temporaires des travaux

L'impact sur les espaces naturels n'est pas clairement localisé, une carte de l'emprise au sol des travaux entraînant la suppression de la végétation présente, aurait permis de

mieux l'appréhender. En effet, en termes de mesures de réduction des impacts, l'emprise des travaux doit être limitée au maximum ainsi que le déplacement des engins.

L'impact sur la biodiversité n'est pas suffisamment détaillé, les espèces potentiellement dérangées ou détruites par les travaux, ne sont pas identifiées. Les mesures proposées sont succinctes notamment concernant la faune. Un calendrier des travaux aurait pu être proposé afin d'éviter les périodes de reproduction des espèces (période pendant laquelle l'espèce est la plus vulnérable).

L'autorité environnementale rappelle que dans la mesure où le projet est susceptible de détruire des espèces protégées ou leurs habitats, le pétitionnaire doit impérativement, avant d'entreprendre tout travaux, procéder à une demande de dérogation relative à l'interdiction de destruction d'espèces (article L.411-1 du code de l'environnement). Les mesures d'évitement, de réduction d'impacts ou de compensation doivent être proposées dans le cadre de cette procédure et être soumis à l'avis du Conseil National de Protection de la Nature.

L'impact sur les continuités écologiques et la trame verte et bleue n'est pas abordé.

- Impacts permanents

L'impact permanent de disparition d'espaces naturels et notamment agricoles n'est pas analysé.

Des impacts permanents sur la faune et la flore sont identifiés sans toutefois être précisés.

L'impact sur la trame verte et bleue n'est pas non plus abordé, dans la phase d'exploitation du projet. Cette route constituera un obstacle au déplacement des espèces notamment de la grande faune (carte page 102). Pourtant aucune mesure n'est proposée pour y remédier, comme des passages à faune, par exemple.

A ce titre, les mesures envisagées concernant les milieux naturels semblent insuffisantes.

L'autorité environnementale attendait également que le dossier comporte un paragraphe relatif aux consommations agricoles engendrées par le projet.

- Incidences sur les sites Natura 2000

L'étude d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 les plus proches présentée en annexe 4, démontre que le projet de route n'aura pas d'impacts sur ces sites.

4.8 Impacts cumulés et paysages

Les effets cumulés avec les autres projets connus du secteur, ne sont pas traités en tant que tels, ils sont abordés notamment dans les thématiques bruit et qualité de l'air, mais mériterait un traitement plus approfondi. Le projet d'extension du centre commercial du Clos du Chêne sur la commune de Montévrain, qui a donné lieu à un avis de l'autorité environnementale en date du 16 mars 2012, aurait du être cité ainsi que ses impacts potentiellement croisés avec le projet.

Pour ce qui concerne les paysages, les impacts sont succinctement abordés (page 176), il est notamment noté que le traitement paysager des abords de la voie est pris en compte dans les différentes ZAC qui bordent la voie, sans donner cependant de précision sur ces points. Le dossier ne présente pas de photomontage qui aurait permis de juger de l'impact du projet sur le paysage, de son insertion et des impacts cumulés avec les autres projets.

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 montre globalement l'ensemble des thématiques traitées dans l'étude d'impact mais n'est assorti d'aucun schéma, plan ou photographie pouvant les expliciter, ce qui en rend la lecture peu aisée.

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'Energie d'Ile-de-France.

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


Jean DAURIGNY