

PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le 18 DEC. 2015

Évaluation environnementale des projets
Nos réf : EE-1102-15

**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-Essonne 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. Néanmoins, certaines analyses nécessiteraient d'être plus approfondies. En ce sens, l'autorité environnementale recommande en particulier :

- de présenter l'état des activités agricoles et sylvicoles concernées par le projet et d'expliquer les effets du projet sur leur fonctionnalité ;
- de prendre en compte le classement de la société TRIADIS en régime SEVESO, située à proximité du projet au sein du Parc Sud Essor ;
- d'exposer la cohérence du projet avec le schéma directeur régional d'Ile-de-France (SDRIF) de 2013 ;
- de compléter l'analyse de trafic en analysant le fonctionnement du giratoire situé à l'intersection du projet avec la RD191 et en étudiant les capacités d'accueil de la rue des Lys ;
- 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 ;
- d'analyser les conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation conformément à l'article R. 122-5 du code de l'environnement ;
- de justifier plus précisément le choix du tracé de la liaison routière en développant davantage les raisons ayant conduit à retenir le projet proposé notamment au regard des effets induits sur le massif boisé ainsi que sur les activités agricoles et sylvicoles.

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.

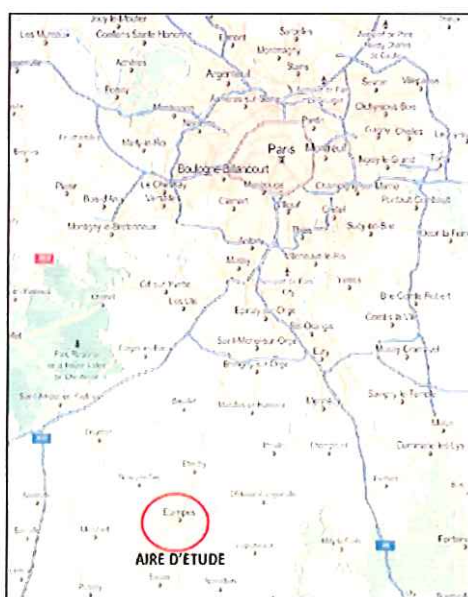
1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

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.

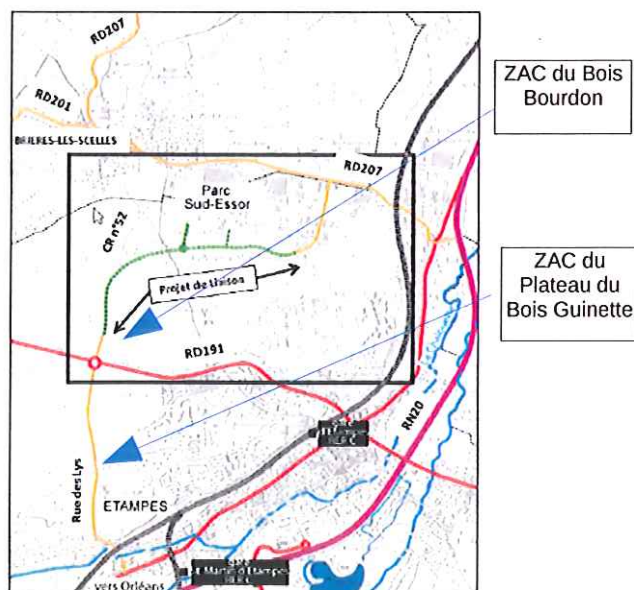
Cet avis est rendu dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique. Il porte sur l'étude d'impact présentée par la communauté de communes de l'Etampois Sud-Essonnes (CCESE) et datée de mai 2015. A la suite de la consultation du public, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet. Le pétitionnaire indique que la procédure de déclaration d'utilité publique emporte également mise en compatibilité avec le plan local d'urbanisme d'Etampes. Il est également précisé que le projet fera l'objet d'une autorisation relative à la loi sur l'eau qui donnera lieu à une enquête publique conjointe à celle de la déclaration d'utilité publique.

1.3. Contexte et description du projet

Porté par la communauté de communes de l'Etampois Sud-Essonnes (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



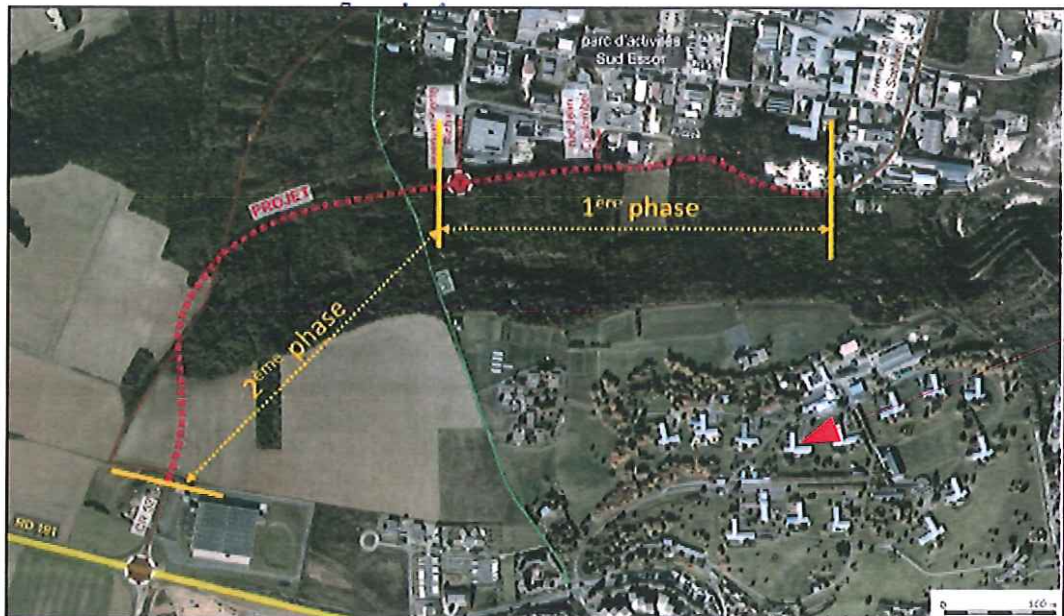
Plan de situation - Tracé de la liaison routière - Source : Etude d'impact p 12

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.



Hôpital
psychiatrique
Barthélemy
Durand

Vue aérienne du projet et phasage des travaux - Source : Etude d'impact p 103

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 CCSE 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 Bourdon¹ qui est prévue sur 20 ha supplémentaires.

¹ « 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 51

La durée totale des travaux est estimée à trente 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. L'autorité environnementale relève que le calendrier prévisionnel qui prévoit une fin des travaux pour la fin 2015 est dépassé et doit être actualisé.

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. Toutefois, l'étude gagnerait à être plus précise sur certains points. L'autorité environnementale recommande en particulier de préciser l'état des activités agricoles et sylvicoles impactées par le projet, d'actualiser l'analyse afférente au risque technologique au regard du classement de la société TRIADIS en régime SEVESO et de clarifier l'analyse de l'état actuel de la circulation.

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 se limite à une présentation succincte et très générale de l'activité agricole sur les communes d'Etampes et Brières-les-Scellés. L'autorité environnementale recommande de préciser les activités agricoles et sylvicoles concernées par le projet et en particulier d'exposer la composition parcellaire ainsi que l'ensemble du réseau de desserte aux différents terrains.

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 34 et 45) 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 espèces² 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.

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

² *L'Anémone pulsatille, le Génevrier commun et l'Hippocrépis à toupet*

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 aurait été intéressant de préciser à quelle profondeur sont localisées ces nappes. 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'état initial des conditions de circulation est présenté à deux reprises à partir de données différentes : une première fois dans le chapitre 6 dédié à l'analyse de l'état de l'initial (p 54 et suivantes) à partir de comptages datant de 2007 puis une seconde fois dans le chapitre 9 consacré aux impacts (p 119 et suivantes) à partir de comptages datant de 2013. L'autorité environnementale indique que cette situation est source de confusion pour le lecteur et recommande de présenter un seul et unique état au regard des données les plus récentes.

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 124) 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). L'autorité environnementale indique qu'il aurait été intéressant de préciser la part du trafic journalier aux heures de pointe et qu'il conviendrait de préciser les unités de mesures des cartes correspondant aux états de circulation précités.

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. Celles-ci indiquent que la qualité de l'air à Etampes a été considérée comme bonne 75 % des jours de cette année. 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. L'autorité environnementale indique qu'il aurait été appréciable de présenter des données plus récentes. Par ailleurs, l'autorité environnementale précise que la valeur limite pour les particules fines PM10 en moyenne annuelle est de 40 µg/m3 et non 28,5 µg/m3 comme indiquée dans l'étude d'impact.

Risques technologiques

Le tracé du projet prévoit de longer la zone industrielle Sud Essor au niveau de sa partie sud. Le dossier identifie les douze installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) présentes dans la zone. L'autorité environnementale précise que parmi ces dernières, l'entreprise TRIADIS (centre de transit de déchets dangereux) est une installation particulière qui relève 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 sont 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.

L'autorité environnementale relève qu'il n'est pas fait mention dans l'étude d'impact des différents sites répertoriés dans la base de données BASIAS³ alors que 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 rapidement, page 60, en faisant référence aux SDRIF de 1994 et 2008. L'autorité environnementale indique qu'il est nécessaire de procéder à une mise à jour de l'étude d'impact pour intégrer les orientations du SDRIF approuvé en 2013 et d'exposer la cohérence du projet au regard de celles-ci.

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. Les propositions de modifications du PLU sont présentées dans la pièce H relative à la mise en compatibilité.

La justification du tracé du projet est présentée de façon très succincte et manque de clarté. En ce sens, le dossier indique sans plus d'explications que le projet 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 101)* ».

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

Il est indiqué que le projet retenu constitue « *la meilleure solution* » pour desservir le Parc Sud Essor tout en améliorant les conditions de circulation. L'autorité environnementale souligne pourtant qu'aucune variante au tracé n'a été étudiée.

A la lecture de l'étude d'impact, le projet de liaison apparaît étroitement lié aux projets de développement économique et notamment à celui de l'extension de la ZAC du Bois Bourdon. Il serait utile de présenter clairement comment ce projet a pu guider les réflexions sur le tracé de liaison routière et d'exposer distinctement, conformément à l'article R. 122-5-12°.III du code de l'environnement les conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation.

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

Activités agricoles et sylvicoles

Hormis l'indication que deux hectares d'espaces boisés classés seront défrichés, l'étude d'impact n'apporte aucun élément d'appréciation concret et précis de l'impact du projet sur les espaces et activités agricoles ou sylvicoles. Or, l'infrastructure coupera des parcelles agricoles et forestières et créera un délaissé agricole dont la fonctionnalité risque d'être remise en cause.

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 cinq⁴ 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. Par ailleurs, le projet consommant des espaces naturels, agricoles et forestiers, il serait intéressant de présenter l'avis de la commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF).

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. L'autorité environnementale indique qu'il aurait été intéressant d'analyser les possibilités d'autres moyens de franchissement. Par exemple, il aurait pu être étudié la réalisation d'un passage inférieur multifonction (faune, forestier, piétons) dans la partie en remblai à l'ouest du projet (aux environs du CR52 par exemple). Par ailleurs, la prise en compte de l'effet de coupure sur la petite faune terrestre et les batraciens pourrait, sous réserve de faisabilité, s'appuyer sur le réseau hydraulique et notamment les ouvrages

⁴ Cinq hectares compensés pour un hectare abattu

hydrauliques de franchissement en les concevant et les dimensionnant de façon à être utilisés par la petite faune. De même, il pourrait être intéressant de permettre aux batraciens d'utiliser le bassin d'infiltration en le concevant également dans ce but. L'autorité environnementale relève que le dossier prévoit la mise en place de dispositif pour empêcher le franchissement de l'emprise par les batraciens en période de chantier. Les migrations se poursuivant après le chantier, il pourrait être intéressant de s'interroger sur la permanence de ce dispositif pour empêcher l'accès à la chaussée des animaux en déplacement.

En ce qui concerne les continuités écologiques, si le projet semble avoir un impact limité sur ces dernières, il aurait été intéressant de rechercher comment valoriser les fonctions écologiques de l'ouvrage en mettant en valeur par exemple, pour les milieux calcicoles la mise à nu des strates calcaires au niveau des talus de déblais.

Eau

Les principaux effets du projet sur l'eau, sous réserve d'analyse plus fine du 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 128, 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. Le dimensionnement du barreau (3 voies) devrait permettre d'absorber ce flux mais le dossier ne présente pas d'études spécifiques aux entrées et sorties de barreau.

De façon générale, l'étude gagnerait 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).

Par ailleurs, l'autorité environnementale recommande 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 en prenant en compte les développements attendus sur les ZAC du Bois Bourdon et du Plateau de la Guinette. De la même manière, les circulations dans la rue des Lys nécessitent d'être attentivement étudiées afin d'évaluer ses capacités d'accueil notamment en termes de poids-lourds.

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 n'a pas été modélisé alors que des logements sont présents le long de cette voie.

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

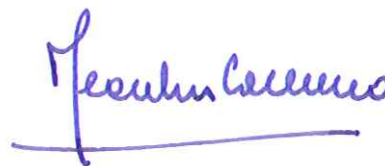
L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le résumé de la présente étude d'impact est succinct (3 pages). Il gagnerait à être plus étayé en expliquant de façon plus précise les principaux impacts du projet et mesures prévues pour les réduire ou les compenser.

L'autorité environnementale recommande de modifier le résumé pour intégrer, le cas échéant, les modifications qui seraient apportées à l'étude d'impact pour tenir compte des observations formulées dans le présent avis.

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 "Jean-François Carencio". The signature is written in a cursive style with a long horizontal stroke at the end.

Jean-François CARENCIO