



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le **04 AOUT 2014**

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-919-14

**Avis de l'autorité environnementale
sur le projet de liaison routière A4-RN36 sur les communes de
Bailly-Romainvilliers, Coutevroult et Villiers-sur-Morin
(Seine-et-Marne)**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de barreau routier entre l'échangeur de l'A4 à Bailly-Romainvilliers et la RN36, présenté par le conseil général de la Seine-et-Marne dans le cadre de la procédure d'autorisation relative à la loi sur l'eau. Cet avis fait suite à un premier avis émis par l'autorité environnementale le 11 mai 2011 au titre de la même procédure.

Ce projet de 3,96 km, qui porte sur 17 ha de terres agricoles, a pour objectif, entre autres, de fluidifier le trafic routier sur les axes avoisinants (RD406 et RD231 notamment). Depuis l'avis précité de 2011, le tracé du barreau a été modifié sur son linéaire ouest sur 950 m.

Les principaux enjeux environnementaux sont la biodiversité et les continuités écologiques, le paysage, la gestion de l'eau, la consommation d'espaces agricoles ainsi que la gestion des déplacements et leurs nuisances associées (qualité de l'air et ambiance sonore).

L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques environnementales. Globalement la sensibilité paysagère et écologique du site est bien appréhendée. Plusieurs points mériteraient d'être davantage développés au niveau des effets (fonctionnalité des continuités écologiques notamment) et des mesures (éviterement des mouillères et merlon acoustique en particulier). Sur la forme, l'autorité environnementale aurait souhaité qu'à ce stade du dossier un photomontage soit présenté pour mieux appréhender l'insertion paysagère du projet.

Le dossier rappelle les différentes variantes initialement envisagées. Toutefois, les avantages et inconvénients environnementaux induits par la modification du tracé ne sont pas présentés. Les conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ne sont pas exposées alors que le territoire du secteur IV de Marne-la-Vallée est en forte mutation.

Pour la bonne information du public, le document pourrait mentionner le projet d'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) sur les communes de Coutevroult et Villiers-sur-Morin, directement commandé par le projet de route ainsi que l'avis rendu par l'autorité environnementale le 31 janvier 2014.

Le résumé non technique est, par ailleurs, incomplet et mériterait d'être plus clairement présenté.

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'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.

Le projet de liaison routière entre l'A4 et la RN36 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 – rubrique 6°d) du tableau annexé à cet article.

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.

Le présent avis porte sur l'étude d'impact (datée de mars 2014 et rédigée par « Confluences Ingénieurs Conseils ») du projet de liaison routière A4-RN36 qui est jointe au dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Le présent avis sera joint au dossier soumis à enquête publique. Il fait suite à un premier avis de l'autorité environnementale du 11 mai 2011 qui a été émis dans le cadre du premier dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, demande retirée ensuite par le pétitionnaire. L'étude d'impact a été remaniée et complétée afin, d'une part, de prendre en compte les observations de l'autorité environnementale et, d'autre part, d'actualiser le dossier au regard des modifications apportées sur la partie ouest du barreau routier.

1.3. Contexte et description du projet

La présente étude concerne la réalisation d'une liaison routière entre l'échangeur n°14 de l'autoroute A14 et la RN36. Le projet porté par le conseil général de la Seine-et-Marne se situe dans un secteur rattaché au secteur IV de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, à 30 km à l'est de Paris à proximité du parc d'attraction Disneyland Paris. Il concerne des terrains agricoles situés sur les territoires de Bailly-Romainvilliers, Coutevroult et Villiers-sur-Morin. Le projet de barreau routier et son périmètre d'étude sont bordés au nord par l'autoroute A4, à l'est par la RN36, à l'ouest par la route de Villeneuve et au sud partiellement par la forêt de Crécy. Le site d'étude est également traversé, en son centre, par la RD96 selon un axe nord-sud.

Le principe d'une liaison entre l'A4 et la RN36 routière figure au schéma directeur régional d'Ile-de-France qui a été approuvé le 26 avril 1994. Le pétitionnaire explique que ce barreau routier a pour objectifs :

- de répondre aux dysfonctionnements actuels du réseau de voirie, en améliorant la fluidité sur les RD406 et RD231 ainsi qu'en soulageant le diffuseur de Serris ;
- de permettre la requalification en boulevard urbain de la RD406 en supprimant le trafic de transit, en améliorant la sécurité et le confort au profit des liaisons douces et en favorisant la fluidité des transports en commun ;

- d'anticiper le développement économique du secteur IV et au-delà (secteur au sud de l'A4 urbanisable).

L'aménagement comprend, selon le tracé présenté sur les cartes ci-dessous :

- la création d'une route 2x1 voie de 3,96 km reliant la RN36 au giratoire situé à l'intersection de la route de Villeneuve au droit du Ranch Davy Crockett ;
- la création d'un giratoire situé au droit du Ranch Davy Crockett permettant d'assurer la liaison avec l'échangeur n°14 de l'autoroute A14 et la desserte du site Villages Natures ;
- la réalisation de deux autres giratoires permettant d'assurer les intersections avec la RN36 et la RD96.

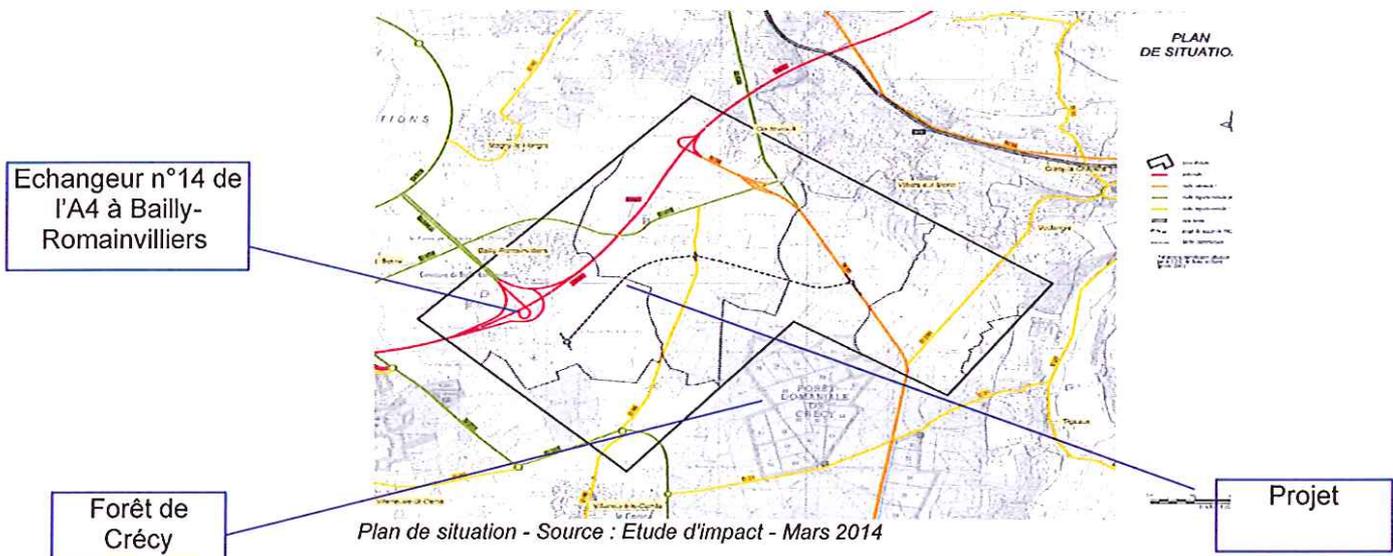
De plus, un aménagement complémentaire permettant d'assurer la jonction entre la partie sud de l'échangeur n°14 et le giratoire situé au droit du Ranch Davy Crockett sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la société des autoroutes du Nord et l'Est de la France (SANEF). Les impacts environnementaux de cet aménagement ont été étudiés dans l'étude d'impact relative au projet Villages Natures.

Le tracé du projet, par rapport à celui présenté lors du premier avis de l'autorité environnementale, a été modifié sur sa partie ouest (sur 950 m). Alors que dans un premier temps la connexion du barreau routier devait être assuré directement sur l'échangeur n°14, le linéaire a été modifié pour permettre la jonction, via un giratoire situé au droit du Ranch Davy Crockett, avec les voies d'accès des Villages Nature.

La description du projet telle que figurant dans l'étude d'impact gagnerait à être présentée plus clairement : l'autorité environnementale recommande d'intégrer le plan général des travaux du projet initial et du projet actuel de façon à mieux appréhender l'évolution opérée. Les dimensions principales des différents aménagements sont difficiles à appréhender. Un plan général de la route faisant ressortir explicitement sa longueur, sa largeur, son emprise foncière et les principales mesures de réduction répondrait à cette difficulté.

L'autorité environnementale note que la précédente étude d'impact (page 42) faisait état d'un nécessaire élargissement du barreau à 2x2 voies sur la section ouest (entre A4 et RD 96) du fait de la saturation attendue à l'horizon 2015. La présente étude d'impact ne comporte aucune explication sur ce sujet ni dans la description du projet ni dans l'analyse des effets.

Le dossier ne comporte pas d'informations sur la durée prévisionnelle des travaux ni sur le phasage opérationnel.





Vue aérienne – Implantation du projet en secteur agricole - Source : Etude d'impact - Mars 2014

2. L'analyse des enjeux environnementaux

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale concernent la gestion de l'eau, le milieu naturel, le patrimoine agricole, le paysage et le cadre de vie (ambiance sonore et qualité de l'air).

Dans son ensemble, l'état initial est de bonne qualité. Des compléments gagneraient toutefois à être apportés sur les causes de surcharge et de saturation du trafic ainsi que sur l'état initial de l'environnement sonore. Un tableau général des enjeux environnementaux du site pourrait figurer dans l'étude afin de faire ressortir la hiérarchisation globale des enjeux.

L'eau

Les principales thématiques concernant l'eau sont présentes mais gagneraient à être hiérarchisées. Aucun cours d'eau permanent n'est directement concerné par le projet. Deux rus intermittents (ru de Cormesson et Grand ru) sont toutefois recensés au nord de la zone d'étude. Le secteur d'étude est, en outre, situé sur le bassin versant des eaux pluviales de la Marsange et celui du Grand Morin. Une description de la qualité de ces masses d'eau d'après les données de surveillance du réseau de station de mesures réglementaires de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France (DRIEE-IF) aurait été souhaitable. L'autorité environnementale précise que le Marsange et le tronçon du Grand Morin concerné sont des masses d'eau naturelles, d'état écologique moyen et d'état chimique mauvais. Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine-Normandie fixe, pour la Marsange, un objectif de bon état en 2021, et pour le Grand Morin un objectif de bon état écologique en 2015 et de bon état chimique en 2027.

S'agissant des nappes d'eaux souterraines, l'étude indique que sont présentes de haut en bas, les nappes aquifères suivantes : une nappe suspendue dans les limons superficiels, la nappe de l'horizon de Brie, la nappe des marnes de Pantin, la nappe du calcaire de Champigny et la nappe du réservoir éocène moyen et inférieur. L'étude explique que seules les deux premières nappes citées peuvent être concernées par le projet et qu'elles ne sont pas utilisées pour l'alimentation humaine en raison de pollution d'origine agricole. Le site d'implantation du projet, en ce sens, n'intercepte aucun périmètre de protection de captage.

Selon la cartographie des enveloppes d'alerte de zones humides d'Ile-de-France présentée page 23, une partie significative de la liaison routière se trouve dans une enveloppe d'alerte de classe 3 (forte probabilité de présence de zones humides). Des sondages pédologiques et des relevés floristiques ont été réalisés en juillet 2012 et ont permis de délimiter une zone humide d'une surface de 1,94 ha.

Le milieu naturel

Le site d'implantation du projet n'intercepte aucun périmètre d'inventaire ou de zonage réglementaire. Toutefois, trois zones d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) (dont la forêt de Crécy située en bordure sud) sont localisées à proximité immédiate de l'aire d'étude. Le site Natura 2000 le plus proche (ZPS Boucles de la Marne) se trouve à 8 km.

Répondant aux insuffisances soulevées par l'autorité environnementale dans son avis du 11 mai 2011, des inventaires sur la faune et la flore ont été menés en 2012. Ces derniers ont porté sur tous les groupes d'espèces (dont les oiseaux migrateurs et hivernants) selon des périodes adaptées. L'autorité environnementale précise toutefois qu'une différence plus importante entre l'aire d'étude rapprochée et l'aire d'étude éloignée (d'au moins 1 km) permettrait une analyse plus globale du territoire. L'analyse floristique des mouillères aurait également gagné à être réalisée en été.

Les relevés d'habitats naturels et des espèces sont clairement présentés et listés avec l'indication de leur degré de rareté et leur niveau de protection. Le tableau des pages 92 et 93 liste ainsi l'ensemble des espèces faunistiques et floristiques protégées qui ont été observées sur le secteur d'étude. Deux espèces invasives (La renouée du Japon et Le Robinier) ont par ailleurs été recensées.

S'agissant des habitats naturels, l'enjeu principal concerne le réseau de mouillères de la plaine de Saint-Blandin (partie ouest du site). La fragilité de ces habitats et la complexité de leur système hydrographique sont bien expliquées. L'autorité environnementale apprécie la carte figurant page 99 de l'étude qui permet d'avoir une perception globale des enjeux écologiques du site.

La thématique des continuités écologiques est abordée dans l'étude. Celle-ci se réfère notamment au schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Ile-de-France en présentant un extrait de la carte des composantes. Il ressort de ce schéma qu'aucun réservoir biologique ou corridor écologique de niveau régional ne concerne le site. Le dossier identifie (pages 88 et 89), par ailleurs, à l'échelle du projet, des corridors écologiques locaux.

L'autorité environnementale observe qu'un extrait de la carte des objectifs du SRCE permettrait de faire ressortir le maintien des secteurs de mares et mouillères concernés par le projet.

Les espaces agricoles et le paysage

Le site d'implantation du projet concerne 17 ha de terrains agricoles. L'étude indique, carte à l'appui (page 102) que le parcellaire est particulièrement morcelé notamment sur la partie est. Le réseau de desserte des parcelles est clairement exposé. Il est indiqué que celui-ci est bien structuré permettant de n'utiliser que très peu le réseau routier local.

La description paysagère du secteur d'étude est présentée. Les unités qui composent le paysage et leur perception sont bien décrites. Le dossier est illustré de différentes photographies dûment cartographiées. Il serait intéressant de compléter ces analyses par des prises de vue depuis les habitations se situant en bordure nord de la forêt de Crécy et au carrefour entre la D406 et D436.

L'étude explique que le paysage est celui d'un plateau présentant peu de relief et marqué par une alternance entre des espaces ouverts de grandes cultures (blé, maïs et orge principalement) et des espaces plus fermés de bosquets et haies boisées. Ces derniers rythment le paysage en formant des écrans entre les parcelles agricoles. Ces boisements, et notamment la bordure nord de la forêt de Crécy ainsi que la vallée du Grand Ru, représentent d'un point de vue paysager les zones les plus sensibles, caractéristiques de la région de la « Brie Boisée ».

L'étude précise que la commune de Villeneuve-le-Comte qui se trouve à l'extrémité sud du périmètre d'étude dispose d'une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) mais que le site du projet n'intercepte pas le périmètre de cette zone.

Plusieurs zones présentant un intérêt archéologique ont été répertoriées sur le secteur d'étude (sur le Hameau de Bailly et à proximité de la RN36 à Villiers-sur-Morin). L'étude rappelle la réglementation qu'il conviendra de respecter, en cas de découverte de vestiges.

Le trafic routier, l'ambiance sonore et la qualité de l'air

L'état du trafic routier aux abords du site d'implantation du projet est présenté pages 105 à 110 de l'étude d'impact. Le diagnostic fait état d'une circulation journalière particulièrement importante sur les axes principaux et secondaires aux abords du site. Des situations de saturation sont ainsi constatées aux heures de pointes (matin et soir) sur la RD231 à l'approche du carrefour de l'Obélisque ainsi que sur la RD406 en traversée de Bailly-Romainvilliers afin de contourner le péage de Coutevroult. L'étude expose ainsi page 109 les phénomènes de contournement (itinéraires dits de schunt) observés sur les voies avoisinantes. Dans la mesure où les conditions de circulation justifient la réalisation du barreau routier A4-RN36, il aurait été appréciable que les causes de saturation du trafic soient étayées notamment au travers d'une analyse des motifs socio-économiques de déplacements.

L'état initial de la qualité de l'air est caractérisé par une étude réalisée en 2011, via des mesures in situ, dans le cadre du dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) portant sur le projet Villages Natures. Cette étude porte sur l'intégralité du secteur d'étude du projet de barreau routier. Il est conclu à la bonne qualité de l'air sur la zone d'étude en soulignant que les concentrations de polluants (notamment benzène et dioxyde d'azote) les plus élevées ont été mesurées à proximité des grands axes circulés. (A4, RN36, RD 231 et pénétrante sur A4).

L'ambiance sonore du secteur d'étude relatif au projet est caractérisé à la lumière des résultats des mesures effectuées en 2011 pour le dossier de DUP du projet Villages Nature. L'autorité environnementale souligne que cette étude ne correspond que partiellement au possible secteur d'incidences du projet en termes de trafic. Aucun relevé de bruit concernant les habitations se situant le long de la RN36 et en bordure nord de la forêt de Crécy n'est renseigné dans l'étude d'impact.

Les risques naturels

L'avis de l'autorité environnementale du 11 mai 2011 avait constaté qu'aucune étude sur les risques naturels n'avait été menée. Cette omission a été comblée. Il est expliqué, page 132, que le secteur d'étude n'est pas localisé en zone présentant des risques d'inondation et des risques de feux de forêt. Le secteur est, par contre, concerné par un aléa faible à localement fort de risque de retrait-gonflement des argiles.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

L'étude rappelle la compatibilité du projet avec le SDRIF approuvé le 27 décembre 2013 dans lequel figure explicitement le principe de liaison routière entre l'A4 et la RN36. Le dossier indique qu'une partie du site d'étude (secteurs ouest près de Villages Natures et nord-est près du croisement A4-RN36) est inscrit dans le SDRIF en zone d'urbanisation préférentielle. La cohérence du projet avec les orientations du plan de déplacement urbain des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée et le plan de déplacement urbain d'Ile-de-France¹ mériterait d'être davantage développée.

¹ Le plan de déplacement urbain d'Ile-de-France (PDUIF), en cours de projet lors de l'élaboration de la présente étude d'impact a été approuvé le 19 juin 2014.

L'étude d'impact explique que quatre variantes ont été étudiées. Une analyse comparative multicritères, annexée à l'étude, a été réalisée. Cette analyse a permis de classer en fonction de leur impact environnemental les différents tracés. Le dossier explique que la variante présentant le moins d'impact environnemental n'a pu être retenue pour des raisons de fonctionnalités des voiries et de génie civil. Le deuxième tracé présentant le moins d'impact a donc été retenu.

L'autorité environnementale souligne que ce tracé a ensuite été significativement modifié sur son linéaire ouest. Il aurait été appréciable que les avantages et inconvénients environnementaux de cette modification soient présentés. Dans un souci d'intelligibilité, le chapitre A3 (pages 12 et 13) relatif aux variantes nécessiterait donc d'être actualisé.

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

L'étude d'impact appréhende les effets du projet tant lors de la phase de chantier que lors de la phase d'utilisation de l'infrastructure. Des mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont présentées. L'évaluation financière de ces mesures est présentée page 222 de l'étude.

Dans un souci de meilleure compréhension de la pertinence des mesures proposées, il aurait été souhaitable que celles-ci soient présentées directement à la suite de l'analyse de chacun des effets attendus et qu'une hiérarchisation de ces derniers soit présentée. A cet effet, l'étude gagnerait en clarté à être complétée d'un tableau de synthèse générale juxtaposant les effets, les mesures et les impacts résiduels.

La consommation d'espaces agricoles

L'étude explique que la réalisation du barreau entraînera la consommation de 17 ha de terres agricoles et qu'une douzaine de parcelles seront coupées. Le pétitionnaire indique que le projet ne remettra pas en cause la pérennité des huit exploitants concernés mais n'apporte aucun élément explicatif permettant de justifier cette affirmation ni d'illustrer l'effet de coupure sur les parcelles et les chemins ruraux. L'autorité environnementale indique que cet effet de coupure est un élément important qui aurait nécessité d'être étayé. Elle ajoute qu'un projet d'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) directement commandé par le projet de route a, en ce sens, été engagé pour rendre plus accessibles et exploitables les parcelles. Ce projet a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 31 janvier 2014. Pour une bonne et complète information, il serait opportun de faire référence à ce projet d'AFAF et à l'avis de l'autorité environnementale précité.

L'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 bien appréhendés.

Pour limiter l'augmentation du ruissellement et des débits, le projet prévoit la mise en place de bassins d'infiltration et de fossés enherbés. Se référant aux travaux du SETRA² et selon une estimation de fréquentation de 17 500 véh/jour, l'étude estime que les milieux récepteurs (fossés enherbés) seront capables d'absorber totalement la pollution chronique des eaux de ruissellement générées par la route. La nappe phréatique ne devrait pas subir d'impact. Le dossier souligne l'importance de l'entretien du système de gestion des eaux pluviales (avec au minimum un maintien à 10-15 cm des végétaux herbacés). L'estimation de fréquentation retenue ne correspond pas à l'étude de trafic qui fait état, page 189, d'un trafic prévisionnel à l'horizon 2016 de 25 000 TV³/jour.

² Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements qui est devenu la Direction Technique des Infrastructures de transports et matériaux du Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA).

³ TV = Tous véhicules -

S'agissant de l'impact du projet sur les zones humides, le pétitionnaire explique que les contraintes techniques du tracé ne permettent pas de les éviter totalement et que 0,34 ha situés au niveau du talweg du Grand ru seront détruits. Une mesure de compensation est prévue avec la création d'une zone humide de 0,7 ha, sous forme de prairie inondable, qui comprendra des dépressions et des mares. Cette zone devrait permettre d'accueillir les insectes et amphibiens présents sur le secteur.

Le paysage

Les mesures d'intégration paysagères proposées répondent à la préoccupation d'éviter ou de réduire l'effet de coupure dans le paysage. A ce titre, le pétitionnaire indique que l'altimétrie de la route sera au même niveau que celle du terrain naturel sauf pour ce qui concerne le passage à grande faune. Le projet prévoit, selon le parti d'aménagement exposé page 203, différentes mesures de réduction de cet effet de coupure notamment au travers d'un alignement d'arbres le long de la route. Des photomontages permettant de visualiser l'insertion de l'infrastructure dans le paysage et d'illustrer le parti d'aménagement proposé auraient été utiles. Seule une esquisse sommairement présentée figure en page 204.

Les déplacements, l'ambiance sonore et la qualité de l'air

L'étude d'impact présente les résultats de différentes simulations de trafic routier réalisées aux horizons 2016 et 2020. L'autorité environnementale note que l'étude annonce, page 186, une simulation à l'horizon 2030 sans l'évoquer davantage en termes de résultats. Les résultats des simulations permettent de montrer que la création du barreau, avec un trafic estimé à 25 000 véh/jour, aura un fort effet sur la baisse des trafics urbains (RD406 en traversée de Bailly, RD231 au niveau de Villeneuve-le-Comte en particulier), reportant le trafic sur les grands axes de circulation. La RN36 devrait, à contrario, subir une augmentation de trafic non négligeable. L'autorité note que cette augmentation de trafic intègre l'élargissement programmé de la RN36 entre la section du carrefour de l'Obélisque et la liaison A4-RN36 Est. Les simulations concluent, par ailleurs, à l'absence d'effet cumulé significatif avec le projet de Villages Nature.

D'un point de vue méthodologique, les simulations à l'horizon 2020 ont intégré la poursuite du développement prévu sur le secteur IV de Marne-la-Vallée mais il aurait été appréciable que soit précisé comment a été pris en compte dans ces différents scénarios l'éventuel développement de l'urbanisation, généré par la création du barreau routier.

Des modélisations des émissions de polluants dans l'atmosphère et des consommations énergétiques (consommation carbone) issues des trafics routiers ont été réalisées. Globalement, les modélisations ne montrent pas de dégradation de la qualité de l'air. Il est montré que les valeurs réglementaires des substances surveillées dans l'air ambiant sont respectées. L'indice de pollution population⁴ (IPP) calculé ne montre pas d'impact négatif du projet sur les populations.

S'agissant de l'analyse des effets du projet sur l'ambiance sonore, l'autorité environnementale souligne que cette partie gagnerait à être présentée plus clairement et observe, en outre, que les effets sur les abords de la RN36 ne sont pas exposés. Néanmoins, la modélisation des niveaux sonores aux horizons futurs (2016 et 2020), avec et sans projet Villages Natures, montre une augmentation des niveaux sonores en bordure de la forêt de Crécy ainsi qu'aux abords du site du ranch Davy Crockett. Les niveaux sur ce dernier site augmenteront très significativement (de 50,5-58 dB (A) à 60,6-64,4 dB (A)) dépassant ainsi les seuils de zone modérée.

Le résumé non technique indique qu'un merlon acoustique et un revêtement de chaussée permettront de limiter les émissions sonores mais l'étude d'impact ne comporte aucune information sur ces mesures (localisation, dimensions du merlon en particulier) et sur leurs fonctionnalités réductrices.

⁴ L'indice pollution population (IPP) est un indicateur sanitaire permettant de comparer, selon différents horizons ou variantes, les niveaux d'exposition des populations aux pollutions.

Le milieu naturel

L'étude expose l'ensemble des impacts attendus sur la faune et la flore mais ne fait pas bien ressortir le principal impact généré par le projet, à savoir la rupture des continuités écologiques locales. Néanmoins, le dossier présente un ensemble de mesures destinées à éviter ou réduire cet effet de rupture. En ce sens, des franchissements de ruisseaux et fossés, plusieurs passages à petite faune et un passage à grande faune seront notamment créés (cf. carte p 209). L'autorité environnementale précise que les caractéristiques du passage à grande faune auraient pu être plus détaillées.

Le pétitionnaire explique que « le projet a été adapté afin d'éviter au maximum toute emprise directe sur les mouillères agricoles » et que « l'emprise de la voirie sera réduite à son strict minimum, moyennant la mise en place de glissières de sécurité. » L'autorité environnementale observe que les schémas présentant les précautions prises à l'encontre des mouillères (p 201) sont flous et sont difficilement compréhensibles. Il conviendrait de les présenter différemment.

L'autorité environnementale souligne qu'un habitat naturel de valeur, à savoir un ensemble de gazons amphibies annuels septentrionaux, est présent à proximité immédiate du site et sera touché par le projet. Il s'agit d'un milieu aux enjeux écologiques forts. Or, le dossier tel que présenté ne permet pas de savoir comment cet habitat a été pris en compte dans la définition des mesures compensatoires relatives aux zones humides.

L'autorité environnementale rappelle, qu'en cas d'impact résiduel significatif, une demande de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées et de leurs habitats devra être déposée et des mesures compensatoires adaptées mises en œuvre.

Le chantier

Les risques de pollution ou de destruction qui pourraient être générés pendant la phase de chantier sur les milieux adjacents à l'emprise de la route sont bien appréhendés. L'étude explique, pages 195 à 200, les diverses mesures d'évitement et de protection (signalétique, balisage et barrières semi-perméables notamment) qui devront être mises en œuvre. L'autorité environnementale note que les entreprises qui interviendront pour la réalisation des travaux devront éviter certaines périodes (par exemple juin et juillet pour les travaux à proximité des mouillères) et seront soumises au respect d'un cahier des clauses environnementales dont les principes sont exposés en annexe 12.

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 l'étude d'impact est incomplet. Il manque en particulier l'analyse sur le trafic routier et sur les continuités écologiques qui sont deux points majeurs du dossier. Le thème des risques naturels est également absent.

Le résumé gagnerait, en outre, à être présenté de façon plus pédagogique et à être illustré de cartographies supplémentaires en reprenant notamment les principales cartes de synthèse exposées dans l'étude d'impact.

L'autorité environnementale recommande également de modifier le résumé non technique pour intégrer les 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'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

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

Jean DAUBIGNY