

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de création de la voie Sud Francilienne (Liaison Centre Essonne) et d'une voie spéciale pour les transports en commun le long de la RD 117 sur les communes de Saint-Michel-sur-Orge, du Plessis-Pâté, de Sainte-Geneviève-des-Bois, de Brétigny-sur-Orge et de Fleury-Mérogis, dans le département de l'Essonne

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet de la Liaison Centre Essonne (LCE) et de la voie spéciale de transport en commun le long de la RD 117, dans le département de l'Essonne. Les communes concernées sont Saint-Michel-sur-Orge, Le Plessis-Pâté, Sainte-Geneviève-des-Bois, Brétigny-sur-Orge et Fleury-Mérogis.

Le projet vise à créer :

- une nouvelle infrastructure routière, la LCE, intégrant une liaison de Transport en Commun en site Propre (TCSP) et des modes doux reliant le giratoire d'entrée de la zone d'activités du Techniparc de Saint Michel sur Orge au projet de ZAC Val Vert Croix Blanche,
- des voies de TCSP et modes doux le long de la RD 117 reliant l'échangeur de la Francilienne au projet de ZAC Val Vert Croix Blanche.

Le projet présenté ne prend en compte que la partie ouest de la LCE et la partie nord de la RD 117 jusqu'au périmètre de la ZAC Val Vert Croix Blanche.

Les principaux enjeux environnementaux sont la consommation des espaces agricoles, les transports et nuisances associées, la gestion des eaux pluviales, les milieux naturels et les paysages.

L'étude d'impact datée d'août 2016, aborde toutes les thématiques. Celle concernant les milieux naturels est bien traitée. En revanche, les impacts qui concernent l'aménagement de la RD 117 sont très souvent omis, il conviendrait donc de compléter l'étude d'impact sur ce point. D'autres thématiques nécessitent des précisions ou des études détaillées.

L'autorité environnementale recommande ainsi de :

- mettre en cohérence les textes et schémas afin de préciser le périmètre du projet et présenter plus clairement les variantes du projet,
- présenter une étude détaillée de trafic pour analyser précisément les impacts sur les déplacements et les nuisances qui leur sont associées,
- préciser et localiser les aménagements de gestion des eaux pluviales existant et prévus par le projet,
- développer l'étude concernant les espaces agricoles, en apportant des précisions à l'échelle du territoire élargi,
- approfondir la thématique des paysages,
- développer les effets cumulés avec les projets proches, notamment ceux concernant les déplacements.

*

* *

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France

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 soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 6d du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement, l'autorité environnementale est le préfet de région.

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

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

À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Le présent avis est rendu dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet, portée par la communauté d'agglomération « Cœur d'Essonne Agglomération ».

1.3. Contexte et description du projet

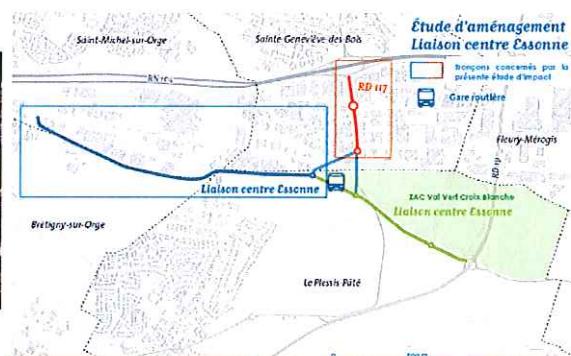
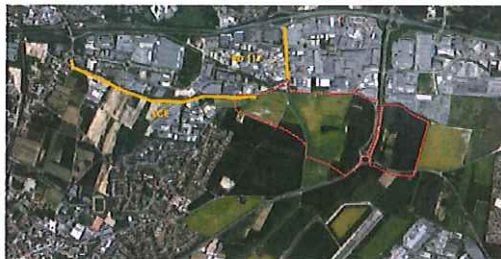
Le projet vise à créer :

- une nouvelle infrastructure routière, la Liaison Centre Essonne (LCE), intégrant une liaison de Transport en Commun en site Propre (TCSP) et des modes doux reliant le giratoire d'entrée de la zone d'activités du Techniparc de Saint Michel sur Orge au projet de ZAC Val Vert Croix Blanche,
- des voies de TCSP et modes doux le long de la RD 117 reliant l'échangeur de la Francilienne au projet de ZAC Val Vert Croix Blanche.

Ce projet, porté par la communauté d'agglomération « Cœur d'Essonne Agglomération », s'implante sur les communes de Saint-Michel-sur-Orge, du Plessis-Pâté, de Sainte-Geneviève-des-Bois, de Brétigny-sur-Orge et de Fleury-Mérogis, dans le département de l'Essonne.

Source : étude d'impact

Photographie de couverture présentant le profil général du projet



Le dossier présente la LCE à de nombreuses reprises comme reliant la Francilienne à la RD 19 (prenant donc en compte le tronçon de LCE longeant la ZAC Val Vert Croix Blanche à l'est du projet et celui le poursuivant au nord-ouest jusqu'à la Francilienne). Il est cependant noté dans le dossier que la gare routière, la ZAC Val Vert Croix Blanche et le tronçon de la LCE la longeant, ont déjà fait l'objet des autorisations nécessaires et ne sont pas visés par la présente étude. Il est notamment noté que l'arrêté préfectoral du 14/01/2014 déclarant d'Utilité Publique le projet d'aménagement de la ZAC Val Vert Croix

Blanche vise explicitement la LCE comme équipement public d'infrastructure jouant un rôle de desserte interne de la ZAC. L'étude d'impact mériterait donc d'être mise en cohérence sur ce point et clarifiée pour plus de compréhension.

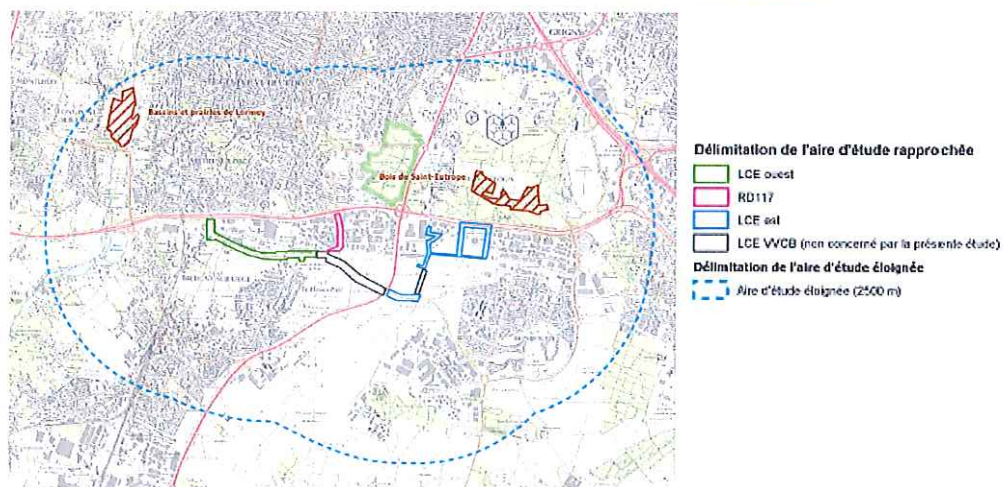
Il convient également de noter que l'étude d'impact concernant la réalisation de la ZAC Val Vert Croix Blanche ne donnait pas de détails sur la LCE. Il aurait donc été intéressant dans la présente étude, de considérer la LCE dans son ensemble.

L'étude d'impact du projet présenté note d'ailleurs (page 15) que « les deux projets de LCE et de ZAC Val Vert Croix Blanche sont totalement complémentaires et indissociables du point de vue fonctionnel, le projet Val Vert Croix Blanche, rendant nécessaire afin de fluidifier le trafic d'une zone souvent congestionnée, la création de la Liaison Centre Essonne ».



Il convient également de remarquer que le dossier présente dans l'état initial pour presque toutes les thématiques (par exemple page 39) un périmètre d'étude élargi où l'on peut noter en plus des tronçons évoqués, une « LCE est » qui ne se trouve pas dans la ZAC Val Vert Croix Blanche. L'étude d'impact ne l'évoque cependant pas. Des éclaircissements seraient donc les bienvenus pour expliciter les écarts entre les différents schémas de l'étude d'impact, et plus largement pour présenter de manière globale le projet, les objectifs auquel il répond et ses incidences sur l'environnement.

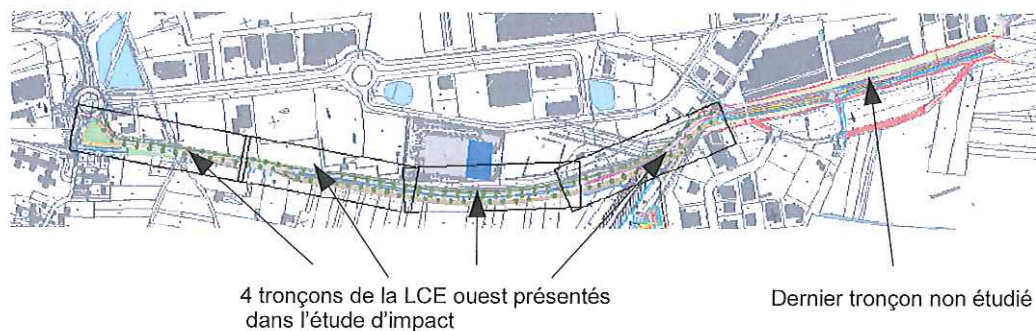
Source : étude d'impact



Le dossier précise que le projet de LCE sera réalisé en 2 temps :

- Un projet transitoire avec la réalisation de la chaussée « 2 × 1 voie » et d'un cheminement mode doux, pour une emprise de 17,50 m.
- Un projet final avec la réalisation d'une voie supplémentaire dédiée au TCSP avec une emprise globale 28 m.

La carte des travaux (page 20), non légendée et peu lisible, délimite quatre tronçons de la « LCE ouest » schématisés dans les planches suivantes. Cependant le dernier tronçon n'est pas présenté. Ceci mériterait également d'être clarifié pour plus de compréhension du projet.



Le dernier tronçon de LCE apparaît cependant commenté dans les thématiques agriculture (page 94) et paysages (page 100). L'autorité environnementale recommande au pétitionnaire de mettre plus de cohérence et de clarté dans les divers passages de son étude d'impact et regrette que l'ensemble des divers tronçons appartenant au présent projet, à la ZAC Val Vert Croix Blanche ou à d'autres projets du secteur ne soient pas appréhendés dans leur globalité.

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

Les principaux enjeux environnementaux sont la consommation des espaces agricoles, les transports, l'eau et la gestion des eaux pluviales, les milieux naturels, les paysages.

L'aire d'étude est le plus souvent présentée comme élargie au projet de LCE dans son intégralité, y compris une « LCE est » non traitée dans le dossier, ce qui est appréciable.

Le diagnostic faune-flore (pages 44-52) présente des planches avec une aire d'étude rapprochée du projet restreint alors que la légende évoque le projet intégral. Il aurait pourtant été opportun de présenter ces planches dans leur intégralité pour mieux apprécier l'état initial du secteur.

2.1 Les sols pollués

La partie traitant des sites et sols pollués (page 68) est assez confuse. Cinq sites issus de la base de données Basol¹ sont cités sans être localisés sur une carte, les nombreux sites du secteur issus de la base de données Basias² ne sont pas listés (et donc pas pris en compte) et la carte censée présenter des sites et sols pollués du secteur présente 5 points non légendés sur un territoire très élargi ne localisant pas le projet.

La conclusion affirmant qu'il n'existe plus de site pollué sur l'aire d'étude n'apparaît pas démontrée et mériterait des précisions.

2.2 L'eau et les risques naturels

Le dossier fait référence à des dossiers loi sur l'eau « LCE ouest » et « RD 117 » en date d'avril 2016. La note de cadrage préalable de février 2016 recommandait de fournir le maximum d'informations disponibles dès la première étude d'impact, sans renvoyer aux éventuelles procédures ultérieures.

L'étude d'impact (page 32) note que des études géotechniques en 2009 ont mis en évidence la présence de nappes souterraines à une faible profondeur (environ 4 mètres) et que cette nappe doit être suivie et surveillée (pose de piézomètres). Il est également mentionné (page 33) que « l'ensemble des eaux pluviales est pris en charge par un réseau

¹ Inventaire des sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif (<http://basol.environnement.gouv.fr>)

² Inventaire historique de sites industriels et activités de service (<http://basias.brgm.fr>)

de noues/fossés et par un système d'assainissement classique en ce qui concerne la zone urbanisée. On trouve également dans l'aire d'étude des fossés servant de bassins de stockage. Sur la partie agricole, les eaux stockées dans les différents bassins s'infiltrent dans les sols. ». Ces éléments méritent d'être détaillés (description, justification, localisation).

Le risque inondation n'est traité qu'à travers une liste des arrêtés de reconnaissance de catastrophe naturelle des différentes communes concernées par le projet (pages 35-36), sans autre commentaire ou analyse. Ceci mériterait d'être plus amplement détaillé.

La carte des aléas du risque de retrait-gonflement des argiles montre un aléa moyen pour le site du projet et celle du risque remontée de nappes un aléa faible à très fort.

2.3 Les milieux naturels et les espaces agricoles

Milieux naturels et continuités écologiques

Une étude détaillée (étude d'impact faune flore de janvier 2016) de bonne qualité est jointe au dossier. Cette étude prend en compte les deux parties de la LCE non concernées par la ZAC Val Vert Croix Blanche, c'est-à-dire la « LCE ouest » et la « LCE est » ainsi que la RD117. L'étude d'impact reprend une partie des schémas et cartes de cette étude détaillée, en montrant soit le projet LCE dans sa globalité soit la partie ouest. Ceci mériterait d'être clarifié.

Les inventaires globaux ont eu lieu le 5 mai et le 6 juillet 2015 (floristique), le 18 juin, le 23 juillet et le 20 août 2015 (insectes et reptiles), le 17 mars 2015 (amphibiens), de février à septembre 2015 (cycle biologique complet) pour les oiseaux, le 26 juin 2015 pour les chiroptères. Les autres mammifères ont été recherchés mais les dates d'inventaires ne sont pas précisées.

162 espèces floristiques (inventaire global) dont quatre espèces à statut régional « assez rare », une espèce rare, une espèce très rare et une espèce « exceptionnelle » d'intérêt patrimonial (le Scirpe Glauque) ont été mises en évidence. Six espèces invasives ont été répertoriées.

Pour ce qui concerne la faune, deux espèces patrimoniales d'insectes ont été mises en évidence : la Decticelle bariolée et le Demi-deuil (déterminantes de ZNIEFF) ainsi qu'une espèce protégée de reptiles : le lézard des murailles. Sur la globalité du projet (hors ZAC mais comprenant la LCE est) 50 espèces d'oiseaux ont été observées dont 36 espèces protégées et onze considérées comme patrimoniales.

Pour ce qui concerne les chiroptères la pipistrelle commune (protection nationale) a été mise en évidence. Les 4 autres espèces de mammifères observées ne sont pas des espèces protégées.

L'étude des continuités écologiques se réfère au SRCE (pages 112-113). Le site du projet présente peu d'enjeu de niveau régional (corridor de la sous trame herbacée). Les continuités écologiques à l'échelle du territoire de projet sont évoquées mais leur fonctionnalité n'est pas étudiée.

Espaces agricoles

L'étude d'impact note (page 66) que l'agriculture est un enjeu très important en raison de la raréfaction des terres agricoles.

Les exploitations concernées par le projet de LCE sont citées mais le plan joint ne permet pas de les situer clairement (trop petit). La photographie (page 66) présentant les espaces agricoles de l'aire d'étude aurait du être localisée par un cône de vue sur une carte du site. Des précisions sont donc attendues sur ces points.

2.4 Transport, qualité de l'air et bruit

Déplacements

L'étude d'impact note que la thématique des transports et déplacements sur le secteur est un enjeu majeur. Il est mentionné que la zone d'étude présente d'importants dysfonctionnements en termes de trafic et que la Francilienne est très souvent saturée dans le secteur. Il aurait été opportun de présenter une étude de trafic détaillée afin d'apporter plus de compréhension aux schémas peu explicites des pages 60-61.

Le site est présenté page 59 comme desservi par de nombreuses lignes de bus mais le schéma qui les présente mériterait d'être plus clair et commenté plus précisément.

Qualité de l'air

Une étude « air et santé » en date de mars 2016 est jointe en annexe au dossier. La définition de la bande d'étude se fonde sur des données de trafic non référencées (page 5 de l'étude).

Il convient de noter que les communes concernées par le projet sont situées en zone sensible pour la qualité de l'air en Île-de-France d'après le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).

L'étude d'impact dans les quelques lignes (page 37) qu'elle consacre à la thématique de la qualité de l'air dans son état initial, fait référence à des données de 2008. Il aurait été opportun de se référer aux données 2015 du site Airparif, en justifiant de leur pertinence pour le périmètre d'étude.

Bruit

Une étude acoustique est jointe au dossier, six points de mesure proches des habitations concernées par le projet sont présentés, répartis sur le périmètre d'étude du projet. Aucun point de mesure ne concerne le tronçon de la RD 117 alors que des habitations s'y trouvent.

L'étude conclut à une ambiance sonore modérée de jour et de nuit.

2.5 Les paysages et l'archéologie

Paysage

L'étude d'impact (page 71) se réfère au guide des paysages urbains et naturels de l'Essonne ce qui est apprécié. Une étude paysagère est menée mais les vues (pages 71 à 73) ne sont pas localisées par leur cône de vue sur une carte, ce qui limite la possibilité d'appréhender les enjeux paysagers du secteur.

La note de cadrage préalable de février 2016, précisait pourtant que « Les points de vue proches et lointains, depuis et vers le site, devront être précisés et illustrés de photographies dont les angles de prise de vue devront être indiqués sur une carte. ».

Cette note de cadrage précisait également que « le projet d'infrastructure routière empruntera, pour partie, l'ancien chemin de Monthléry à Corbeil (actuel chemin du Vieux-Pavé), qui forme la limite entre les communes de Saint-Michel-sur-Orge et de Brétigny-sur-Orge. Il serait intéressant que le tracé et les aménagements de la LCE révèlent les anciens tracés historiques, ce qui assurerait à cette nouvelle liaison une meilleure accroche au territoire. ». Aucun commentaire sur ces points n'apparaît cependant dans l'étude d'impact.

Il est conclu (page 72) que « les enjeux principaux seront de pérenniser la respiration agricole dans le paysage urbain et de recomposer la frange urbaine avec cet espace agricole ».

Archéologie

Le dossier note (page 70) que la DRAC³ d'Île-de-France indique que le projet se trouve dans un secteur archéologique sensible et que conformément à la réglementation en vigueur, le maître d'ouvrage s'engage à signaler aux services concernés toute découverte fortuite mise à jour lors de la réalisation des travaux d'aménagement de la Liaison Centre Essonne.

2.6 Les risques technologiques

Les ICPE⁴ du secteur ne sont pas listées (page 69), une carte en localise certaines sans les nommer. Cependant l'étude d'impact note (page 69) que « la présence de plusieurs ICPE au sein de la zone industrielle constitue un potentiel de danger réel. ».

L'autorité environnementale note que la future voie longe deux entrepôts à Sainte Geneviève des Bois :

- PRECISIUM⁵ pour lequel le DIRI (document d'information sur les risques industriels) signale que des flux thermiques sortent au sud du site (zone concernée par la LCE).
- BEAULIEU PROPERTIES⁶ dont le DIRI indique également des flux thermiques qui sortent au sud du site (dans une plus grande mesure).

³ Direction Régionale des Affaires Culturelles

⁴ Installation classée pour la protection de l'environnement

⁵ Arrêté préfectoral du 28/09/2012

⁶ Arrêté préfectoral complémentaire du 06/04/2006 (les prescriptions se substituent à l'AP de 1992)

Il appartient donc au pétitionnaire de respecter les prescriptions en matière d'urbanisme, pour ce qui concerne les zones exposées à des effets létaux et des effets irréversibles et de justifier de la prise en compte des risques.

Les canalisations de transport de gaz et d'hydrocarbures ainsi que les lignes électriques du réseau stratégique sont signalées et cartographiées (page 34). L'étude d'impact note (page 69) que « la présence de tels réseaux représente un potentiel de danger important. Toutefois, les travaux de la LCE ne prévoient pas de les intercepter et les techniques pour maîtriser ce risque sont parfaitement connues et seront mises en œuvre. ».

Il convient de rappeler que les travaux à proximité des réseaux (et particulièrement des canalisations de transport) devront se faire dans le respect de la procédure de DT/DICT définie par le décret modifié n°2011-1241 du 5 octobre 2011.

3. Justification du projet retenu

Le dossier précise que le territoire de « Cœur d'Essonne Agglomération », au Sud de la Francilienne, va accueillir d'ici 2017 avec la ZAC Val Vert Croix Blanche, une nouvelle zone d'activités économiques. Il est également évoqué la requalification de la base aérienne 217 au Sud-Est de la ZAC, ainsi que la réalisation de logements et infrastructures sur le territoire du Val d'Orge et les territoires voisins. Il est noté ainsi que pour permettre la desserte de ces futures installations il s'est avéré nécessaire de créer de nouvelles voies de circulation, dont la LCE fait partie. Il aurait été opportun de donner plus de précisions sur ces divers aménagements que le projet doit contribuer à desservir ainsi que sur le schéma de déplacement projeté pour le territoire.

L'étude d'impact indique également que la création d'un TCSP (Transport en Commun et Site Propre) le long de la LCE et de la RD 117 doit permettre de renforcer l'offre en transport en commun du secteur pour mieux desservir la future gare routière de la ZAC Val Vert Croix Blanche et encourager un report modal de la voiture vers les transports en communs.

Variantes

Seule une variante 0 dite « scénario de référence à la date de mise en service » est évoquée, sans élément justifiant de la prise en compte de l'environnement la concernant (page 76). Pourtant l'étude d'impact note à diverses reprises que suite à des premières investigations de terrain et lors de la concertation du public de mai et juin 2015 (pages 26 à 30) des mesures d'évitement d'impacts ont été prises pour dévier le tracé initialement prévu. Il aurait donc été appréciable de développer ces points pour justifier l'évolution du projet et donc ses variantes, au regard de leurs impacts sur l'environnement et la santé.

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

Les principaux impacts concernent la consommation d'espaces agricoles, les transports et nuisances associées, la gestion des eaux pluviales, les milieux naturels et le paysage. Les impacts qui concernent l'aménagement de la RD117 sont très souvent omis, il conviendrait donc de compléter l'étude d'impact sur ce point.

Un tableau récapitulatif des mesures et leur suivi est présenté (pages 109 à 111). Sa clarté est appréciée.

4.1 La phase de travaux

Les effets temporaires du projet sur l'environnement ainsi que les mesures prévues et leurs suivis sont présentés pages 79 à 87. Le calendrier des travaux s'étend de 2017 à 2020. Une attention particulière devra être portée aux habitations proches du projet qui devraient subir les nuisances du chantier sur un temps non négligeable.

Les volumes de déblais à évacuer et de matériaux à apporter sont évalués page 25 pour la LCE mais ne sont pas précisés pour la RD117. L'autorité environnementale rappelle que la recherche analytique d'amiante devra être effectuée dans le cadre prévu de la rétrocession d'une route à l'agriculture.

Le trafic induit par les travaux est évoqué page 81 mais n'est pas évalué.

4.2 L'eau

La gestion des eaux pluviales prévue pour l'aménagement de la RD 117 n'est pas évoquée dans l'étude d'impact, seuls quelques éléments sont donnés concernant l'aménagement de la LCE. L'autorité environnementale rappelle que les dossiers de déclaration loi sur l'eau concernant la LCE ouest et l'aménagement de la RD117 ont été déposés et instruits et que le pétitionnaire aurait donc pu donner plus de détails sur les aménagements prévus. Il aurait ainsi pu préciser que l'aménagement prévu pour la RD117 doit supprimer les noues actuellement présentes en bord de route pour les remplacer par deux canalisations réservoir enterrées et que des avaloirs doivent être installés de part et d'autre de la future TCSP qui amèneront les eaux pluviales vers ces canalisations. Les eaux collectées par ces canalisations seront évacuées vers le fossé de Liers, via un poste de refoulement.

Des précisions et une meilleure présentation sont donc attendues concernant la gestion des eaux pluviales du projet.

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

Les déplacements

L'étude d'impact ne présente aucune étude détaillée de trafic ce qui est surprenant s'agissant d'un projet d'infrastructure routière. Les impacts du projet sur les déplacements ne sont pas évoqués. Une étude détaillée est donc attendue sur ce point qui doit prendre en compte les aménagements de la LCE et de la RD 117 et leurs impacts sur le trafic (routes, transports en commun et voies douces). Une étude sur le développement et la continuité des voies de circulation douce sur les communes environnantes et impactées par le projet serait également attendue.

Le dossier « air et santé » présenté en annexe ne peut sur ce point être pris en compte, car ses données trafic ne sont pas référencées (origine, date...), mais uniquement indiquées comme « ayant été fournies par le commanditaire » (page 10 de l'étude air et santé). La carte (page 11 de l'étude air et santé) censée présenter les tronçons routiers étudiés n'est par ailleurs pas légendée et n'indique pas si les tronçons sont actuels ou futurs (une partie de la RD 117 est omise).

Qualité de l'air

La conclusion (page 26) de l'étude air santé (jointe en annexe au dossier) note que le projet ne devrait pas engendrer de dégradation importante de la qualité de l'air.

Une EQRS⁷ a été menée suite à la présence d'un skate parc (site sensible) proche du projet et la conclusion est « qu'au regard des connaissances actuelles, les effets critiques n'apparaîtront pas a priori au sein de la population concernée » (page 34 de l'étude air et santé).

L'étude d'impact ne traite pas de l'articulation du projet avec le PPA⁸ et le SRCAE⁹.

Le bruit

Une étude acoustique a été réalisée (dossier en annexe) afin d'évaluer l'impact du projet sur les habitations situées à proximité. Cette étude présente les mêmes failles que l'étude air et santé concernant les données de trafic (absence de référencement) et ne prend en compte que le projet de LCE alors que des habitations se trouvent cependant concernées par l'aménagement de la RD 117.

4.4 Les milieux naturels et les espaces agricoles

Milieux naturels

Des mesures pertinentes d'évitement, de réduction d'impact, et de compensation sont décrites dans l'étude d'impact (pages 88 à 91) pour les différentes espèces observées, permettant de limiter l'impact du projet.

Il aurait été utile de reprendre dans l'étude d'impact le tableau de synthèse des impacts sur les milieux naturels, présenté dans l'étude détaillée jointe en annexe (pages 110 à 114 de cette étude) car sa clarté est appréciable.

⁷ Évaluation Quantitative des Risques Sanitaires

⁸ Plan de protection de l'atmosphère

⁹ Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie

Il est rappelé qu'en cas d'impacts résiduels touchant les espèces protégées, le maître d'ouvrage doit procéder, avant de démarrer les travaux, à une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées au sens de l'article L411-1 du code de l'environnement.

Il convient de noter que l'aménagement des espaces verts doit préconiser l'utilisation d'espèces non allergisantes. Or, il est prévu la plantation de frênes et de chênes le long de l'axe routier et piétonnier alors qu'ils sont répertoriés comme espèces au pouvoir allergisant fort et moyen, selon le guide du réseau national de surveillance aérobiologique (RNSA) disponible à l'adresse <http://www.vegetation-en-ville.org/>.

Espaces agricoles

Le développement futur de zones d'activités économiques et de voies de circulation au sein du territoire de Cœur d'Essonne Agglomération est important. Ces projets consommeront des espaces naturels, agricoles et forestiers et auront des conséquences économiques sur les exploitations agricoles.

Pour ce qui concerne le projet, la LCE va impacter des surfaces agricoles de très bonne qualité (environ 2,5 hectares) et trois exploitations.

Il convient de remarquer que la création de la LCE risque d'entraîner la rupture de la continuité du réseau de drainage et le maintien de sa fonctionnalité devra donc être assuré.

Des compensations sont prévues en concertation avec les agriculteurs :

- la démolition d'une route existante rétrocédée à l'agriculture (environ 3300 m²) dont la fertilité sera extrêmement faible,
- l'étude de la possibilité d'un remembrement.

D'autres compensations (non finalisées) sont évoquées mais le manque de précisions empêche d'en évaluer pleinement la pertinence :

- engagement de Cœur d'Essonne Agglomération dans un programme ambitieux de développement agricole à l'échelle de la collectivité,
- création d'un parc agricole ou ferme maraîchère afin de maintenir une activité agricole sur le site du projet de la ZAC Val Vert Croix Blanche (sans autre précision),
- maintien d'une surface agricole de l'ordre de 60 hectares d'un seul tenant sur le plateau pour garantir la viabilité d'une agriculture traditionnelle dans ce secteur (ce qui est très faible au regard des consommations du secteur).

Des précisions sont donc attendues concernant cette thématique, notamment sur les modalités de mise en œuvre (calendrier, maîtres d'ouvrage, périmètre, coût de ces mesures).

4.5 Le paysage

Le dossier note (page 98) que « les mesures d'intégration ou d'accompagnement du projet s'inscrivent dans une double optique de création d'une frange urbaine et de valorisation de l'itinéraire pour l'usager dans la continuité des aménagements de la ZAC Val Vert Croix Blanche. »

Cependant, les vues de l'état initial n'ayant pas été localisées par leur cône de vue sur une carte ni celles devant évoquer les impacts, il reste difficile pour le lecteur d'appréhender correctement la thématique des paysages.

Les planches présentées (pages 99 et 100) ne montrent pas de schéma concernant la RD 117 ce qui mérite d'être complété.

Des photomontages montrant des vues des franges urbaines et des lisières prévues du côté agricole seraient également appréciés.

4.6 Les effets cumulés

L'étude d'impact note (page 77) que quatre projets sont connus mais n'en cite que deux. L'étude est par ailleurs rapidement réduite aux effets cumulés avec la ZAC « Val Vert-Croix Blanche ».

La carte illustrant la thématique (page 77) n'est pas légendée et ne présente aucun projet, seules les délimitations des différentes communes sont visibles. Ceci devrait être corrigé.

Il aurait été utile (comme le recommandait la note de cadrage préalable) d'apprécier les impacts des aménagements liés aux projets prévus dans la ZAC Val Vert Croix Blanche (tronçon de la LCE située dans la ZAC, gare, autres tronçons de TSCP prévus dans la ZAC, liaisons douces, etc.) conformément à l'alinéa 12° de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Par ailleurs, les questions de déplacements, nuisances, espaces agricoles, paysage nécessitent d'être appréhendées à une échelle plus large, intégrant les autres projets prévus dans le secteur.

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 est présenté en début d'étude d'impact (pages 11 à 18). Un tableau présente les enjeux de l'état initial. Il aurait été appréciable de présenter également les impacts, mesures et suivis sous la forme d'un tableau (comme le fait l'étude d'impact). L'ajout de photographies participerait également à la compréhension des textes pour un public non averti.

6. Information, consultation et participation du public

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

