

PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le 04 MARS 2016

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-1125-16

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de déplacement de la ligne à 400 000 volts Penchard-Plessis Gassot

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet de déplacement de la ligne à 400 000 volts Penchard-Plessis Gassot, datée de mars 2013, réalisée par Inexia, et présentée par Réseau de Transport d'Electricité (RTE). Le projet a pour objet de déposer un tronçon de 6,5 kilomètres de ligne de transport d'électricité à 400 000 volts depuis le centre urbain de Louvres, et de poser un nouveau tronçon de 8 kilomètres. Ce projet, situé au nord-ouest de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, s'inscrit dans un territoire à dominante agricole, sur les communes de Chennevières-lès-Louvres, Fontenay-en-Parisis, Louvres et Villeron (95).

Les principaux enjeux environnementaux sont le paysage, l'agriculture et la forêt, les milieux naturels, le patrimoine, et les risques technologiques.

Le déplacement de la ligne permettra d'améliorer le cadre de vie dans le centre urbain de Louvres, et d'anticiper l'extension urbaine de la commune. Une solution de ligne aérienne a été retenue, ce qui est globalement favorable à la préservation des milieux naturels et du patrimoine archéologique du site, et défavorable au paysage et à l'avifaune. Un regroupement avec le linéaire d'infrastructures de transport a été recherché. L'agriculture et les servitudes de l'aéroport ont été prises en compte.

Une première étude d'impact a été réalisée et a fait l'objet en date du 12 décembre 2012 d'un avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet.

La présente étude d'impact correspond à une version actualisée qui prend en compte certaines remarques du CGEDD. Elle porte pour partie sur un fuseau, et pour partie sur un tracé de principe. En conséquence, l'étude s'appuie non seulement sur des mesures concrètes mais également sur des mesures conditionnelles, voire génériques. Les volets eau, forêt, zones humides, et archéologie ont été, en revanche, actualisés sur la base d'un tracé définitif, et font l'objet d'une note de présentation spécifique datant de 2015.

L'autorité environnementale recommande principalement:

- d'approfondir l'état initial des continuités écologiques et de la biodiversité,
- de compenser les atteintes au Bois Jean Laurent,
- d'illustrer davantage les impacts paysagers du projet,
- d'intégrer au dossier le diagnostic des zones humides, et un résumé non technique.

*

* *

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, 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. Cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Le projet de déplacement de la ligne à 400 000 volts Penchard-Plessis Gassot est concerné par la rubrique 28 « Ouvrages de transport et de distribution d'énergie électrique » du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement. L'autorité environnementale a été saisie dans le cadre de la procédure d'approbation du projet d'ouvrages dans les formes prévues à l'article 4 du décret n°2011-1697 du 1er décembre 2011 modifié.

Une première version de l'étude d'impact a été présentée dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet, approuvée en 2014. Son actualisation était justifiée par les évolutions suivantes, intervenues depuis la première version :

- un tracé définitif du projet a été défini par le maître d'ouvrage,
- deux schémas de planification régionale s'appliquant au projet ont été respectivement élaboré et révisé : le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Île-de-France, et le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF),
- des recommandations et observations ont été émises dans le cadre de la procédure de DUP, respectivement par l'autorité environnementale du CGEDD (2012), et les maires et services concernés par le projet.

Le présent avis de l'autorité environnementale porte sur l'étude d'impact actualisée (mars 2013), un mémoire en réponse aux recommandations de l'autorité environnementale (mars 2013) et une note de présentation (2015).

Les volets suivants ont été actualisés, conformément aux recommandations de l'autorité environnementale du CGEDD, ce qui est à souligner :

- impacts sur les captages d'eau de consommation et l'archéologie (phase travaux),
- impacts sur les boisements,
- connaissance des zones humides,
- connaissance des enjeux et évaluation des incidences Natura 2000 (abordées dans le mémoire en réponse à l'autorité environnementale du CGEDD, datant de 2013 et joint au dossier),
- visibilité du projet depuis Goussainville.

Les modifications apportées par le maître d'ouvrage sont signalées en bleu dans la nouvelle version de l'étude d'impact, ce qui est à souligner.

L'étude porte pour partie sur un fuseau et pour partie sur un tracé de principe. En conséquence, elle s'appuie non seulement sur des mesures concrètes mais également sur des mesures conditionnelles, voire génériques. Elle fait donc l'objet d'une marge d'incertitude, malgré le stade avancé du projet. Ainsi que mentionné dans le précédent avis, l'autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de reformuler ces mesures pour les adapter au projet et à son contexte. Par ailleurs, la note de présentation jointe (2015) présente un tracé définitif. Les études détaillées du projet ont donc probablement été réalisées, et l'autorité environnementale recommande de les présenter dans le dossier.

1.3. Contexte et description du projet

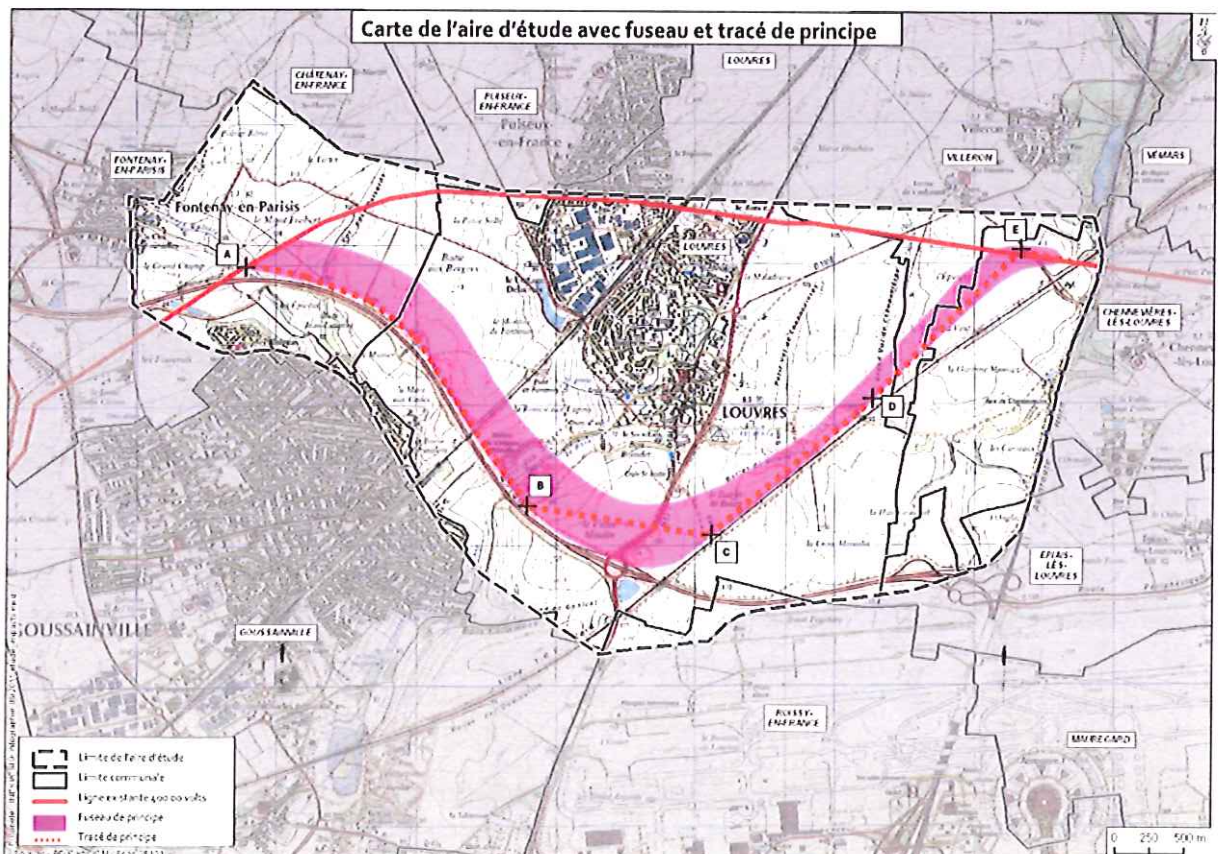
Le projet s'implante sur les communes de Chennevières-lès-Louvres, Fontenay-en-Paris, Louvres et Villeron, situées au nord-ouest de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle.

Il a pour objet :

- de déconnecter et déposer un tronçon de 6,5 kilomètres de ligne de transport d'électricité à 400 000 volts du centre urbain de Louvres, dans un objectif d'amélioration du cadre de vie, et d'anticipation de l'extension urbaine de la commune ;
- de poser et raccorder un nouveau tronçon, de 8 kilomètres, dans une zone rurale du secteur.

Le tronçon à déplacer fait partie de la ligne Penchard-Plessis-Gassot (longue de 38 kilomètres), qui dessert le nord-est de l'Île-de-France et assure la liaison entre différentes zones du territoire national.

Le nouveau tronçon s'implante à proximité d'infrastructures de transport, sur un territoire agricole interceptant pour l'essentiel le sud de la commune de Louvres. Le site est ponctuellement concerné par des milieux naturels et boisés, et des îlots bâtis.



Au regard des informations figurant dans l'étude d'impact, les travaux incluront :

- La pose de 18 pylônes, de 17 à 50 mètres de haut, et de 70 à 260 mètres carrés de surface au sol, reposant sur des massifs bétons ou des pieux pouvant atteindre 20 mètres de profondeur. Les pylônes ont été localisés par le pétitionnaire conformément aux recommandations de l'autorité environnementale du CGEDD. Toutefois, ainsi que mentionné dans le précédent avis, l'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par la mention, pour chaque emplacement, du type de pylône retenu.
- La dépose de 13 pylônes, dont 9 de 70 mètres carrés de surface moyenne au sol, situés en terrain agricole.
- L'aménagement de voies d'accès et de surfaces logistiques pour le chantier, dont la superficie totale aurait gagné à être estimée.
- La coupe de végétation, le décapage et les terrassements à la base des pylônes et sur les aménagements de chantier.

Le projet sera réalisé entre mars 2016 et août 2017.

Il aurait été apprécié que le terme de « support », que l'on retrouve à maintes reprises dans l'étude d'impact, soit défini dans le glossaire. Dans le présent avis, il a été considéré qu'il s'agissait d'un pylône.

2. L'analyse des enjeux environnementaux

Les principaux enjeux environnementaux du fuseau du projet sont les continuités écologiques, les zones humides, l'agriculture, le patrimoine, et les risques technologiques.

Risques

La ligne existante est située à proximité de 350 logements. Le fuseau du projet est implanté hors des centres urbains, et au nord-ouest de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle. Ce dernier génère des servitudes de plafonnement des ouvrages pour la circulation des avions et la propagation des ondes radioélectriques.

Espaces naturels, agricoles, et forestiers

Le fuseau du projet est concerné principalement par de la monoculture et ponctuellement par des prairies, boisements, îlots bâtis, un cours d'eau et un fossé. Il intercepte également des zones à probabilité importante de présence de zones humides.

L'état initial aurait gagné à intégrer un diagnostic faune flore, portant a minima sur les sites à enjeux (zones d'implantation des pylônes et des aménagements de chantier), et incluant les espèces remarquables et protégées. Il aurait également été appréciable de mieux étayer le raisonnement concluant à la banalité des milieux et à l'absence d'enjeu avifaune. Les espaces naturels, agricoles, et forestiers du fuseau du projet sont en effet favorables aux oiseaux. Il est indiqué qu'aucune trame verte ou bleue n'intercepte l'aire d'étude du projet. Or des corridors définis par le SRCE d'Île-de-France, longent voire interceptent le tracé de principe défini dans l'étude d'impact. Il s'agit d'un corridor herbacé, et de plusieurs corridors calcaires à restaurer. Ces corridors présentent une fonctionnalité réduite mais doivent être pris en compte.

Par conséquent, en cohérence avec le précédent avis de l'autorité environnementale (CGEDD), et suite à l'adoption du SRCE d'Île-de-France, l'autorité environnementale recommande d'identifier précisément les espèces inféodées aux boisements et aux espaces ouverts interceptés par le projet. Elle recommande également de vérifier la présence d'espèces remarquables voire protégées.

D'après la note de présentation, une expertise conforme à l'arrêté du 24 juin 2008 modifié a montré qu'aucune zone humide répondant à la réglementation n'est présente sur le tracé. Toutefois, l'étude n'est pas annexée au dossier et il n'est donc pas possible d'en vérifier le protocole.

Enfin, l'autorité environnementale souligne que l'étude d'impact n'identifie pas de susceptibilité d'enjeu pour le réseau Natura 2000 sur le site.

Paysage et patrimoine

Le fuseau du projet est concerné par un paysage agricole ouvert entrecoupé d'infrastructures de transport et d'entités naturelles. Plusieurs monuments historiques et espaces boisés réglementés interceptent le fuseau du projet, ou se situent à proximité. L'état initial identifie des sites archéologiques sur le fuseau du projet. Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Louvres (2010) en identifie deux supplémentaires (à l'ouest du Bois Jean-Laurent, et au nord des vestiges du Château d'Orville).

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Le projet prend le parti de réaliser des lignes aériennes. Cette disposition réduit les effets sur les milieux naturels et le patrimoine archéologique. En revanche, elle ne représente pas l'option la plus favorable au paysage et à l'avifaune.

Trois fuseaux de pré-localisation du tracé ont été envisagés dans le cadre de la conception du projet. Le fuseau retenu évite les zones urbanisées, ou prévues d'être urbanisées, et prend en compte (selon l'étude) les servitudes radioélectriques de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle.

Les impacts du projet sur le paysage et l'agriculture sont réduits par un regroupement du tracé avec les infrastructures de transport. Un évitement de l'aire d'accueil des gens du voyage, des espaces boisés réglementés, prairies, zones humides, périmètres de protection de captages d'eau potable, et zones archéologiques semble avoir été recherché. Des mesures de réduction d'impact (défrichement raisonné) et d'accompagnement (indemnisation des agriculteurs) sont prévues dans l'étude.

La conception du projet semble donc s'être appuyée sur une séquence éviter, réduire, compenser.

Toutefois, celle-ci aurait gagné :

- à s'appuyer sur un état initial plus complet et plus approfondi des continuités écologiques et de la biodiversité ;
- à être menée à son terme, notamment par la proposition de mesures de compensation pour la forêt, en partie défrichée.

Selon l'étude, le projet est compatible avec le PLU. Une analyse de l'articulation avec le SDRIF, qui identifie notamment une liaison de respiration longeant le fuseau du projet, aurait été appréciée. Cette liaison assure en effet une coupure d'urbanisation essentielle dans la structuration de l'espace et du paysage.

Par ailleurs, comme mentionné dans le précédent avis, l'autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de commenter les besoins exprimés par les collectivités locales et les citoyens, de manière à préciser les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations environnementales, le projet présenté a été retenu.

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

Le projet impactera principalement le paysage, la forêt, les continuités écologiques, et la biodiversité.

Gestion de l'eau

La création de pistes d'accès et de plate-formes de chantier, ainsi que la coupe de végétation (en particulier les arbres), pourraient augmenter le ruissellement des eaux sur le site. L'apport de terre meuble autour des pylônes, en cas de fondations profondes, pourrait

augmenter le risque de pollution des eaux souterraines, dans un secteur où des intrants agricoles sont utilisés. Des pompages de fond de fouille et un rejet des eaux d'exhaure à proximité (après filtration) pourraient être effectués lors des travaux. Il aurait été apprécié que l'étude d'impact analyse davantage ces effets, ou du moins fournisse des indications sur le dépôt d'un éventuel dossier loi sur l'eau, et sur l'articulation des travaux avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine Normandie 2016-2021.

Le périmètre de protection éloigné des captages de Fosse aux ducs et de Fontenay-en-Parisis est correctement pris en compte par l'étude. Dans la note de présentation, il est indiqué que trois pylônes seront implantés dans ce périmètre. Le recours à des fondations superficielles en limitera les effets négatifs. Les travaux feront également l'objet de mesures de prévention des pollutions accidentelles.

Risques

La ligne existante, traversant le centre urbain de Louvres, à proximité de 350 logements, sera déposée. Le tracé de principe défini dans l'étude d'impact s'implantera à plus de 500 mètres des zones urbanisées ou prévues d'être urbanisées. Le projet aura donc des effets positifs concernant l'exposition aux ondes électromagnétiques. Selon la note de présentation, la partie sud du tracé, entre les pylônes 57N et 55N, sera située à plus de 165 mètres de l'aire d'accueil des gens du voyage.

Selon l'étude d'impact, le projet prendra également en compte les servitudes aéronautiques et radioélectriques de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle.

Espaces naturels, agricoles, et forestiers

En l'absence de diagnostic faune flore, il n'est pas possible d'apprécier l'ensemble des impacts du projet sur les milieux naturels, ni ceux sur les espèces protégées.

La ligne électrique, aérienne, engendrera un risque de percussion et d'électrocution pour les oiseaux. Aucune mesure de réduction de ces effets négatifs (balises par exemple) n'étant prévue, des impacts notables sur ces espèces ne peuvent être exclus.

Selon l'étude d'impact et la note de présentation, le tracé franchira de manière raisonnée le Bois Jean Laurent. Aucune mesure de compensation n'a toutefois été évoquée. L'autorité environnementale recommande que le maître d'ouvrage compense l'impact du projet sur :

- l'activité de l'exploitant sylvicole ;
- la fonctionnalité écologique du bois (nécessitant la plantation d'une surface équivalente à l'ordre de grandeur de la surface de l'ensemble du boisement traversé - comme mentionné dans le précédent avis) ;
- les services environnementaux rendus par ce bois (en particulier, la contribution au maintien la qualité de l'eau, la fonction de puits carbone, et la valeur paysagère).

Compte tenu des remarques formulées à l'état initial sur la présence de continuités écologiques au titre du SRCE, l'étude d'impact mériterait d'être actualisée afin de prendre en compte ce document et les objectifs de préservation et de restauration qu'il fixe.

Pour ce qui concerne les travaux, il aurait été apprécié que l'ensemble des périodes les plus impactantes pour la biodiversité soient évitées. En effet, les fondations des pylônes seront réalisées de mars à mai 2016, et la dépose des pylônes existants, y compris arasement des fondations, de juillet 2017 à août 2017. Toutefois, la période de nidification sera évitée lors du défrichement au sein du Bois Jean Laurent.

La majeure partie de la ligne sera implantée en terrain agricole. L'étude d'impact estime à 630 mètres carrés la surface restituée à l'agriculture par la dépose des pylônes existants, et à 1 340 mètres carrés la surface déduite suite à l'installation de nouveaux pylônes, soit une perte nette de 710 mètres carrés. Le projet prévoit néanmoins des mesures appréciables de réduction d'impact et d'accompagnement (indemnisation des agriculteurs).

Paysages et patrimoine

Le projet engendrera des impacts notables sur le paysage, les lignes électriques aériennes ne pouvant être masquées dans un paysage agricole ouvert. Cet impact sera toutefois réduit par une implantation à proximité d'infrastructures existantes. D'autre part, la dépose de la ligne existante permettra d'améliorer la qualité du paysage dans le centre urbain de Louvres. La distance entre le front urbain de Goussainville et la future ligne sera comprise entre 200 et 500 mètres suivant les endroits. Depuis le nord de Goussainville, la partie basse des pylônes sera masquée par des zones boisées éparses. Depuis Villeron, la qualité paysagère devrait s'améliorer par regroupement de la ligne électrique avec la voie ferrée. Depuis Chennevières-Lès-Louvres, l'impact paysager sera nul (terme utilisé dans l'étude) en raison de l'écran formé par le bois Renault.

L'étude d'impact intègre des photomontages du projet, représentant et localisant des points de vue orientés vers le projet. Elle aurait toutefois gagné à localiser le périmètre de visibilité de la nouvelle ligne, et à inclure des points de vue depuis le Ruisseau du Rhin, depuis le centre urbain de Louvres vers la plaine, et depuis les immeubles les plus hauts de la zone d'étude.

Le tracé sera implanté au-delà des périmètres de protection des monuments historiques. Toutefois, il traversera le Bois Jean Laurent. Il s'agit d'un espace paysager remarquable identifié au titre de l'article L.123-1-5 7° du code de l'urbanisme. De plus, selon l'état initial, les boisements constituent des éléments de paysage à enjeu environnemental fort.

Ainsi, comme mentionné dans le précédent avis, l'autorité environnementale recommande de compléter l'étude paysagère du projet.

Par ailleurs, les ouvertures de fouilles pourraient intercepter des vestiges archéologiques, en particulier au lieu-dit « Poirier à la Malice ». Au regard de l'étude d'impact, le maître d'ouvrage devrait avoir consulté le Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine (STAP) du Val d'Oise avant la réalisation des études détaillées.

Phase travaux

Les entreprises de travaux appliqueront un « plan d'assurance environnement », intégré dans les Dossiers de Consultation des Entreprises (DCE), concernant les pollutions accidentelles des sols et des eaux, le bruit, et les déchets de chantier. Des mesures de réduction des émissions de poussières et des perturbations des déplacements sont également prévues. Toutefois, comme mentionné dans le précédent avis, l'autorité environnementale recommande de confirmer, en prenant des engagements fermes, les mesures de protection des milieux naturels, de prévention des pollutions accidentelles (hors périmètre de protection de captage), de limitation des émissions de poussières, et de régulation de la circulation automobile. Il conviendra également, comme indiqué dans l'étude, de veiller particulièrement à la réduction des nuisances près des habitations.

L'autorité environnementale souligne qu'une extension significative de l'urbanisation est projetée sur la commune de Louvres, et que des mesures de coordination avec d'éventuels chantiers simultanés pourraient à ce titre être nécessaires.

Les déblais du chantier, excédentaires, seront évacués vers un centre d'enfouissement technique. Il aurait été apprécié que le maître d'ouvrage identifie des filières de réutilisation et de recyclage de ces déblais, et analyse l'articulation des travaux avec le Plan départemental des déchets du BTP, dans une perspective de gestion économe des ressources en matériaux.

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.

Au regard du précédent avis, un résumé non technique était inclus dans le dossier. L'autorité environnementale recommandait de réécrire de façon plus synthétique le résumé non technique et de ne pas dépasser 25 pages.

À défaut d'un résumé non technique, une note de présentation du projet est incluse dans le présent dossier, mais ne reprend que très partiellement les attendus réglementaires du résumé non technique. Elle comporte par ailleurs plusieurs informations importantes qu'il aurait convenu de faire figurer dans l'étude d'impact.

L'autorité environnementale recommande donc d'intégrer au dossier un résumé non technique ne dépassant pas 25 pages et répondant aux exigences de la réglementation.

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

Pour le Préfet de Région, et par délégation
Le préfet, secrétaire général
pour les affaires régionales d'Île-de-France



Yannick IMBERT