

PRÉFECTURE DE REGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Direction régionale de l'Environnement
d'Ile-de-France
Bassin Seine-Normandie

Le **05 MAR 2010**

Évaluation environnementale des projets

N° 2010/3617/DI/EN.

Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement de l'infrastructure multimodale RD 36

Résumé de l'avis

Le présent avis concerne le projet d'aménagement, porté par les conseils généraux des Yvelines et de l'Essonne, d'une infrastructure multimodale entre les communes de Châteaufort et Palaiseau. Il s'agit de l'implantation d'une voirie routière en 2x2 voies le long de la route départementale 36 existante. La route actuelle étant requalifiée pour permettre la circulation de transports en commun et de modes doux sur des voies propres. Ce projet de transport s'insère dans un programme plus large de développement du plateau de Saclay, lié notamment au projet du Grand Paris et à l'Opération d'Intérêt National de Paris Saclay.

Le présent dossier correspond à la demande de déclaration d'utilité publique pour le projet. L'étude d'impact présente de manière claire les étapes successives de modifications ayant conduit au projet final retenu. Les observations de l'autorité environnementale portent plus particulièrement sur l'analyse des effets induits par les mesures d'accompagnement phonique prévues par le pétitionnaire. Les ouvrages proposés peuvent entraîner des effets notables sur le paysage et les milieux naturels. Il aurait été ainsi souhaitable que les dimensionnements des dispositifs soient justifiés au vu des besoins en matière de réduction des nuisances sonores. Les observations portent également sur les bassins de stockage des eaux pluviales, la gestion des matériaux sur le site et les milieux naturels.

*
* *

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale de l'environnement 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 n°85/337/CEE du 27 juin 1985 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, le décret n°2009-496 du 30 avril 2009, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2009 désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du code de l'environnement.

La saisine pour ce projet est conforme au décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 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 85/337/CEE.

A la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments dont le préfet de département tient compte pour prendre la décision d'autoriser ou non.

1.3 Contexte du projet

La route départementale 36 assure actuellement une double fonction de transit régional Est-Ouest et de desserte locale. La forte utilisation de cet axe 2x1 voies et le développement futur du plateau de Saclay conduisent les conseils généraux de l'Essonne et des Yvelines à proposer la construction d'un nouvel axe routier qui reliera Châteaufort à Palaiseau. Cette nouvelle voirie en 2x2 voies sera implantée le long de l'axe existant, ce dernier servira à la circulation des transports en commun en site propre.

Le dossier présenté ici correspond au document d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) pour ce projet.

2. Les enjeux environnementaux

2.1 L'insertion de ce projet dans un programme global de développement

Ce projet d'implantation d'une infrastructure routière s'insère dans un programme plus large de développement de ce secteur. Le dossier évoque bien les articulations entre le projet et les grandes opérations, en particulier avec l'Opération d'Intérêt National (OIN) et la double boucle qui correspond au projet de réseau de transport du Grand Paris. Les objectifs de développement des communes sont également abordés. En lien avec ces

opérations, le pétitionnaire prévoit que certains ouvrages routiers présentent des possibilités de réversibilité pour s'adapter aux grands projets d'aménagement à venir.

Le dossier précise également en page 52 que le programme de développement global sera basé sur l'excellence environnementale. Un affichage écologique fort doit alors conduire les différents pétitionnaires à présenter des mesures suffisantes pour parvenir à cet objectif.

S'agissant de la planification relative à la gestion de l'eau, l'autorité environnementale regrette que le dossier ne porte pas mention d'une réflexion globale à l'échelle du plateau de Saclay. En effet, la réalisation de chacun des projets pourrait ne pas avoir d'effets notables sur l'eau mais les impacts cumulés des différentes opérations pourraient conduire à une modification importante de l'état existant. Cette ressource représente pourtant un des enjeux majeurs de ce territoire.

De plus, le dossier ne fait pas référence aux documents de planification relatifs à cette thématique, comme le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) approuvé le 20 novembre 2009, et les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de l'Orge, de l'Yvette ou de la Bièvre, avec lesquels les décisions administratives dans le domaine de l'eau et les documents d'urbanisme doivent être compatibles.

2.2 Prise en compte de l'environnement et justification du projet retenu

Le dossier d'étude d'impact comprend une rubrique portant sur l'historique du projet. Cette section est tout à fait intéressante pour comprendre les évolutions de ce projet et des différents scénarios étudiés.

Dans un premier temps, trois variantes avaient été examinées pour le tracé, une Sud, une Nord et une centrale. La démarche d'analyse multicritères a ainsi permis de retenir le tracé Sud, permettant notamment de réduire de façon importante la consommation d'espaces agricoles et les délaissés routiers.

Pour les aménagements ponctuels comme les giratoires, ou les échangeurs, plusieurs variantes ont été proposées.

L'autorité environnementale considère cette démarche comme essentielle pour comprendre les enjeux du territoire et pour orienter les choix vers les solutions les plus respectueuses de l'environnement. L'utilisation de la carte de synthèse des contraintes et des enjeux présentée en page 93 aurait permis d'améliorer les travaux de comparaison effectués.

3. Les impacts environnementaux

Le pétitionnaire a fait le choix de distinguer les effets temporaires liés à la phase de travaux, des effets permanents liés à l'exploitation de l'infrastructure routière. Les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser les impacts sont proposées au niveau de chacun des impacts.

Les observations de l'autorité environnementale portent plus particulièrement sur les impacts des mesures d'accompagnement prévues par le pétitionnaire, sur les ouvrages de rétention des eaux pluviales, sur la gestion des matériaux et sur les milieux naturels.

La réalisation de l'infrastructure routière en 2x2 voies entraînera une augmentation des nuisances sonores, qu'il convient de limiter. Le pétitionnaire propose ainsi la mise en place de protections phoniques, notamment des murs anti-bruit le long des voies.

L'étude acoustique réalisée pour le projet s'est appuyé sur trois scénarios distincts :

- Sans projet à l'horizon 2020 ;

- Avec projet à l'horizon 2020 ;
- Avec projet à l'horizon 2020 avec la mise en place de protections phoniques.

Ces choix sont tout à fait pertinents pour bien expliciter la démarche prise par le bureau d'étude. De plus, les graphiques permettent de visualiser les réductions des nuisances sonores induites grâce aux ouvrages prévus.

Si les cas d'étude prennent bien en compte les différentes situations, il est regrettable que le dossier n'étudie pas d'autres propositions techniques d'ouvrages de protection que les murs anti-bruit. De plus, pour les murs anti-bruit présentés, le dossier ne présente pas de justification de leurs dimensionnements.

S'agissant du mur anti-bruit proposé entre le giratoire RD 838 et le giratoire RD 361, le graphique de la page 187 montre une réduction importante des nuisances notamment pour les habitants de la commune de Villiers-le-Bâcle. Cette mesure permettra ainsi de maintenir un cadre de vie agréable.

Il apparaît également que les nuisances sonores seront réduites au niveau de certains secteurs non urbanisés comme le plateau agricole ou certains secteurs à proximité immédiate de la commune. Sur ce point, il semble que la protection phonique soit surdimensionnée par rapport aux besoins. Si sur le principe une réduction du bruit est acceptable, les effets notables de l'ouvrage sur le paysage et les milieux naturels doivent conduire le pétitionnaire à approfondir ce point.

En ce qui concerne les aspects paysagers, le projet se développe sur un secteur de plateau à dominante agricole, caractérisé par de larges perspectives paysagères sur le plateau. L'implantation du mur anti-bruit de 2,50 mètres de haut sur une grande longueur le long des parcelles agricoles entraînera le cloisonnement du territoire. Les vues seront alors bloquées par l'ouvrage, l'impression de paysage ouvert sera altérée.

Sur ce point, les objectifs envisagés par le pétitionnaire en page 145 peuvent ainsi paraître contradictoires. En effet, "la mise en valeur des perspectives intéressantes" peut dans ce contexte de large plateau ouvert ne pas être compatible avec "une intégration dans la perception du site des protections phoniques".

Concernant les milieux naturels, l'implantation de ce dispositif sur ce secteur agricole ouvert aura des impacts potentiels sur les déplacements d'espèces faunistiques. La réalisation de l'ouvrage phonique rendrait l'infrastructure infranchissable. À ce titre, il convient de rappeler qu'une des priorités du Grenelle de l'environnement porte sur la préservation et la restauration de continuités écologiques. Il aurait donc été souhaitable que dans un premier temps le volet écologique de l'état initial soit approfondi et précise les déplacements de la faune au sein de ce territoire situé à proximité de nombreux espaces naturels, notamment des vallées de l'Yvette et de la Bièvre.

- Dans un deuxième temps, le dossier aurait pu analyser les impacts d'une fragmentation importante du territoire et ainsi proposer des mesures suffisantes et adaptées pour maintenir les fonctionnalités écologiques. Le dossier précise que dans la suite de l'élaboration du projet, des mesures spécifiques pour le franchissement de la petite faune pourront être envisagées. Il conviendrait au contraire que les mesures d'accompagnement soient présentées à ce stade d'avancement du projet dans l'étude d'impact. L'autorité environnementale regrette que la prise en compte des continuités écologiques reste sommaire.

En résumé, les protections phoniques au niveau des secteurs urbanisés concernés par ce tracé routier sont utiles. Toutefois, les gains en matière de réductions sonores auraient dû être explicités pour s'assurer des niveaux sonores à terme.

Par ailleurs, s'agissant du mur anti-bruit le long des parcelles agricoles du plateau, il est important de noter que ces ouvrages auront des effets notables sur le paysage et les déplacements d'espèces faunistiques. Il conviendrait donc de justifier l'implantation de ces protections et d'analyser plus finement les impacts induits par cet ouvrage, en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement.

Enfin, s'agissant des secteurs urbanisables, l'autorité environnementale s'interroge sur la pertinence de l'implantation de logements le long de cet axe routier. En effet, il est avéré que la pollution de l'air aux abords des routes de ce gabarit peut être très importante. En cas d'implantation d'activités économiques, le dimensionnement des ouvrages de protection phonique pourraient alors être réduits, ou d'autres solutions techniques pourraient être envisagées.

S'agissant de la thématique Eau, le dossier mentionne une étude hydraulique et hydrologique menée en 2009 qui n'est pas jointe au dossier. Ces éléments auraient cependant permis d'apporter des éléments de précision sur le projet.

Le principe retenu est un système de régulation des eaux pluviales utilisant des fossés, noues et bassins, avec rejet dans les rigoles et les étangs de Saclay. Il convient de noter que les bassins versants proches sont soumis à des risques importants d'inondation. Les débits de fuite prescrits ne devront pas aggraver la situation en matière d'inondation. Le cas des événements exceptionnels est à considérer avec attention.

L'alternative en terme d'infiltration a été écartée, du fait de la faible perméabilité du sol et des objectifs de qualité de la nappe des sables de Fontainebleau exploitée pour l'alimentation en eau potable. Ces arguments sont tout à fait justifiés. Il aurait été intéressant néanmoins que le dossier comprenne des éléments plus détaillés. D'autres possibilités auraient pu être étudiées.

L'implantation des bassins de rétention prévus le long de l'infrastructure nécessitera des mouvements de terres. Il aurait été souhaitable que la gestion des terres excavées soit traitée dans le dossier, notamment les volumes potentiels de matériaux et les destinations possibles pour ces terres. Leur réutilisation sur place devrait être favorisée.

Le projet prévoit la plantation d'arbres en périphérie des bassins. Ce principe d'insertion des ouvrages sous forme de remises boisées est tout à fait intéressant. L'aspect des berges visibles les premières années, pourra être adouci par l'aménagement de pentes douces, et en évitant les formes géométriques.

Par ailleurs, le projet prévoit l'implantation d'un bassin de stockage des eaux pluviales au niveau du giratoire de la RD 128 dans un secteur présentant une grande sensibilité environnementale et paysagère. Il est en effet situé sur le versant d'un vallon, à proximité du périmètre de site de « la vallée de la Bièvre », classé par décret du 7 juillet 2000, en application des articles L.341-1 et suivants du code de l'environnement. Il aurait été préférable qu'une autre localisation soit recherchée, afin de ménager les abords de ce site protégé.

Enfin, outre ce qui a été dit sur les déplacements des espèces faunistiques, le dossier conclut au faible impact de la nouvelle voirie sur les milieux naturels, du fait de l'absence d'espèces protégées ou remarquables. La proximité de nombreux sites naturels majeurs de la région à proximité du plateau de Saclay doit cependant conduire les constructeurs à prendre toutes les précautions nécessaires pour ne pas impacter directement des populations ou leurs fonctionnalités écologiques. Sur ce point, le dossier n'apporte pas d'éléments approfondis.

À ce sujet, l'autorité environnementale rappelle que la destruction d'espèces protégées est interdite en vertu des dispositions de l'article R.411-1 du code de l'environnement. Si des espèces protégées étaient observées sur le site d'implantation de la route, une demande spécifique de dérogation à l'interdiction de destruction devra être déposée dans le cadre d'un dossier soumis à l'avis du Conseil National de Protection de la Nature.

4. Résumé Non Technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le document présenté aborde bien l'ensemble des thématiques traitées dans l'étude générale, et rend l'appropriation du projet par le lecteur assez simple.

On peut toutefois regretter l'absence de synthèses au niveau des différentes parties. L'ajout de la carte de synthèse des enjeux et des contraintes dans cette rubrique aurait été intéressante. De même, l'ajout d'un tableau synthétique des impacts du projet et des mesures associées pour les réduire aurait été un élément permettant de faciliter la compréhension de tous.

De plus, l'ajout de cartes du projet dans le résumé non technique aurait été un plus pour ne pas à se référer au dossier complet.

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 de l'Environnement d'Ile-de-France. Celui-ci doit être joint au dossier mis à l'enquête publique.

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


Daniela CANEPA