

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-554-12

2012-5546

**Avis de l'autorité environnementale
sur le projet de requalification de la RD50
entre Fleury-en-Bière et Perthes-en-Gâtinais (Seine-et-Marne)**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de requalification de la route départementale RD50 entre Fleury-en-Bière et Perthes-en-Gâtinais (Seine-et-Marne). Le projet, présenté par le Conseil Général de la Seine-et-Marne, consiste à :

- aménager un carrefour giratoire à l'intersection des routes départementales RD50 et RD637,
 - créer une voie verte (piste cyclable de 3 mètres de large) le long de la RD50, avec réalisation d'un passage inférieur pour permettre le franchissement de la RD637 par les cycles,
 - recalibrer la RD50 : largeur portée à 5,50 mètres, création de fossés et d'accotements.
- Il s'agit du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP).

Le projet vise principalement à améliorer les conditions de sécurité des différents usagers de la route, et notamment les piétons et les cycles, tout en assurant une bonne insertion paysagère du projet.

Bien qu'assez peu illustrée, l'étude d'impact présentée est de bonne qualité. Les principales remarques de l'autorité environnementale portent sur les points suivants :

- Les milieux naturels sont succinctement décrits, notamment pour ce qui concerne les espèces protégées éventuellement présentes. Toutefois, des mesures adaptées à ce type de projet ont été prévues pour minimiser les impacts potentiels, en particulier par rapport aux espèces invasives. Il conviendra de s'assurer que ces mesures sont suffisantes.
- Pour ce qui concerne la gestion des eaux pluviales, et au vu des surfaces concernées, le projet semble relever d'une procédure de déclaration au titre de la loi sur l'eau, ce qui n'a pas été pris en compte dans le dossier.

L'autorité environnementale souligne la mise en place d'une démarche visant à garantir l'effectivité des mesures prévues pour limiter les nuisances de chantier, ainsi que le traitement paysager de qualité de ce projet de requalification routière.

*

* *

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.

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 85/337/CEE.

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

1.3. Contexte et description du projet

La route départementale RD50 relie Perthes-en-Gâtinais à Fleury-en-Bière, dans le département de la Seine-et-Marne, en croisant la route départementale RD637. La RD50 supporte un trafic de 1 100 véhicules par jour, la RD637 un trafic de plus de 17 000 véhicules par jour : du fait de ce trafic important et des vitesses élevées pratiquées par les usagers, les conditions de sécurité à cette intersection ne sont pas satisfaisantes.

Le projet de requalification de la RD50, présenté par le Conseil Général de Seine-et-Marne, prévoit :

- l'aménagement d'un carrefour giratoire à l'intersection des routes départementales RD50 et RD637 ;
- la création d'une voie verte entre les communes de Perthes-en-Gâtinais et Fleury-en-Bière, sur une longueur de 1,8 km : il s'agit d'une piste cyclable de 3 mètres de large, séparée de la route par un espace vert de 5 mètres de large, engazonné et planté d'arbres fruitiers. Le franchissement de la RD637 nécessite la construction d'un passage inférieur sous cette voie, à proximité du giratoire. La passerelle métallique existante sera démolie ;
- le recalibrage de la RD50 entre les deux communes : la partie circulée de la chaussée est portée à 5,50 mètres de large, des accotements et des fossés sont créés de part et d'autre. La route est maintenue à 2x1 voie, le tracé en plan actuel est conservé.

L'avis de l'autorité environnementale porte sur l'étude d'impact présente dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP), daté de janvier 2012.

Plan de situation



Source : dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (janvier 2012)

2. L'analyse des enjeux environnementaux

L'état initial de l'environnement analyse bien l'ensemble des thématiques environnementales. Toutefois, l'étude d'impact aurait pu présenter davantage de cartographies ou illustrations pour aider à la bonne compréhension des sujets abordés, notamment pour ce qui concerne l'hydrologie, le patrimoine historique, les sites Natura 2000. Une synthèse de l'état initial aurait également été appréciée.

Les observations de l'autorité environnementale portent plus particulièrement sur les milieux naturels et le paysage.

Milieux naturels

Le projet fait partie d'un territoire riche sur le plan du patrimoine naturel : il est situé dans le périmètre du Parc Naturel Régional (PNR) du Gâtinais français et dans la réserve de biosphère¹ du pays de Fontainebleau.

Située dans un contexte principalement agricole, la RD50 longe également quelques boisements, haies et bosquets, dont l'intérêt écologique est plus important. Un inventaire de la faune et de la flore a été réalisé sur le site du projet en juillet 2008, mais seule une synthèse succincte de cette étude écologique est présentée : le dossier mentionne la présence de 2 espèces protégées, quoique communes, de reptiles (Couleuvre à collier, Lézard des murailles), de 12 espèces d'oiseaux « présentant un statut de conservation particulier », sans préciser ni ce statut ni le nom des espèces, et la présence potentielle d'amphibiens au niveau des boisements et des fossés du carrefour RD50/RD637. Une espèce végétale invasive, le Robinier faux acacia, dont la propagation est susceptible d'être favorisée par les travaux, a également été observée.

L'autorité environnementale aurait apprécié que les résultats de l'inventaire écologique soient fournis de manière plus détaillée, tout au moins en annexe. Le nom et le statut de protection des espèces observées devraient être clairement indiqués.

¹ Réserve de biosphère : espace portant sur des écosystèmes, désigné dans le cadre du Programme de l'UNESCO sur l'Homme et la Biosphère (dit aussi programme MAB : « Man and Biosphere »). Cette désignation ne crée pas de contrainte réglementaire, la protection de ces espaces est assurée par le biais d'outils juridiques existants.

Paysage et patrimoine

L'analyse paysagère du site du projet a été menée de manière satisfaisante. La RD50 est située sur une plaine agricole légèrement dénivelée, ponctuée de boisements, bosquets et de quelques arbres isolés, qui selon l'endroit, limitent ou au contraire permettent des échappées visuelles. L'horizon est marqué par les lisières boisées de la forêt de Fontainebleau, proche de quelques kilomètres. De nombreuses photographies, commentées, illustrent ces différentes perceptions.

En outre, la RD50 jouxte le site inscrit « abords de la forêt de Fontainebleau » et le site classé « le ru de Rebais ».

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Le projet répond aux objectifs suivants :

- Sécuriser l'intersection RD50 / RD637 et le franchissement de la RD637 par les cycles,
- Recalibrer et renforcer la RD50 entre Perthes-en-Gâtinais et Fleury-en-Bière,
- Sécuriser la circulation des cycles et des piétons le long de la RD50,
- Accompagner l'insertion paysagère de l'infrastructure dans un secteur protégé.

Différentes options ont été envisagées pour ce projet, elles concernaient :

- La position de la voie cyclable par rapport à la route : séparée ou non de la route, à l'est ou à l'ouest de la RD50,
- Le franchissement de la RD637 pour les cycles : à niveau, en passage supérieur (passerelle aérienne) ou en passage inférieur (souterrain).

Le pétitionnaire explicite bien les critères qui l'ont conduit aux choix retenus : l'amélioration de la sécurité routière et une meilleure insertion dans le paysage. Ainsi, une piste cyclable séparée de la route et un franchissement de la RD637 en souterrain sont de meilleures solutions en termes de sécurité routière. Un franchissement de la RD637 en souterrain facilite son intégration dans l'environnement, et la position de la piste cyclable à l'est de la RD50 permet de minimiser l'emprise sur le site classé.

Les services de l'Etat concernés par la protection du patrimoine paysager et historique ont été consultés, en amont des procédures de consultations réglementaires. Leurs recommandations ont ainsi pu être intégrées dans l'élaboration du projet, ce qui est à souligner.

Le dossier présente une étude de l'accidentologie du carrefour RD50 / RD637, qui souligne son caractère accidentogène.

Il mentionne également qu'à l'heure actuelle, la RD50 est empruntée par des piétons et cycles, notamment les élèves du collège de Perthes-en-Gâtinais. En outre, cette route départementale fait partie des liaisons indiquées dans le schéma départemental des itinéraires cyclables (SDIC) de Seine-et-Marne, ainsi que des « circuits cyclos » recensés par l'IGN (institut national de l'information géographique et forestière).

L'autorité environnementale tient à souligner que l'aménagement d'une piste cyclable, d'un carrefour giratoire et d'un ouvrage de franchissement de la RD637 en souterrain permettra d'améliorer considérablement les conditions de sécurité des différents usagers, et sans doute d'inciter à l'utilisation des modes de transport doux.

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

L'étude d'impact présente les impacts du projet en distinguant les impacts permanents, liés au projet finalisé, des impacts temporaires, liés au chantier. Des mesures permettant d'éviter, réduire ou compenser les effets négatifs, le cas échéant, sont ensuite proposées.

Chantier

L'étude d'impact liste les nuisances potentielles liées à la phase de travaux : émissions de bruit, de poussières, vibrations, pollution accidentelle, augmentation du trafic poids lourds (transports de matériaux, engins de chantier)... puis précise les précautions qui seront

prises pour les éviter : arrosage du chantier, dispositifs de décantation des eaux de chantier, stockage approprié des hydrocarbures pour éviter un déversement accidentel, etc. Le pétitionnaire prévoit d'inscrire ces différentes mesures dans le cadre d'une démarche SOE (Schéma d'Organisation Environnementale). Ainsi, les entreprises qui réaliseront les travaux devront notamment respecter un Cahier des Clauses Environnementales Particulières (CCEP).

L'autorité environnementale souligne la mise en place de cette démarche qui devrait garantir l'effectivité des mesures prévues pendant le chantier.

Gestion des eaux pluviales

A l'heure actuelle, la RD50 ne dispose pas d'un réseau de fossés en continu : pour l'essentiel, les eaux de ruissellement de la voirie s'écoulent dans les champs voisins. Le projet a prévu la mise en place d'un réseau de fossés enherbés sur toute la longueur de la RD50, permettant à la fois le stockage des eaux de pluie et un abattement de la pollution par décantation. En l'absence d'exutoire naturel, un principe d'infiltration dans le sol a été retenu. Il est dommage que la faisabilité technique de ce principe n'ait pas été démontrée par des études géotechniques.

Les eaux de pluie s'écoulant vers le passage inférieur seront relevées par pompage et rejetées dans les fossés existants de la RD637.

Le pétitionnaire indique que le projet ne relève d'aucune procédure au titre de la loi sur l'eau (articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement), car la surface imperméabilisée créée, liée à la piste cyclable, est inférieure à 1 hectare. Toutefois, l'autorité environnementale note qu'au sens de cette réglementation, il convient de considérer la surface totale de l'aménagement dont les eaux de ruissellement sont recueillies, ce qui représente une surface supérieure à 1 hectare au regard des éléments du dossier. Le projet relèverait de ce fait d'une procédure de déclaration au titre de la loi sur l'eau.

Milieux naturels

L'étude d'impact évalue de manière assez générale les impacts du projet sur les milieux naturels : propagation d'espèces invasives pendant les travaux, destruction ou dérangement d'espèces protégées et/ou remarquables, dégradation des milieux liés à l'entretien des dépendances vertes...

L'autorité environnementale note que, si cette analyse des effets est restée un peu trop générale, des mesures pertinentes et adaptées à ce type de projet seront mises en place. Par exemple, les travaux débiteront avant la saison de nidification des oiseaux, soit avant la mi-mars, pour favoriser l'installation des nids hors des emprises du chantier. Les plantes invasives seront repérées, puis éradiquées ou isolées, les terres récemment remaniées ne seront pas laissées nues. L'entretien des bords de route sera réalisé par fauche tardive pour favoriser la faune locale, notamment les insectes.

Les milieux naturels ayant été décrits de manière succincte dans l'état initial de l'environnement (cf. paragraphe 2 « analyse des enjeux environnementaux » du présent avis), l'autorité environnementale ne peut toutefois pas totalement s'assurer de la complète suffisance des mesures envisagées, notamment au regard des espèces protégées éventuellement présentes.

En effet, s'il s'avère que le projet a des impacts sur des espèces protégées, le pétitionnaire devra déposer une demande spécifique de dérogation à l'interdiction de destruction de ces espèces, en application des dispositions de l'article L.411-1 du code de l'environnement.

Le pétitionnaire indique que les fossés enherbés et la bande plantée, créés le long de la RD50 constitueront une continuité écologique. Toutefois, il ne s'interroge pas sur l'opportunité de concevoir l'ouvrage de franchissement de la RD637 pour les cycles comme un ouvrage utile également pour la faune. En effet, la RD637, route à 2x2 voies supportant un fort trafic routier, pourrait être un obstacle aux déplacements de la faune locale. L'intérêt éventuel d'assurer la continuité de part et d'autre de cette voie aurait pu être étudié.

Paysage

Le pétitionnaire indique que le parti d'aménagement paysager a pour principe de respecter les ambiances du site et les perceptions visuelles mises en évidence par l'analyse paysagère, ce qui est tout à fait pertinent. Ainsi, l'étude précise que les plantations d'arbres fruitiers, sur la bande enherbée entre la route et la piste cyclable, seront réalisées par séquences adaptées aux particularités du tracé, comme l'accompagnement d'une courbe,

le dégagement des vues intéressantes. Il est dommage de ne pas avoir présenté l'application de ces principes pour le projet d'aménagement retenu, par exemple à l'aide d'un plan confrontant les enjeux paysagers et la localisation des plantations.

Le giratoire et le passage inférieur bénéficient d'un traitement sobre pour éviter qu'ils ne soient trop affirmés dans le paysage, la passerelle et les candélabres existants au niveau du carrefour actuel seront supprimés afin de dégager le champ de vision.

Le chapitre consacré à l'impact du projet sur le paysage aurait mérité d'être illustré. En effet, ce paragraphe ne présente aucune illustration et il faut se reporter aux visualisations du projet au chapitre « Présentation du projet » de l'étude d'impact, à la page 88.

Bruit

Le pétitionnaire a réalisé 4 mesures de bruit ambiant : à l'entrée des agglomérations, devant le collège de Perthes-en-Gâtinais et près de l'habitation « les Pierres Arrachées » située le long de la RD50, hors agglomération. Les résultats montrent une ambiance sonore plutôt calme, avec un niveau de bruit équivalent LAeq diurne compris entre 58,7 et 64,8 dB(A). Le pétitionnaire indique que le projet n'induisant pas de trafic supplémentaire, il ne créera donc pas de nuisance sonore supplémentaire.

L'autorité environnementale remarque que, pour parfaire l'explication, l'étude d'impact aurait pu rappeler la réglementation qui s'applique pour le projet. En effet, seul le résumé technique indique que le projet ne constitue pas une modification significative² d'une infrastructure existante, au sens du décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des infrastructures de transports terrestres. Le projet respecte donc la réglementation et aucune mesure particulière de réduction du bruit n'est nécessaire.

Activités agricoles

Une douzaine d'exploitants utilisent la RD50 pour accéder à leurs parcelles ou au silo de Perthes-en-Gâtinais et traversent le carrefour RD50 / RD637 avec leurs engins agricoles. Le projet prévoit l'aménagement de plusieurs accès aux parcelles, et la construction du giratoire apportera un plus en termes de sécurité et de facilité de traversée de la RD637. Les cheminements agricoles, qui débouchent au niveau du carrefour RD50 / RD637, et les réseaux d'irrigation seront également rétablis.

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 non technique présenté reprend bien les principaux thèmes de l'étude d'impact. On peut toutefois regretter l'absence de synthèses au niveau des différentes parties, telles que les enjeux ou les impacts environnementaux. En effet, ces éléments peuvent permettre 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 avoir 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 et interdépartementale de l'environnement et de l'Energie d'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

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

Daniel CANEPA

² Une modification d'infrastructure est considérée comme significative si elle résulte de travaux et si elle engendre à terme une augmentation de plus de 2 dB(A) de la contribution sonore de la route. Dans ce cas, des niveaux maximaux de bruit doivent être respectés en façade des bâtiments riverains.