



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le 06 FEB. 2013

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-659-12

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet
de voie d'accès à la Francilienne et de desserte de l'écoquartier
Clause – Bois Badeau à Brétigny-sur-Orge (Essonne)**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de réalisation d'une voie d'accès à la Francilienne et de desserte de l'écoquartier Clause – Bois Badeau à Brétigny-sur-Orge (Essonne), dans le cadre de la demande de déclaration d'utilité publique. L'écoquartier desservi se compose principalement de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Clause – Bois Badeau, qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale daté du 26 juillet 2011, ainsi que de la ZAC des Sorbiers.

Le présent projet de voirie consiste à réaménager la rue de Leuville sur 400m et à créer 700m de voie nouvelle à travers des terrains agricoles et un massif forestier d'environ 3,7 ha. Il est doublé sur sa partie ouest d'une voie verte. Il desservira notamment le projet de ZAC Clause – Bois Badeau qui vise quant à lui, sur 38 ha de surfaces agricoles et de friches industrielles, à étendre le centre-ville dans sa partie ouest à proximité du RER C en prévoyant entre autres la construction de 2100 logements et l'aménagement d'un parc de 7 hectares. Le projet de desserte est fonctionnellement lié à celui d'aménagement de l'écoquartier.

Ce projet de desserte devrait faciliter l'usage de la voiture, notamment au sein de l'écoquartier, mais pourrait aussi participer à l'augmentation du trafic. Sa justification aurait mérité d'être mieux étayée. En particulier, la présentation d'une variante qui consisterait à ne pas créer de voie nouvelle et à réaménager l'existant aurait permis de mieux justifier la nécessité du projet retenu au regard de ses impacts environnementaux.

Par ailleurs, en application des dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement, ce projet aurait dû faire l'objet d'une analyse de ses conséquences prévisibles sur le développement éventuel de l'urbanisation. Tel qu'est configuré le site, le pétitionnaire lui-même prévoit en effet une urbanisation au sud de ce projet qui marque et repousse la frontière entre la ville et la vallée de l'Orge, participant à l'étalement urbain et accentuant la pression sur les milieux naturels de la vallée.

Enfin en ce qui concerne les milieux naturels, l'enjeu du maintien, voire de la restauration des continuités écologiques aurait mérité d'être plus largement développé. La consommation d'espace, directe et induite, aurait dû être quantifiée et l'étude des impacts sur les cours d'eau du Blutin et de l'Orge approfondie.

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 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.

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.

À 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

Le présent avis porte sur le projet de réalisation d'une voie d'accès à la Francilienne et de desserte de l'écoquartier Clause – Bois Badeau à Brétigny-sur-Orge (Essonne), dans le cadre de la demande de déclaration d'utilité publique (DUP) déposée par la Ville de Brétigny-sur-Orge auprès de la Préfecture de l'Essonne. L'écoquartier Clause – Bois Badeau, qui dessert le présent projet de voirie, se compose pour 38 ha de la ZAC Clause – Bois Badeau et pour 4 ha de la ZAC des Sorbiers. L'arrêté de DUP pour le projet de ZAC Clause – Bois Badeau a été émis le 27 juillet 2012, après que le dossier avait fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 26 juillet 2011.

Le projet de desserte sur lequel porte le présent avis et l'aménagement de l'écoquartier Clause – Bois Badeau apparaissent comme fonctionnellement liés et constituent donc un même programme de travaux. En effet, en page 34 l'étude d'impact présente le contexte en ces termes : « *Issu des objectifs du Plan d'Aménagement et de Développement Durable, un projet urbain a été validé le 27 janvier 2005 par le Conseil Municipal. Ce projet urbain comprend la ZAC Clause – Bois Badeau et la ZAC des Sorbiers formant l'écoquartier Clause – Bois Badeau. Afin de desservir cet écoquartier ainsi que le quartier ouest de la commune, la ville de Brétigny-sur-Orge prévoit de créer un nouvel accès depuis la Francilienne.* »

Nonobstant le caractère « *d'entité fonctionnellement propre* » conféré par le pétitionnaire au projet de voirie en page 49 du dossier, l'autorité environnementale rappelle que l'article L.122-1-II du Code de l'environnement prévoit que « *Lorsque ces projets [soumis à étude d'impact] concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact*

doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. » La réalisation d'une voie nouvelle est notamment évoquée en pages 121-123 de l'étude d'impact de 2011 qui concerne la ZAC, mais n'est pas considérée dans la définition de son périmètre d'étude. Quant à l'étude des impacts cumulés dans le présent dossier du projet de voirie, elle se limite à la prise en compte de la ZAC dans les estimations de trafics.

Même si les maîtrises d'ouvrages sont distinctes et les travaux étalés dans le temps, la production par le pétitionnaire d'une appréciation des impacts de l'ensemble du programme aurait facilité l'évaluation environnementale du projet.



Fig. 1 : Plan de situation (fond : Google Maps)

Tel que présenté à l'autorité environnementale en 2011, le projet de ZAC Clause – Bois Badeau vise, sur 38 ha de surfaces agricoles et de friches industrielles, à étendre le centre-ville dans sa partie ouest à proximité immédiate de la gare du RER C. Il s'accompagne de l'aménagement d'un écoquartier dense de 2100 logements (60 logts/ha) et comportant plus de 25 % de logements sociaux. Ce projet inclut des circulations douces, un parc de 7 ha et le maintien de continuités écologiques à l'intérieur comme à l'extérieur du site.

Le présent projet de voie d'accès à la Francilienne et de desserte de l'écoquartier Clause – Bois Badeau consiste quant à lui à réaménager la rue de Leuville sur 400m et à créer une voie nouvelle de 700m, à travers des terrains majoritairement agricoles et un massif forestier (chênaie – frênaie) d'environ 3,7 ha.

Sur la rue de Leuville, un carrefour sera créé et un autre réaménagé. Sur l'ensemble de la voie de desserte, la chaussée aura une largeur de 6m et sera complétée par des aménagements pour les circulations douces et la mise en place de dispositifs de gestion des eaux pluviales. Une voie verte de 3 à 4m de large sera ainsi créée à l'ouest de la chaussée, séparée d'elle par un espace végétalisé ou une noue paysagère.

L'étude de la situation future avec projet (ZAC et voirie) prévoit que le trafic sur la voie nouvelle en heure de pointe du matin sera de 680 véhicules en direction de la Francilienne et 420 dans l'autre sens.



Fig.2 : Vue générale du projet (fond : InterAtlas 2008)

2. Analyse des enjeux et impacts environnementaux

Les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale, sur la base de l'étude d'impact portant sur le seul projet de desserte, concernent le trafic routier, les nuisances qu'il engendre, l'éventuelle urbanisation induite et l'impact sur les milieux naturels. Ils auraient mérité d'être rapprochés des éléments de l'avis émis sur la ZAC Clause – Bois Badeau en 2011 pour obtenir une analyse de l'ensemble du programme.

2.1 Justification du projet

Des variantes de tracé et d'aménagement de la voirie sont bien présentées. En revanche, le pétitionnaire aurait pu présenter explicitement une variante qui consisterait à ne pas créer de voie nouvelle et à réaménager éventuellement l'existant. Le diagnostic du réseau actuel et l'étude de trafic tiennent lieu de justification du choix de réaliser une voie nouvelle au vu des critères environnementaux.

En ce qui concerne le réseau actuel, le paragraphe 3.6.1.2 page 99 qui énumère ses dysfonctionnements aurait mérité d'être développé et précisé. En revanche, les nombreuses illustrations qui sont apportées sont appréciées et facilitent la compréhension du système routier d'un point de vue qualitatif.

En ce qui concerne l'étude de trafic, la méthode déployée est présentée de façon claire en annexe. Elle conclut logiquement à un délestage des voies existantes en situation de projet. En revanche les parts modales utilisées en hypothèse auraient dû être argumentées ; d'autant plus que, contrairement au modèle proposé, elles ne seront pas les mêmes avec ou sans le projet de desserte. L'utilisation des transports collectifs semble en cela sur-estimée en situation de projet. En effet, l'autorité environnementale rappelle qu'en multipliant les routes, comme c'est le cas ici, on ne répartit pas simplement le trafic global. Dans une situation de saturation du trafic, l'augmentation de l'offre entraîne une augmentation de la demande. L'amélioration des conditions de circulation pourrait inciter des habitants du quartier Clause – Bois Badeau et le cas échéant d'autres usagers potentiels des voies décongestionnées à utiliser leur voiture.

Compte-tenu des impacts environnementaux liés à une augmentation du trafic routier (émissions de gaz à effet de serre, pollution de l'air, bruit) la justification du projet aurait mérité d'être plus approfondie. Or la situation qui serait celle du projet de ZAC, sans projet de desserte, n'est pas analysée de façon suffisamment claire. En effet, les cartes pages

152 et 153 proposent trois niveaux de trafics – « fluide », « chargé » et « très chargé » – sans les définir concrètement. Certes les augmentations de trafic sont bien explicitées quantitativement, mais l'ampleur des problèmes qu'elles posent est difficile à mesurer.

2.2 Qualité de l'air et nuisances sonores

Une augmentation de l'usage de la voiture participe à la dégradation de l'air en Île-de-France, enjeu environnemental et sanitaire des plus sensibles pour la région. À ce titre, l'étude de trafic proposée par l'étude d'impact n'a pas été utilisée pour simuler et quantifier l'émission de polluants induite par le projet. L'évaluation proposée sur la santé n'est donc que qualitative. À ce sujet, le pétitionnaire peut s'appuyer utilement sur la circulaire interministérielle n° 2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières. Elle signale également que le Schéma régional climat air et énergie (SRCAE), approuvé à l'unanimité par le Conseil régional le 23 novembre 2012 et arrêté le 14 décembre 2012 par le préfet de région, situé Brétigny-sur-Orge dans la zone sensible pour la qualité de l'air d'Île-de-France.

Concernant les nuisances sonores, des mesures ont été réalisées à différents points potentiellement impactés par le projet. Les mesures de l'état initial montrent que les niveaux sonores dépassent les valeurs guides de l'OMS rue de Leuville (point fixe et point 1), de jour (50 dB(A)) comme de nuit (45 dB(A)).

Par ailleurs, une simulation a été effectuée pour déterminer les niveaux sonores induits par le projet. Ces derniers font apparaître une augmentation des niveaux sonores en tout point, jusqu'à 20 dB(A) au niveau du point de mesure 4 (chemin Cordeau). L'autorité environnementale note bien qu'à l'exception du point 4, les mesures sont inférieures aux seuils de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières. Cependant, toutes les mesures sur la situation future dépassent les valeurs guides de l'OMS de jour et de nuit excepté au point 5.

Contrairement à l'analyse proposée dans le dossier, le projet aura donc un impact négatif sur l'environnement sonore des habitants situés à proximité du projet.

Des mesures compensatoires sont prévues par le pétitionnaire telle que la limitation des vitesses, ainsi que des mesures d'isolation pour l'habitation la plus affectée par les nuisances sonores (située au point de mesure 4). Cependant, l'efficacité de mesures telles que la limitation des vitesses n'a pas été évaluée. Il conviendra de compléter le dossier sur ce point en tenant compte des valeurs guides de l'OMS. Le pétitionnaire doit également préciser la notion de « protection à la source » évoquée page 155. Enfin, un suivi pourra être mis en place pour confirmer l'atteinte des objectifs des mesures compensatoires en situation de projet.

2.3 Conséquences sur l'urbanisation

L'article R.122-5 du Code de l'environnement stipule :

*« Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2 [dont fait partie le présent projet de voirie], l'étude d'impact comprend, en outre :
– une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation »*

Or cette analyse fait défaut à l'étude d'impact. Les conséquences sur l'urbanisation sont pourtant un enjeu majeur pour ce projet là où il s'implante.

En effet en situation de projet, la probabilité est forte de voir s'urbaniser à plus long terme l'espace entre la rue du Mesnil, déjà bordée à l'ouest d'habitations individuelles et d'un lotissement de 32 pavillons, et la future voie de desserte. De plus, le PLU de la commune prévoit d'ores et déjà un emplacement réservé pour prolonger l'avenue Jules Marquis, de façon à ce qu'elle relie la rue du Mesnil à la future voie de desserte au sud du lotissement évoqué ci-avant ; ce qui va dans le sens d'une urbanisation de la zone.

Le pétitionnaire lui-même prévoit cette urbanisation sans qu'elle ne soit traitée dans l'étude d'impact. En effet le dossier indique seulement en page 132 qu'un fuseau plus au sud a été préféré parmi les variantes de tracé « *afin de ne pas étendre l'urbanisation de la ville sur les espaces agricoles au Nord* ». Cette urbanisation prévisible et les impacts qu'elle aurait, notamment sur les milieux naturels, suffisent à en faire un enjeu majeur, qu'il est nécessaire d'anticiper et d'étudier dès maintenant.

A l'heure actuelle, le projet de voie de desserte est bordé de part et d'autre de zones classées agricoles (A) et naturelles (N) au PLU. L'autorité environnementale rappelle que toute réduction même minime d'une fraction de la zone A ou de la zone N en zone constructible exige désormais une procédure de révision générale ou de révision simplifiée (dans le cas où la commune aurait un projet présentant un intérêt général). L'enjeu est d'autant plus important que la future voie marque et repousse la frontière entre la ville et la vallée de l'Orge. Toute avancée de l'urbanisation vers le nord-ouest participerait à l'étalement urbain, à dévaloriser éventuellement le grand paysage et à accentuer la pression sur les milieux naturels de la vallée de l'Orge.

2.4 Milieux naturels

L'état initial présente un état des lieux complet des espaces naturels et de la biodiversité. En revanche et contrairement à l'étude des impacts de la ZAC Clause – Bois Badeau, aucun diagnostic n'a été réalisé en ce qui concerne l'enjeu des continuités écologiques. À ce titre, le projet de Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) aurait mérité d'être mentionné.

En effet, le SRCE a notamment identifié le cours d'eau du Blutin, situé à l'extrémité nord du périmètre d'étude, comme un corridor de la sous-trame bleue à fonctionnalité réduite – en ce sens que les berges sont fortement artificialisées, bordées par une infrastructure importante ou urbanisées. Le territoire se situe également à proximité de l'Orge, corridor de la sous-trame bleue qui présente de nombreux obstacles à l'écoulement et recoupements par des infrastructures. Enfin le territoire d'étude se constitue de boisements et de cultures. Ce sont là des milieux ouverts, pour lesquels les continuités écologiques sont particulièrement contraintes par les infrastructures de transport.

Plus globalement, la réalisation de ce projet, bien qu'il soit d'une ampleur directe limitée, va détruire des espaces naturels et notamment des espaces agricoles et pourrait affecter la fonctionnalité des espaces résiduels. Une quantification explicite de cette consommation d'espace fait défaut. Et une évaluation des conséquences éventuelles de l'urbanisation induite par le projet aurait pris ici tout son sens.

Les mosaïques agricoles présentes sur ce territoire sont d'intérêt majeur pour le fonctionnement des continuités écologiques. De même que le SRCE identifie le cours d'eau du Blutin comme un élément à préserver voire à restaurer pour la trame bleue. Enfin, le projet va imperméabiliser une zone située à proximité du Blutin et de l'Orge et l'effet de cette imperméabilisation sur ces cours d'eau aurait dû être étudié.

En ce qui concerne la faune et la flore, l'étude des effets temporaires aurait mérité d'être plus développée. Des espèces protégées, recensées dans le volet Faune – Flore joint en annexe, sont présentes sur l'aire d'étude et pourraient être menacées par les travaux. L'étude d'impact mentionne succinctement en page 142 que les périodes de travaux seront adaptées pour minimiser cet impact. Pour pouvoir s'en assurer, un planning justifié en fonction des périodes de reproduction aurait dû être présenté.

L'étude des effets permanents sur la biodiversité se limite quant à elle aux zones Natura 2000 situées à 9 km et à la demande de dérogation à la protection des espèces protégées imposée par l'article L.411-1 du code de l'environnement. Or, une demande de dérogation ne se justifie que s'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante pour réaliser le projet et si la dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations concernées dans leur aire de répartition naturelle. Cette analyse n'est pas

proposée dans l'étude d'impact et devra être menée dans le cadre du dossier de demande de dérogation.

2.5 Enjeux et impacts cumulés

À la lecture de l'avis de l'autorité environnementale daté du 26 juillet 2011, il ressort que les enjeux et impacts liés à la ZAC Clause – Bois Badeau et à sa desserte se cumulent et confirment la nécessité d'une appréciation menée sur la base d'un périmètre réunissant les deux projets.

L'autorité environnementale relève la qualité de l'une et l'autre étude d'impact sur la forme. Les risques, la qualité des sols, la gestion des eaux pluviales sont bien appréhendés dans les deux cas. Les ouvrages de régulation des eaux pluviales font l'objet d'une étude de faisabilité et d'une bonne intégration écologique et paysagère sur l'ensemble du programme.

L'étude circonscrite à la ZAC traitait bien de la problématique des continuités écologiques, proposant un maintien d'espaces ouverts qui permettait de préserver certains milieux ou de développer leur potentiel écologique pour reconstituer des habitats nécessaires aux espèces. En revanche, l'autorité environnementale souligne qu'avec le projet de desserte l'enjeu devient d'autant plus sensible et aurait mérité plus d'approfondissement. Le site global comporte un nombre important d'espèces protégées pour lesquelles le pétitionnaire devra justifier une demande de dérogation à l'interdiction de destruction conformément à l'article L.411-1 du code de l'environnement.

En ce qui concerne l'intégration paysagère, l'autorité environnementale préconisait d'aménager la frange ouest de la ZAC, le long de l'actuel chemin entre le futur quartier et la vallée de l'Orge, avec une trame végétale plus épaisse et constituée d'essences plus variées qu'une simple et monotone rangée d'arbres comme proposé dans le dossier. Cette remarque prend d'autant plus d'ampleur que le pétitionnaire prévoit de prolonger cet alignement le long de la voie nouvelle.

Enfin, quelle que soit la thématique environnementale abordée, les impacts de toute urbanisation nouvelle induite éventuellement par la voie nouvelle amèneraient à reconsidérer les observations faites en 2011 au sujet de la seule ZAC Clause – Bois Badeau.

3. 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. À ce titre, le résumé que propose le dossier du projet de voie d'accès à la Francilienne et de desserte de l'écoquartier Clause – Bois Badeau est tout à fait pertinent.

4. 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



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