

PRÉFECTURE DE REGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Direction régionale de l'Environnement
d'Ile-de-France
Bassin Seine-Normandie
N° 2010/6353/DILEN/BSN

Le **26 AVR 2010**

Évaluation environnementale des projets

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de requalification de la RD 10 en boulevard urbain et de création d'une gare routière interurbaine à Saint-Quentin-en-Yvelines (78)

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet, porté par la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, pour la requalification de la RD 10 en boulevard urbain et la création d'une gare interurbaine à Saint-Quentin-en-Yvelines. Le dossier présenté est le dossier d'enquête publique de type « Bouchardeau ».

Ce projet vise à améliorer l'accessibilité du pôle gare, en créant une nouvelle gare routière et de nouveaux accès piétons. Le projet porte également sur la RD 10 dont les nuisances liées à la circulation seront mieux traitées.

L'étude d'impact proposée est de bonne qualité. Les objectifs du projet et les travaux prévus sont bien présentés. Certaines rubriques auraient mérité cependant des améliorations, notamment sur la pollution de l'air et l'assainissement.

L'autorité environnementale regrette que les continuités avec les autres quartiers limitrophes n'aient pas été prises en compte. En l'état, le document ne permet pas de s'assurer du confort de déplacements des usagers (piétons et cyclistes) à l'échelle de la commune. L'étude sanitaire au niveau des sites sensibles de l'aire d'étude devra être présentée dans le dossier d'enquête publique.

*

* *

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 l'autorité compétente tient compte pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3. Contexte du projet

Ce projet de requalification s'inscrit comme l'une des actions du contrat de pôle de Saint-Quentin-en-Yvelines. Il s'inscrit dans une vision prospective de l'agglomération, visant à affirmer un pôle urbain majeur de l'ouest francilien.

Les objectifs de ce projet sont :

- L'optimisation de la desserte des transports en commun ;
- L'amélioration de la sécurité des points d'arrêts de la circulation ;
- L'amélioration de la desserte des quartiers limitrophes, notamment le quartier du Lac ;
- La réduction de l'effet de coupure créé par la RD 10 ;
- Le développement des modes de circulation doux ;
- La réduction des nuisances sonores par la diminution des vitesses de circulation ;
- L'amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Le document présenté correspond au dossier d'enquête publique de type « Bouchardeau ».

2. Les enjeux environnementaux

Le secteur immédiat de la route départementale 10 est constitué d'un tissu urbain dense. Cependant l'aire d'étude élargie compte des utilisations très différentes, comme la présence de l'autoroute A 12 ou la zone naturelle de la base de loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines, désignée en partie en zone Natura 2000 et en réserve naturelle nationale.

Les dysfonctionnements observés sont abordés dans le dossier. La RD 10 représente actuellement une véritable coupure dans la commune, et ne permet pas le franchissement par les piétons et les vélos. De plus, l'accessibilité aux infrastructures de transports en commun ne sont pas suffisamment lisibles par les usagers.

Enfin, la circulation automobile de la RD 10 induit des nuisances importantes pour les riverains. Les mesures effectuées des niveaux sonores indiquent une situation dégradée en certains points.

La présentation des éléments est claire et les nombreuses cartographies permettent de faciliter la compréhension des différentes rubriques.

3. Les impacts environnementaux

3.1 L'intégration du projet au sein de son environnement

Ce projet de requalification vise à améliorer le cadre de vie des usagers du site. Les opérations prévues sont bien décrites. La création d'une gare routière aux abords de la gare ferroviaire permettra d'améliorer d'une part l'intermodalité, et d'autre part la sécurité des déplacements des usagers. De plus, les cheminements seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. L'ajout de coupes et de cartes permet de comprendre les différents usages des emprises.

À une échelle plus globale, l'intégration du projet au sein de l'espace urbain ne semble pas être abordée de manière suffisante. En effet, si les déplacements au sein du périmètre concernée par la requalification sont bien décrits, les relations avec les autres secteurs urbains ne sont pas présentées de manière suffisamment claire.

Pourtant, un des objectifs affichés par le pétitionnaire est l'intégration du projet de Vélodrome et des projets qui lui sont associés (« Objectifs du projet de requalification de la RD 10, résumé non technique »). Le pétitionnaire devrait s'assurer que les déplacements piétons soient sécurisés aux abords du projet. En l'état, l'avenue du Pas du Lac ne permet pas la traversée en sécurité des piétons et des vélos. L'accessibilité du Vélodrome n'est pas traitée.

Pour la réalisation du projet, plusieurs variantes d'aménagement ont été étudiées au niveau des différents échangeurs, tels que celui entre la RD 10 et l'avenue des Frères Lumière et celui entre l'avenue Denton et l'avenue Lunca. La démarche d'élaboration d'un tableau d'analyse multicritères pour les deux scénarios d'aménagement de la RD 10 est appréciée. L'absence de conclusion ne permet pas cependant de bien comprendre les raisons ayant conduit le pétitionnaire à retenir un ouvrage en particulier.

Les variantes du carrefour entre l'avenue des Frères Lumière et la RD 10 ne fait pas l'objet d'étude comparative.

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

La rubrique « Analyse des impacts et mesures compensatoires » distingue les impacts temporaires liés aux travaux et les impacts permanents engendrés par l'exploitation du projet. La présentation des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts sous forme d'encadrés de couleur est appréciée et permet de faciliter la lecture du dossier.

La rubrique portant sur les impacts pendant la phase chantier est très succincte. Elle présente les grands principes sur lesquels le pétitionnaire portera une attention particulière. L'autorité environnementale considère que des éléments supplémentaires auraient pu être joints dans le dossier, notamment le phasage des travaux ou le descriptif précis de la mise en œuvre de ces mesures énoncées. En l'état, il est difficile de se prononcer sur les actions concrètes qui seront appliquées.

S'agissant des impacts permanents du projet, les observations de l'autorité environnementale portent plus particulièrement sur les nuisances sonores, la pollution de l'air et la gestion des eaux pluviales.

L'étude concernant les effets du projet sur le bruit environnant du site est de bonne qualité. Elle présente les niveaux sonores projetés à l'horizon 2020 avec et sans le projet. Il apparaît ainsi que sans le projet, l'augmentation des nuisances attendue est de +1 dB(A). La réalisation du projet de requalification, et notamment la réduction des vitesses de circulation et le réaménagement des voiries existantes permettra une diminution du bruit. Cette réduction est mesurée entre -1,5 et -3 dB(A), ce qui représente une amélioration pour le cadre de vie des riverains. Il convient cependant de rappeler que les niveaux sonores resteront élevés aux abords immédiats de la RD 10.

S'agissant de l'analyse des impacts du projet sur la santé, le dossier comporte une étude sur la pollution de l'air. Selon les dispositions de la circulaire interministérielle n°2005-273 du 25 février 2005, le trafic actuel et prévisionnel de la route départementale 10 a conduit le pétitionnaire à réaliser une étude sanitaire de niveau II.

Toutefois, l'aire d'étude du projet comprend deux lieux dits sensibles, indiqués à la page 9 : l'école élémentaire Les Iris et les terrains de sports du Pas du Lac. Cette présence nécessite de réaliser une étude sanitaire complémentaire plus fine au droit de ces sites sensibles (étude sanitaire de niveau I).

Ce complément d'étude devra être réalisé par le pétitionnaire, sous le contrôle de la Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales des Yvelines (DDASS 78) et devra être joint au dossier d'enquête publique.

La requalification de la RD 10 aura des effets positifs sur la gestion des eaux pluviales. En effet, le projet prévoit la diminution de 20 % des surfaces imperméabilisées. Pour les secteurs imperméabilisés, le projet prévoit la réalisation de nouveaux tronçons de collecte des eaux pluviales qui se connecteront au réseau existant, jugé comme suffisamment dimensionné.

S'agissant de l'assainissement, le pétitionnaire indique que les préconisations du Projet d'Aménagement et du Développement Durable (PADD) du Plan Local d'Urbanisme (PLU) seront prises en compte. Ainsi, des ouvrages de traitement des eaux pluviales issues des chaussées requalifiées seront implantés sur le site. Ce dispositif de traitement sur place est en effet à développer afin d'éviter le rejet d'eaux chargées en polluants dans le système général.

L'autorité environnementale regrette que cette rubrique soit un peu succincte. Il aurait été pertinent notamment que les emprises potentielles de ces ouvrages soient indiquées et que le type de dispositif soit précisé.

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 résumé présenté dans ce dossier ne reprend pas les éléments de l'état initial, ce qui représente un manque. On peut ainsi regretter l'absence de synthèse au niveau des différentes parties.

Par ailleurs, l'ajout de nombreuses cartes du projet dans le résumé non technique est apprécié, et permet de 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 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



Daniel CANEPA