

PRÉFECTURE DE REGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Direction régionale de l'Environnement  
d'Ile-de-France  
Bassin Seine-Normandie  
N° 2010/6365/DIRÉN/BSN.

Le **27 AVR 2010**

Évaluation environnementale des projets

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet de liaison entre la RD 59 et la VC 5 sur le territoire des communes de Nozay et de Villejust**

**Résumé de l'avis**

Le présent avis porte sur le projet, porté la communauté de communes Cœur de l'Hurepoix, pour l'implantation d'une liaison routière entre la route départementale 59 et la voie communale 5 sur le territoire des communes de Nozay et de Villejust.

Il s'agit du dossier lié à la procédure d'enquête publique au titre de la loi « Bouchardeau ». Ce projet permettra l'accès direct au site de l'entreprise Alcatel-Lucent, et conduira ainsi les salariés à éviter la traversée des centre-villes, qui induit actuellement des nuisances notamment sonores, de sécurité et de pollution de l'air. Si les objectifs de la nouvelle infrastructure sont bien présentés, le dossier aurait gagné à traiter de manière plus approfondie les nuisances actuelles dues à ces déplacements. En effet, au vu des coûts et des impacts potentiels d'une nouvelle fragmentation des espaces ouverts, les éléments de justification auraient pu être complétés.

La démarche proposée d'analyse multicritères pour le choix de la variante d'aménagement retenue est appréciée même si l'autorité environnementale regrette que l'analyse des milieux naturels et de leur fragmentation n'aient pas été davantage abordée et traitée par des mesures d'accompagnement. De plus, il aurait été préférable que la situation en terme de nuisances sonores soit expliquée de manière plus pédagogique. Enfin, la présentation des coûts des différentes variantes aurait été utile au dossier.

\*  
\* \*

*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<sup>er</sup> 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 le projet.

#### **1.3. Contexte du projet**

Le présent dossier porte sur le projet d'aménagement d'une nouvelle liaison routière entre la route départementale 59 et la voie communale 5 sur le territoire des communes de Nozay et de Villejust. Le secteur concerné se situe au sein du territoire de l'Hurepoix, à une vingtaine de kilomètres au sud de Paris.

La réalisation de cet axe permettra d'offrir un accès direct au site de l'entreprise Alcatel-Lucent. Actuellement, les salariés de l'entreprise traversent les centre-villes voisins, et induisent des nuisances importantes, notamment sonores, de sécurité et de pollution de l'air. L'entreprise concernée prévoit par ailleurs un programme de développement de ses activités qui conduira à accentuer ces effets négatifs.

La réalisation de la liaison routière permettra :

- La réduction des temps de transport pour les salariés de l'entreprise Alcatel-Lucent ;
- L'amélioration du confort de circulation et la sécurité des usagers ;
- La diminution des nuisances dans les centre-villes (bruit, pollution, risques d'accidents).

Le document correspond au dossier d'enquête publique de la procédure dite « Bouchardeau ». Ce projet fait l'objet d'une étude d'impact en application des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement.

## **2. Les enjeux environnementaux**

Pour l'élaboration de l'état initial de l'environnement, l'aire d'étude varie en fonction des thématiques abordées. Il convient dans ce cas de se référer aux cartographies présentées au niveau de chaque rubrique du dossier.

Le projet se développe sur un large plateau agricole. Le site est compris entre deux zones boisées, la forêt domaniale du rocher de Saulx au Nord et les bois de Marcoussis au Sud. L'aire d'étude comprend également un secteur de friches, conséquence de la non exploitation de ces parcelles. Sur ce point, le dossier présente à la page 46 la cartographie de l'occupation des sols. Ainsi, sont recensés de part et d'autre du tracé de la liaison des terres de grandes cultures et des friches, intitulées « fourrés ». Cependant, cette description ne concerne qu'une faible surface du site potentiellement concerné par le projet. En effet, dans la rubrique « Description du projet – Raisons du choix des caractéristiques opérationnelles du projet », le dossier présente plusieurs variantes sur lesquelles ont porté les réflexions. Il aurait été pertinent que l'analyse des habitats soit élargie à l'ensemble des secteurs d'étude.

Par ailleurs, le sol du plateau agricole est constitué de meulière de Montmorency et d'argile à meulière de Montmorency. Les caractéristiques de ces terrains induisent un risque moyen de retrait/gonflement des argiles. Sur ce point, le pétitionnaire indique que des précautions seront prises pour les terrassements de la route.

De nombreuses servitudes s'appliquent sur ce territoire, du fait du passage de lignes électriques Haute-Tension, de canalisations de gaz et de pipelines d'intérêt général. A ce titre, il conviendra de veiller au respect de certaines prescriptions lors des opérations de chantier.

S'agissant de la faune et de la flore, des prospections de terrain ont été effectuées sur le site en novembre 2009. Le pétitionnaire considère que les études menées malgré le fait que la période des visites soit peu favorable au développement de la biodiversité, sont suffisantes pour l'observation de la flore présente sur des parcelles de grandes cultures. Si ce choix pour la flore peut être acceptable, en ce qui concerne la faune, l'autorité environnementale considère que des passages à la période estivale auraient été souhaitables. En effet, sur les terrains agricoles, des oiseaux comme l'Oedicnème Criard, ou le Busard Saint Martin sont susceptibles d'être présents. Dans le secteur de friches, la Pie-Grièche Ecorcheur pourrait être également potentiellement observée.

Si les inventaires présentés sont clairs, il aurait été préférable que les statuts de protection et les degrés de rareté soient précisés pour chaque espèce.

De plus, le dossier indique la présence éventuelle de reptiles, notamment le Lézard des murailles, espèce protégée en Ile-de-France. Il conviendrait donc de compléter l'état initial des milieux naturels afin de s'assurer de sa présence. Dans le cas où sa présence serait confirmée sur l'aire d'implantation de la route, il conviendra de déposer une demande spécifique de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées (article R.411-1 du code de l'environnement). Les mesures d'évitement et de réduction des impacts devront être détaillées dans le cadre d'un dossier soumis à l'avis du Conseil National de Protection de la Nature.

Enfin, les aspects paysagers sont bien abordés dans l'état initial. La présentation de photographies du territoire étudié est appréciée et permettent de mieux appréhender les enjeux à prendre en compte.

### **3. Les impacts environnementaux**

#### **3.1 Justification du projet retenu**

La compatibilité du projet avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) est abordée dans l'étude d'impact. Il s'agit d'un document réglementaire qui définit une vision globale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

Sur la carte de planification du schéma en cours d'approbation, il apparaît que la liaison routière coupe un axe considéré comme « continuité agricole ou liaison verte à créer ou à renforcer ». La prise en compte de cet enjeu environnemental aurait pu être affichée plus fortement. En effet, il convient de rappeler qu'une des priorités du Grenelle de l'Environnement porte sur la préservation et la restauration des continuités écologiques (trame verte et bleue).

Les éléments présentés pour justifier la nécessité de l'implantation de cette liaison ne semblent pas suffisants. Si les objectifs de ce projet sont bien décrits, il aurait été très utile que les nuisances actuelles soient mesurées au sein des différentes communes concernées. De plus, les hypothèses des études de prévision de trafic ne semblent pas pertinentes. Elles portent jusqu'en 2032 avec un trafic de 6 000 véhicules par jour, ce qui constitue une vision prospective de très long terme et un degré d'incertitude assez élevé.

Pour définir l'aire d'implantation de la nouvelle voirie, 7 variantes de tracé ont été étudiées. Deux faisceaux sur le secteur Nord du site, quatre sur la partie médiane et une sur le secteur Sud. La méthodologie mise en place est appréciée, elle fait appel à une analyse multicritères, qui abordent notamment l'environnement, les contraintes techniques ou la fonctionnalité du projet final. L'absence d'analyse des impacts sur les continuités écologiques représente cependant un manque important.

La solution retenue suite à ces travaux est la variante C médiane. En effet, il apparaît que ce tracé permet de trouver un équilibre entre la consommation d'espaces agricoles et des zones plus naturelles comme les friches. De plus, ce tracé ne nécessite pas le franchissement du cours d'eau et la route présente une bonne fonctionnalité pour les déplacements futurs. On pourrait toutefois considérer que la variante G présente également des avantages, puisqu'elle réutilise le réseau viaire existant comme semble le montrer la carte en page 123 du dossier. Une étude des niveaux sonores aurait été à ce stade intéressante pour confirmer les choix pris pour l'aménagement.

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

La rubrique « Impacts du projet sur l'environnement et mesures envisagées pour supprimer, réduire ou compenser les effets du projet » distingue les impacts temporaires liés aux travaux et les impacts permanents engendrés par l'exploitation du projet. Les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts sont proposées au niveau de chaque effet.

En ce qui concerne l'eau, le dossier indique les dispositifs qui seront mis en place pour le traitement des eaux issues de la chaussée. Il s'agit de noues enherbées le long de la voirie permettant d'acheminer une partie des eaux vers les deux points bas à chaque extrémité de la liaison routière. Au niveau du point Est, le projet prévoit la création d'un nouveau bassin. Au niveau du point Ouest, les eaux seront envoyées dans le réseau existant de la RD 59. Cependant, le dossier ne précise pas si cette solution pourra être mise en place. Dans ce cas, il aurait convenu de prévoir une autre possibilité, telle que la création d'un autre bassin de rétention.

Pour l'implantation des bassins de rétention des eaux pluviales, le dossier précise que des aménagements paysagers seront développés. Il est par ailleurs rappelé que les plantes adaptées aux secteurs humides devront être autochtones et qu'il conviendra d'éviter des

berges trop géométriques pour les berges des bassins, afin d'éviter des visuels trop artificiels.

En ce qui concerne les nuisances sonores, le dossier présente les cartes d'isophones des nuisances selon différentes situations. Cette présentation est tout à fait intéressante. Les niveaux sonores présentés correspondent à la contribution acoustique de la nouvelle liaison. Si les éléments présentés respectent bien la réglementation, l'autorité environnementale regrette l'absence d'éléments complémentaires qui auraient permis de mieux expliquer la situation avec l'ouvrage routier.

En effet, un des objectifs du projet était la réduction des nuisances sonores au sein des communes. Il aurait donc été pertinent que l'amélioration espérée soit mesurée et vérifiée. Cette rubrique nécessiterait des compléments.

S'agissant des aspects paysagers, le projet se développant sur un secteur agricole ouvert, il conviendra d'éviter toute émergence du projet qui deviendrait dès lors un élément structurant du paysage. Ainsi, la hauteur de la haie délimitant les voies piétonnes devra être basse.

Par ailleurs, l'ajout de photomontages dans le dossier aurait permis de présenter le rendu final.

#### **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 est présenté sous forme de tableaux de synthèse qui reprend dans un premier temps les enjeux du territoire visé par le projet, et dans une deuxième partie, les impacts en lien avec les mesures associées pour les réduire. Cette mise en forme est intéressante, elle permet de faciliter la compréhension du projet.

Cependant, 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.

Pour le Préfet de la Région d'Ile-de-France,  
Préfet de Paris, et par délégation,  
Le Préfet, Secrétaire Général

Laurent FISCUS