

**Avis de l'autorité environnementale
sur le projet d'une voirie de liaison A5a, RD57 et A5b
sur les communes de Moissy-Cramayel et Réau (Seine-et-Marne)**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet, présenté par l'Établissement public d'aménagement de la ville nouvelle de Sénart (EPA Sénart), de création d'une voirie de liaison entre l'autoroute A5a, la route départementale RD57 et l'autoroute A5b, à Moissy-Cramayel et Réau (Seine-et-Marne), dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique. Situé au sein de la ville nouvelle de Sénart, le projet a pour objectif d'assurer la desserte du parc d'activités de l'A5 dont la vocation est d'accueillir des entreprises logistiques et industrielles.

L'analyse de l'état initial de l'environnement est de bonne qualité. Les principaux enjeux environnementaux pour ce projet sont l'eau, la biodiversité, le paysage, les espaces agricoles, les déplacements, les nuisances sonores et la qualité de l'air. Le dossier décrit les impacts du projet de voirie de liaison mais également ceux liés au parc d'activités de l'A5, l'ensemble constituant un programme de travaux.

La mise en place de mesures favorables à la biodiversité, à la qualité de l'air et à la protection contre les nuisances sonores est à souligner.

Les principales recommandations de l'autorité environnementale portent sur les points suivants :

- Le raccordement du barreau routier au sud devrait être davantage détaillé ;
- La cohérence entre les aménagements prévus par le projet et les mesures favorables à la biodiversité devrait être vérifiée ;
- L'impact paysager du programme de travaux a été sous-évalué. Il conviendrait d'analyser le projet au regard des enjeux paysagers mis en avant dans l'état initial. Le projet devrait notamment s'attacher à préserver des vues ouvertes sur la plaine ;
- L'analyse des fonctionnalités agricoles ne devrait pas se limiter à l'accès aux parcelles mais étudier également les cheminements ;
- Des informations complémentaires auraient pu être apportées concernant les matériaux, notamment en termes d'estimation des volumes de déblais et remblais nécessaires ;
- L'appréciation de l'impact lié au trafic est restée générale et devrait être approfondie, notamment au niveau des raccordements vers les autoroutes ;
- Les options retenues pour le projet (implantation de merlons, bandes engazonnées, emprise du TCSP) devraient être davantage justifiées au regard de l'objectif de réduction de la consommation d'espace.

Avis 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

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée 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.

Le projet de voirie de liaison A5a, RD57 et A5b à Moissy-Cramayel et Réau (Seine-et-Marne) est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement.

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 modifiée. À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Le présent avis de l'autorité environnementale porte sur l'étude d'impact (EPA Sénart – Novembre 2016) du projet de création de la voirie de liaison A5a, RD57 et A5b à Moissy-Cramayel et Réau (Seine-et-Marne). Le projet est présenté dans le cadre de la procédure de demande de déclaration d'utilité publique (DUP), dont l'objectif est l'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation de la voirie.

1.3. Contexte et description du projet

Le projet, présenté par l'Établissement public d'aménagement de la ville nouvelle de Sénart (EPA Sénart), consiste à créer une voirie de liaison entre l'autoroute A5a, la route départementale RD57 et l'autoroute A5b. Situé au sein de la ville nouvelle de Sénart dans le département de la Seine-et-Marne, à une trentaine de kilomètres au sud-est de Paris, il concerne les territoires de Moissy-Cramayel et Réau, communes de respectivement 17 000 et 1 000 habitants environ.

Le projet de voirie de liaison A5a, RD57 et A5b a pour objectif d'assurer la desserte du parc d'activités de l'A5 et de compléter le maillage routier, fluidifier le trafic et améliorer la sécurité dans le secteur. Le parc d'activités de l'A5, dont les aménagements sont actuellement en cours de réalisation, est destiné à accueillir des entrepôts de logistique, des activités industrielles, des services et des bureaux sur une emprise de 190 hectares, dont 132 hectares sont cessibles. Les constructions représenteront 550 000 m² de surface de plancher au maximum et 2 600 emplois sont attendus à terme sur cette zone d'activités. Le projet de voirie de liaison s'inscrit dans le programme global du parc d'activités de l'A5.

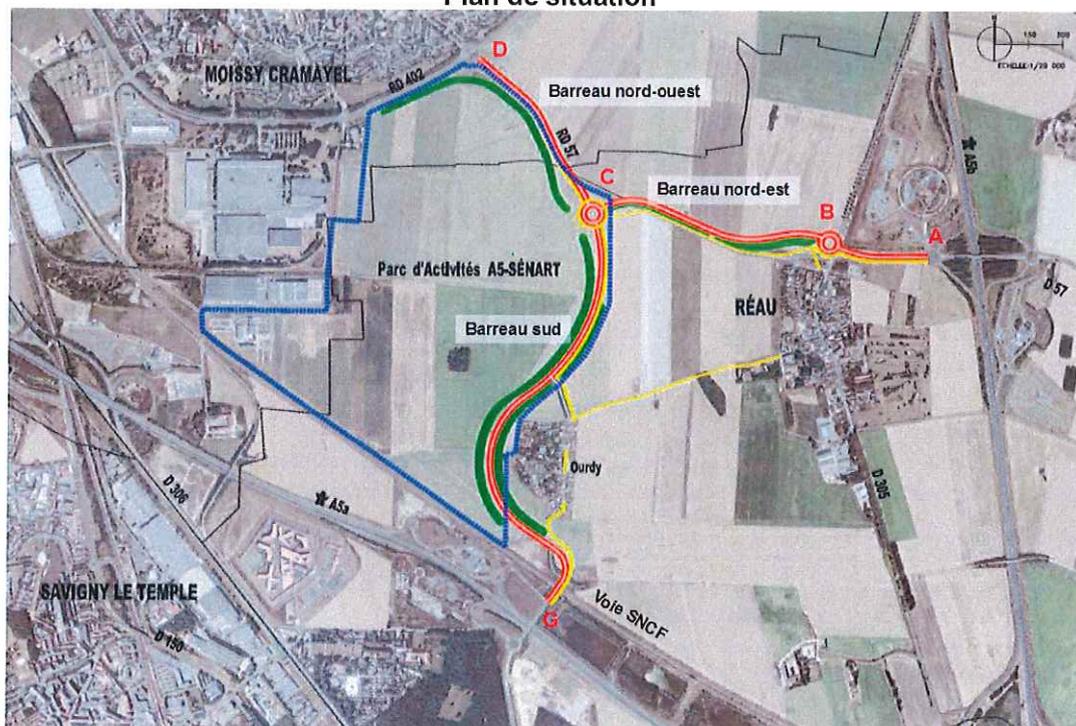
Les deux projets (voirie et parc d'activités) sont liés mais font l'objet de procédures administratives distinctes. Le parc d'activités de l'A5 a fait l'objet d'un dossier de création

de zone d'aménagement concerté (ZAC), approuvé le 30 décembre 2008 par arrêté préfectoral, après réalisation d'une étude d'impact¹, puis d'un dossier de réalisation approuvé le 10 février 2010. En outre, le projet des aménagements pour la gestion des eaux pluviales de la ZAC du parc d'activités de l'A5 a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du CGEDD² du 11 février 2010.

Essentiellement constitué de terres agricoles, le secteur d'implantation du projet est traversé par la route départementale RD57, qui relie la zone urbanisée de Moissy-Cramayel à l'A5b (axe nord-sud situé à l'est de Réau), en longeant la limite nord du parc d'activités de l'A5 et en desservant l'entrée nord du bourg de Réau. Les principaux éléments situés à proximité sont :

- au nord, la route départementale RD 402 et la frange urbaine de Moissy-Cramayel ;
- à l'ouest, le parc d'activités de l'A5 et la zone d'activités d'Arvigny ;
- au sud, la ligne TGV, l'autoroute A5a et le centre pénitentiaire de Réau ;
- à l'est, le hameau d'Ourdy, la commune de Réau et l'autoroute A5b.

Plan de situation



(Source : étude d'impact - annotations DRIEE)

La voirie de liaison A5a, RD57 et A5b représente une longueur d'environ 5 700 mètres et l'emprise des travaux liés à ce projet représente environ 43 hectares. Elle est constituée de trois barreaux :

- le barreau nord-ouest, entre le carrefour giratoire existant (D) entre la RD402 et la RD57 et un carrefour giratoire (C) réalisé en 2016 qui permet l'accès au parc d'activités (il s'agit de l'unique accès à la ZAC). Aménagé en 2 x 1 voie, ce tronçon reprendra en grande partie le tracé actuel de la RD57 ;
- le barreau nord-est, entre le carrefour giratoire d'entrée du parc d'activités (C) et le carrefour giratoire ouest (A) de l'échangeur n°13 de l'A5b. Seul tronçon aménagé en 2 x 2 voies, il sera implanté légèrement au nord de l'actuelle RD57 ;

¹ Aucun avis de l'autorité environnementale n'a été produit sur le dossier, conformément aux dispositions réglementaires alors en vigueur.

² Avis délibéré n°2010-05 du 11 février 2010 de l'autorité environnementale du CGEDD (Conseil général de l'environnement et du développement durable) relatif au projet d'aménagements pour la gestion des eaux pluviales de la ZAC du parc d'activités de l'A5.

- Le barreau sud, entre le carrefour giratoire (C) et le franchissement existant des voies SNCF (LGV Paris-Lyon), au sud du hameau d'Ourdy. Aménagé en 2 x 1 voie, ce tronçon correspond à une nouvelle voie.

L'autorité environnementale recommande de détailler davantage le raccordement du barreau routier au sud. En effet, la plupart des plans du projet limitent ce raccordement à l'arrivée sur l'ouvrage franchissant la voie ferrée, mais d'autres font apparaître, au-delà du pont, un giratoire et des voiries traversant l'aire de service du Plessis Picard. L'étude d'impact (page 13 de la deuxième partie) indique d'ailleurs qu'un carrefour giratoire (G) sera réalisé à la place du carrefour en « T » existant, au nord de l'autoroute A5a.

Le projet comprend également la réalisation d'une voie de desserte au nord du hameau d'Ourdy, permettant de connecter ce dernier avec le barreau sud, la requalification du chemin rural reliant Ourdy à Réau et l'aménagement d'un carrefour giratoire (B) au niveau du carrefour existant entre la RD57 et la RD305, au nord du bourg de Réau.

Des pistes cyclables à double sens de trois mètres de large sont prévues pour permettre aux cyclistes d'emprunter le nouvel itinéraire, ainsi que la création d'une passerelle franchissant les voies SNCF (en complément de l'ouvrage d'art existant) afin d'assurer la continuité de la liaison douce au sud. La route desservant le hameau d'Ourdy depuis le sud sera transformée en liaison douce.

De plus, le projet prévoit à terme la possibilité d'implanter un transport en commun en site propre (TCSP) sur les barreaux nord-ouest et nord-est. Il pourrait être réalisé en partie sur l'emprise de l'actuelle RD57.

Enfin, des merlons de quatre à six mètres de hauteur seront réalisés afin d'atténuer les impacts phoniques et visuels du projet sur les habitations du bourg de Réau et du hameau d'Ourdy.

Le dossier indique que la durée des travaux est estimée à trois ans, avec une mise en service de l'ensemble des aménagements prévisionnelle en 2021. Ces travaux seront effectués parallèlement avec ceux du parc d'activités de l'A5. Le phasage prévoit la réalisation concomitante des barreaux sud et nord-est dans un premier temps, puis la réalisation du barreau nord-ouest dans un second temps en fonction du développement du parc d'activités de l'A5.

2. L'analyse des enjeux environnementaux

L'analyse de l'état initial de l'environnement est de bonne qualité et met bien en avant les principaux enjeux environnementaux propres au site et au projet. Des synthèses par thématique sont fournies, ce qui est apprécié.

Les principaux enjeux environnementaux pour ce projet sont : l'eau, la biodiversité, le paysage, les espaces agricoles, les déplacements, les nuisances sonores et la qualité de l'air.

Eau

Les thématiques liées à l'eau sont présentées de manière satisfaisante. Toutefois, l'indication de l'origine de l'eau potable pour les communes de Moissy-Cramayel et Réau est erronée (elle provient de forages situés à Boissise-la-Bertrand, et non d'un champ captant situé à Savigny-le-Temple, Vert-Saint-Denis et Voisenon), et la présentation du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine-Normandie devra être actualisée en citant le document actuellement en vigueur (le SDAGE 2016-2021, approuvé en décembre 2015).

Localisé sur le plateau de la Brie, le secteur d'étude présente un relief peu marqué, avec un dénivelé d'une dizaine de mètres. Le niveau de la nappe est situé en période normale entre deux et cinq mètres de profondeur, mais il peut fluctuer en fonction des saisons et des conditions météorologiques et peut être très proche du terrain naturel. La nappe est jugée très vulnérable aux pollutions, notamment en raison du caractère karstique du sous-sol. Situé sur le bassin versant de la Seine, le secteur d'étude se répartit en deux sous-bassins versants : celui du ru des Hauldres, au nord du périmètre, et celui du ru de Balory, situé au sud. Ces deux rus servent d'exutoires aux réseaux d'eaux pluviales.

Aucun captage en eau potable actif n'est recensé sur le secteur, mais il existe d'anciens captages dont les périmètres de protection sont toujours d'actualité. De plus, le captage « Réau 2 » n'est plus utilisé mais n'a pas été rebouché : il peut donc constituer un point d'accès des pollutions dans la nappe.

Biodiversité

L'analyse de l'état initial concernant la biodiversité est traitée de manière satisfaisante.

L'étude d'impact indique que le secteur n'est concerné par aucune protection réglementaire ni inventaire au titre de la biodiversité. Un inventaire complet de la faune et de la flore a été réalisé et est présenté dans l'étude d'impact.

L'intérêt écologique et les fonctionnalités du périmètre d'étude, essentiellement occupé par des terrains agricoles (cultures à dominante céréalière), sont limités par l'urbanisation et les grandes infrastructures de transport qui forment des barrières difficilement franchissables. Les secteurs présentant les enjeux écologiques les plus forts sont cartographiés³ et localisés principalement au sud du périmètre, vers les trois bassins d'orage présents au sud de la voie ferrée et vers le chemin d'accès à la voie ferrée. Ces milieux sont notamment fréquentés par des oiseaux, des reptiles, des insectes ainsi que par des chiroptères. En outre, le secteur autour de Réau est identifié par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France comme un « élément d'intérêt majeur pour le fonctionnement des continuités écologiques », lié à une mosaïque agricole constituée d'au moins 10 % de bosquets et 10 % de milieux herbacés.

Des espèces floristiques invasives (Renouée du Japon) ont également été relevées.

Paysage

L'environnement paysager du projet est bien analysé et présenté. L'étude d'impact met en avant une identité encore liée au paysage agricole de plaine (« openfield ») et à une certaine ruralité, notamment au niveau du bourg de Réau, mais qui tend à disparaître du fait de l'expansion de la ville, du développement des zones d'activités et de la présence d'axes de communication majeurs. Le paysage du plateau de la Brie, ponctué par quelques bosquets ou structuré par les chemins agricoles, offre encore des vues largement ouvertes.

L'étude d'impact indique en synthèse⁴ que les enjeux paysagers pour le projet routier sont notamment de préserver des vues vers le nord-est et l'est, de redonner une unité entre le hameau d'Ourdy, Réau et Moissy-Cramayel, de traiter les transitions entre les espaces agricoles et de multiplier les liaisons paysagères. Ces recommandations auraient mérité d'être davantage explicitées.

En outre, le projet de voirie est concerné par le périmètre de protection d'un monument historique, l'église de Saint-Julien à Réau.

Espaces agricoles

L'étude d'impact présente l'activité agricole sur le périmètre d'étude, en majorité des cultures céréalières. Malgré un contexte général de diminution de la surface agricole utile (SAU) et du nombre d'exploitations, la vocation agricole du secteur est fortement prononcée. Cinq exploitants sont concernés par le projet de voirie. L'étude d'impact souligne à juste titre que l'enjeu pour le projet est notamment de limiter autant que possible la suppression de terres agricoles.

³ Cf. carte « enjeux écologiques » présentée à la page 39 de la troisième partie de l'étude d'impact.

⁴ « Synthèse et enjeux – Diagnostic paysager » à la page 59 de la troisième partie de l'étude d'impact.

Déplacements et trafics

Le secteur est bien desservi par le réseau routier structurant, avec la présence des autoroutes A5a, A5b et de la Francilienne N104, ainsi que par le réseau départemental : RD57, RD402 (avenue Paul Delouvrier à Moissy-Cramayel), RD305 (qui traverse le bourg de Réau), RD306 (qui relie Melun et Lieusaint, au sud de l'autoroute A5a).

Une étude de trafic a été réalisée afin de connaître les conditions de circulation sur le périmètre d'étude. À l'heure actuelle, en heure de pointe, sont observés des trafics allant jusqu'à 2 900 véhicules/heure/voie de circulation sur l'A5a, 470 véhicules/heure/voie sur la RD57 et 140 véhicules/heure/voie sur le chemin rural d'Ourdy. Cette étude conclut que les voies de la zone d'étude présentent des réserves de capacité suffisante pour absorber les flux actuels, tout en soulignant des risques de saturation sur certains tronçons.

L'autorité environnementale note que l'étude de trafic se base sur des données de trafic de 2011. Il conviendra de préciser si ces données ont été actualisées pour la présentation de la situation actuelle.

Par ailleurs, l'étude d'impact indique le caractère fortement accidentogène du carrefour entre la RD57 et la RD305, situé au nord de la commune de Réau.

Pour ce qui concerne les déplacements doux, l'étude d'impact indique qu'il n'y a aucune piste cyclable à Réau actuellement, mais qu'un itinéraire inscrit au schéma départemental des itinéraires cyclables (SDIC) emprunte les RD57 et RD305 sur le secteur.

Bruit

L'environnement acoustique du secteur est principalement affecté par le bruit des infrastructures routières et ferroviaires. Certaines de ces voies font l'objet d'un classement sonore, en catégorie 1⁵ pour les autoroutes A5a, A5b et la voie ferrée, en catégorie 4 pour la RD402. Une étude acoustique a été réalisée en 2011. Fondée sur une campagne de neuf points de mesures en 2009, elle a permis d'éditer une cartographie du bruit sur le périmètre du projet. Elle indique que les axes générant le plus de bruit sont actuellement l'A5, la RD57 et la RD402. En outre, le passage par intermittence de trains au sud du secteur constitue la source principale du bruit enregistré lors des campagnes de mesures. Le bruit reste faible en période nocturne mais s'intensifie de façon significative en période diurne et en période de pointe. La présence de merlons existants, à Moissy-Cramayel et Ourdy, permet de protéger des nuisances sonores les habitations situées à proximité des axes de communication.

Qualité de l'air

L'étude d'impact indique que l'environnement est caractérisé par des espaces ruraux et périurbains, à l'est, et des espaces urbains à l'ouest. Les axes routiers représentent les principales sources d'émissions polluantes. La campagne de mesures réalisée en avril 2014 a mis en évidence des teneurs en dioxyde d'azote et en benzène en deçà des normes de qualité de l'air en vigueur, excepté à proximité de l'autoroute.

Risques industriels

Certaines informations apportées dans l'étude d'impact relatives aux risques industriels ne sont pas à jour ou erronées. En effet, il n'y a qu'un seul plan de prévention des risques technologiques (PPRT) sur la commune de Moissy-Cramayel, approuvé en 2010, et non quatre. Par ailleurs, la liste des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) soumises à autorisation sur le secteur d'étude est incomplète. L'autorité environnementale note cependant que les porter à connaissance en matière de risques technologiques concernant certains de ces établissements n'impactent pas le projet de voirie.

⁵ Les infrastructures bruyantes sont classées en 5 catégories, la catégorie 1 correspondant aux voies les plus bruyantes et la catégorie 5 aux moins bruyantes.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

L'étude d'impact rappelle que le site est propice à l'implantation d'activités logistiques et industrielles, notamment en termes d'accessibilité du fait des grandes infrastructures existantes à proximité (autoroutes, francilienne, liaison ferroviaire de fret). L'objectif principal du projet de voirie de liaison est de desservir le parc d'activités de l'A5 mais également de fluidifier le trafic sur le secteur de Sénart où sont présents plusieurs parcs d'activités (notamment les parcs d'Arvigny et de Villaroche).

Le dossier indique que le projet a été élaboré avec un souci notamment de réduire les consommations d'espaces agricoles, de favoriser les modes de déplacements doux et de limiter les nuisances sonores et visuelles de la voirie et du parc d'activités. Deux variantes ont été étudiées, portant notamment sur le raccordement de la voirie au sud et sur le tracé de la RD57. Ces variantes sont présentées, ainsi que les raisons principales du choix retenu.

L'autorité environnementale note que certaines caractéristiques du projet interrogent sur la limitation de la consommation d'espace : large bande engazonnée ou arborée le long de la route (entre la route et la piste cyclable, ou entre la route et le merlon), emprise réservée pour le TCSP comprise entre la route et le parc d'activités ou le merlon (ce qui consomme un espace inutilisé dans un premier temps et oblitère la possibilité de revenir en arrière, si le projet de TCSP n'aboutit pas). En outre, l'implantation de merlons est prévue sur une grande partie du linéaire, et parfois des deux côtés de la route (sur le barreau sud). Un merlon est consommateur non seulement de matériaux mais également d'espace : la largeur moyenne des merlons du projet avoisine les 35 mètres. L'autorité environnementale recommande que les options retenues pour le projet soient davantage justifiées au regard de l'objectif de réduction de la consommation d'espace.

Enfin, comme le demande la réglementation pour les projets d'infrastructures de transports, l'étude d'impact présente une « analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ». Il aurait été utile de rappeler l'intérêt de cette étude et d'apporter des explications sur les calculs effectués. La conclusion apportée indique une dépense pour la collectivité imputable principalement au trafic généré par le parc d'activités.

L'autorité environnementale informe que l'analyse est fondée sur un bilan socio-économique mesurant les effets d'un projet de voirie en termes de coûts et d'avantages monétarisés pour la collectivité (gain ou perte de temps, amélioration de la sécurité, pollutions...). Il ne s'agit pas de fournir une notation intrinsèque, mais de comparer deux situations (ou plus) : celle que l'on aurait à l'année considérée sans le projet de voirie (situation de référence), et celle que l'on aurait en présence du projet de voirie. Il faut donc bien définir l'objet que l'on souhaite évaluer par rapport à la situation de référence, les deux scénarios devant inclure la réalisation du parc d'activités.

Dans l'analyse menée pour ce projet de voirie de liaison, la situation de référence n'est pas clairement définie mais semble ne pas intégrer le parc d'activités de l'A5, ce qui ne correspond pas à l'objectif de l'outil. L'autorité environnementale recommande de revoir l'analyse et la conclusion apportée.

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

Le dossier décrit les impacts du projet de voirie de liaison mais également ceux liés au parc d'activités de l'A5, l'ensemble constituant un programme de travaux. Les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts sont présentées en parallèle, ce qui facilite la compréhension. La présentation de tableaux récapitulatifs des effets du projet et des mesures proposées est appréciée.

Impacts sur l'eau et gestion des eaux pluviales

Le projet va augmenter les surfaces imperméabilisées et donc le volume d'eaux de ruissellement. L'étude d'impact décrit bien le système d'assainissement mis en place pour le parc d'activités de l'A5, qui a fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau⁶ délivrée en 2010 selon le dossier, et qui a été conçu pour tenir compte également des apports d'eaux pluviales liés à la voirie de liaison. Les eaux pluviales seront collectées par un réseau de noues ou fossés enherbés et dirigées vers les bassins de rétention du parc d'activités. Ces ouvrages ont été dimensionnés pour un événement pluvieux d'occurrence centennale (ou décennale, selon certaines pages, ce qu'il conviendra de clarifier) avec un débit de fuite limité à 1 L/s/ha pour les rejets vers le ru des Hauldres et à 0,3 L/s/ha vers le ru de Balory. L'étude d'impact n'indique pas si ces valeurs de rejets sont imposées par le schéma d'assainissement de la ville nouvelle.

Les dispositifs de traitement des eaux pluviales mis en place sont bien décrits : décantation dans les fossés et bassins, grille pour piéger les déchets, fosse de dessablement, voile siphonée pour retenir les hydrocarbures, déboureur/déshuileur pour les parcelles susceptibles d'être les plus polluées, dispositif d'isolement en cas de pollution accidentelle. Les mesures d'entretien de ces dispositifs et les interventions prévues en cas de pollution accidentelle sont également détaillées, ce qui est apprécié.

Pour ce qui concerne le captage « Réau 2 », l'étude d'impact n'indique pas si des mesures spécifiques ont été prises pour éviter une propagation de la pollution via ce captage. Il conviendra en particulier de préciser les aménagements réalisés aux abords de ce captage, localisé entre le barreau sud et le hameau d'Ourdy selon le plan fourni⁷, et le cas échéant de prévoir des mesures complémentaires.

Impacts sur la biodiversité

En complément des aménagements favorables à la biodiversité déjà prévus (noues et plantations), le projet prévoit plusieurs mesures d'évitement, de réduction ou d'accompagnement pertinentes : adapter le calendrier des travaux aux périodes sensibles pour les oiseaux (reproduction), choisir des espèces indigènes pour les espaces verts, adopter une gestion différenciée des espaces verts, lutter contre les espèces invasives, mettre en place des habitats favorables au Lézard des murailles, préserver les sites à enjeux pour le Lézard des murailles et l'Oedipode turquoise, éviter de créer des axes de déplacement pour les chiroptères en bordure de route...

L'autorité environnementale recommande toutefois de s'assurer de la cohérence entre les aménagements prévus par le projet et ces mesures. Par exemple, l'étude recommande que le versant intérieur des merlons proches de la route soit exclusivement composé d'une strate herbacée (afin de limiter les collisions entre véhicules et chauves-souris, ces dernières utilisant les corridors boisés comme « routes de vol »). L'échelle des plans du projet fournis ne permet pas de se rendre compte du respect de cette recommandation. Par ailleurs, les secteurs à enjeux pour le Lézard des murailles et l'Oedipode turquoise (lieu-dit « la Rue des Pleins », au niveau du franchissement de la voie ferrée), que les mesures n°2 et 3 recommandent de préserver, seront vraisemblablement impactés par les travaux, du fait de la mise en place sur ce secteur de remblais de sept mètres de haut pour que la route franchisse la voie ferrée, de merlons et du raccordement du chemin agricole. Il conviendra de préciser l'impact réel du projet sur ces espèces.

Impacts sur le paysage

L'étude d'impact décrit les impacts paysagers liés au parc d'activités et à la voirie de liaison. Elle rappelle que le traitement paysager a été étudié à l'échelle du programme global afin d'assurer la cohérence du projet et de concevoir un aménagement de qualité. Pour ce qui concerne plus spécialement le projet routier, l'impact paysager sera plus lié aux merlons qu'à la route elle-même, en majorité implantée au niveau du terrain naturel (excepté au niveau du franchissement de la voie ferrée, au sud). L'étude estime que l'impact est fort mais positif, car les merlons plantés (arbres, arbustes et autres végétaux)

⁶ Loi sur l'eau : articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement.

⁷ Un plan de localisation des captages et de leurs périmètres de protection est fourni à la page 19 de la troisième partie de l'étude d'impact.

permettront de masquer les installations industrielles et logistiques et le passage des véhicules.

D'un point de vue méthodologique, l'autorité environnementale estime que l'impact paysager du programme de travaux est sous-évalué. Si l'implantation d'écrans visuels peut effectivement constituer une mesure de réduction efficace de l'impact lié à la zone d'activités, l'impact global du programme de travaux reste fort puisqu'il va entraîner une disparition du paysage agricole et des vues ouvertes sur la plaine, au profit d'un paysage urbanisé plus banal.

En outre, l'autorité environnementale recommande que le projet s'attache à préserver des vues ouvertes typiques du plateau de la Brie. Le dossier n'indique cette prise en considération que pour le barreau nord-ouest, pour lequel aucun alignement d'arbre ou merlon n'a été prévu côté nord, et donc pour les seuls usagers de la RD57. Il aurait été souhaitable d'en tenir compte également pour les autres sections de la voirie ne nécessitant pas de merlon pour des raisons acoustiques, et de laisser des ouvertures visuelles sur la plaine depuis d'autres secteurs (Réau, Ourdy, usagers des cheminements doux...). À cet effet, l'alignement d'arbres envisagé le long du barreau nord-est devrait être planté d'arbres de haut jet suffisamment espacés pour ne pas fermer la vue.

Enfin, l'autorité environnementale note qu'il aurait été souhaitable d'analyser le projet au regard des recommandations paysagères mises en avant dans l'état initial.

Pour ce qui concerne le patrimoine historique, l'étude d'impact rappelle que l'avis de l'architecte des bâtiments de France (ABF) permettra de s'assurer que les aménagements prévus ne soient pas en contradiction avec la protection du monument historique (église de Saint-Julien de Réau). Il aurait été souhaitable que l'étude d'impact apporte des éléments justifiant cette prise en compte, a minima une analyse des visibilitées entre le projet et l'église.

Consommation d'espaces agricoles

Les impacts du projet sur les espaces agricoles sont évoqués dans l'étude d'impact. Elle indique que les emprises du projet ont été limitées autant que possible, ce qui mériterait d'être davantage justifié (cf. remarque de la page 7 du présent avis). L'impact concerne une surface de 28 hectares environ, ce qui correspond à moins de 2 % de la SAU des communes de Moissy Cramayel et Réau. Il est également précisé que les accès aux parcelles ont été répertoriés et préservés, et une carte (page 63 de la quatrième partie) les localise, hormis sur le secteur nord-ouest où ils sont non visibles. Enfin, l'étude d'impact rappelle que les exploitants agricoles seront indemnisés.

L'autorité environnementale souligne que le maintien d'une agriculture de proximité est un élément important du développement durable des territoires, et que le fait d'indemniser les exploitants agricoles ne permet pas de viabiliser économiquement l'activité agricole. Par ailleurs, le devenir des terres végétales de décapage aurait pu être étudié, par exemple pour une réattribution aux exploitants impactés, en accord avec la SAFER (Société d'aménagement foncier et d'établissement rural).

En termes de fonctionnalités, l'autorité environnementale recommande de ne pas se limiter à l'accès aux parcelles agricoles mais d'étudier également les cheminements possibles avec des engins agricoles, dans de bonnes conditions de sécurité.

Enfin, les mesures prises le cas échéant pour limiter l'impact du parc d'activités sur l'activité agricole auraient pu être rappelées.

Impacts liés aux déplacements et trafics

Les effets du programme de travaux (parc d'activités de l'A5 et voirie) sur le trafic ont été étudiés pour deux horizons : l'horizon 2018 avec une réalisation partielle du parc d'activités de l'A5, et l'horizon 2020 avec la réalisation de l'ensemble du parc. L'étude a pris en compte l'évolution de la réalisation du programme de la zone d'aménagement concerté (ZAC) de Chanteloup à Moissy-Cramayel (qui prévoit 2 400 logements à terme). Les conclusions de l'étude de trafic sont rappelées :

– l'itinéraire privilégié par le trafic lié au parc d'activités, notamment poids lourds, sera le barreau nord-est pour se rabattre sur l'A5b ;

- un impact positif de la mise à 2 x 2 voies du barreau nord-est à partir de 2020 (des difficultés de circulation apparaîtraient sur ce tronçon s'il restait à 2 x 1 voie) ;
- une circulation fluide à faiblement chargée sur le barreau sud, pour les deux horizons.

L'autorité environnementale relève que l'étude d'impact reste très générale sur cette thématique, pourtant importante pour ce type de projet. Aucune donnée chiffrée n'est citée (bien que l'étude de trafic fournie en annexe mentionne ces données, mais de façon très technique). L'analyse de l'impact du programme de travaux sur le reste du réseau routier, notamment au niveau des raccordements vers les autoroutes, n'est pas présentée. En outre, l'étude de trafic a analysé différents scénarios de voirie, portant notamment sur différents aménagements de l'échangeur de l'A5a, mais aucune explication n'est apportée à ce sujet.

Par ailleurs, il faut souligner que l'aménagement d'un carrefour giratoire au niveau du carrefour RD57 / RD305, actuellement accidentogène, et le maintien d'une limitation de vitesse à 70 km/h sur la RD57, comme c'est le cas actuellement, devraient contribuer à améliorer la situation en termes de sécurité routière. La réalisation du projet permettra également d'éviter la circulation des poids lourds en traversée d'Ourdy.

Impacts liés au bruit

Le projet prévoit la réalisation de merlons afin de protéger des nuisances sonores les habitations les plus proches, ce qui est apprécié. Des modélisations acoustiques ont été réalisées, elles montrent que les niveaux en façade de l'ensemble des habitations du secteur resteront inférieurs à 60 dB(A) en journée et à 55 dB(A) la nuit, valeurs limites imposées par la loi sur le bruit du 31 décembre 1992.

Impacts sur la qualité de l'air

Une étude air et santé, fournie en annexe et présentée dans l'étude d'impact, a été menée en 2014. Selon cette étude, sous réserve des hypothèses de trafic à l'horizon 2020, la réalisation du projet n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude. Néanmoins, il induira localement une légère dégradation de la qualité de l'air au droit des axes aménagés, notamment dans les traversées du village de Réau et du hameau d'Ourdy, sans que les normes de la qualité de l'air ne soient dépassées ou que ces dépassements soient imputables au projet.

Un suivi régulier de la qualité de l'air dans le hameau d'Ourdy est néanmoins préconisé. L'autorité environnementale apprécie que le maître d'ouvrage ait prévu de mettre en place ce suivi à partir de 2020, avec une fréquence de mesures de trois à cinq ans (en fonction du résultat des mesures).

L'étude d'impact rappelle également les mesures prévues favorables à la qualité de l'air : réalisation de cheminements doux (piétons et cycles), incitation au report modal vers les transports en commun (cadencement des bus et arrêt supplémentaire sur le parc d'activités, projet de TSCP éventuel).

Par ailleurs, l'autorité environnementale note qu'il conviendra de porter une attention particulière pour les aménagements paysagers, en évitant de planter des essences susceptibles de provoquer des réactions allergiques.

Ressources en matériaux

L'étude d'impact indique que, dans la mesure où leurs caractéristiques géotechniques le permettent, les déblais seront réutilisés en remblais et en couche de forme⁸. Les reconnaissances géotechniques réalisées confirment les possibilités de réemploi des matériaux. Par ailleurs, la réalisation des merlons nécessitera une quantité importante de matériaux, qui proviendra essentiellement des terres déblayées dans le cadre de la réalisation des bassins de régulation du parc d'activités de l'A5. Les déblais excédentaires

⁸ La couche de forme est la partie de la chaussée située entre la partie supérieure des terrassements et la structure de chaussée proprement dite. Son rôle est notamment d'améliorer et d'homogénéiser la portance du sol.

ainsi que les terres végétales décapées seront au maximum réemployés sur site pour la réalisation des aménagements paysagers.

L'autorité environnementale note qu'aucune estimation du volume des mouvements de sols envisagés (déblais et remblais) n'a été conduite, ce qui aurait permis d'apprécier la faisabilité des options retenues. Des informations auraient également pu être apportées pour ce qui concerne les matériaux des structures de chaussée. L'autorité environnementale recommande d'approfondir cette thématique.

Effets cumulés

L'étude d'impact présente différents projets dans les alentours du projet. Les principaux effets cumulés potentiels concernent les déplacements. L'analyse est restée assez générale, hormis pour les projets d'ores et déjà pris en compte dans l'étude de trafic (parc d'activités de l'A5, ZAC de Chanteloup).

Chantier

L'étude d'impact propose des mesures pour limiter les impacts liés au chantier, notamment pour ce qui concerne la gestion des déchets, les nuisances sonores, les risques de pollution de l'air, des eaux et des sols, et les perturbations de la circulation. Le maître d'ouvrage prévoit de mettre en place un cahier des clauses environnementales que les entreprises intervenant sur le chantier devront respecter. L'autorité environnementale apprécie cette démarche, qui devrait garantir une mise en œuvre effective des mesures préconisées.

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.

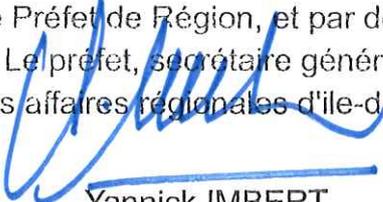
Le résumé non technique présenté est de bonne qualité et reprend de manière cohérente les informations apportées dans l'étude d'impact.

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'Énergie d'Île-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

Pour le Préfet de Région, et par délégation
Le préfet, secrétaire général
pour les affaires régionales d'Île-de-France


Yannick IMBERT