



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'aménagement du demi-diffuseur est de l'A 86 avec la RD 986 au Plessis-Robinson et à Châtenay-Malabry (92)

n°Ae: 2012- 15

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 23 mai 2012 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement du demi-diffuseur est de l'A86 avec la RD986 au Plessis-Robinson et à Châtenay-Malabry (92).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Féménias, Lafitte, Lagauterie, Letourneux, Schmit, Ullmann, Vernier

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absentes ou excusées : Mmes Rauzy, Vestur.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet des Hauts-de-Seine par courrier du 7 mars 2012 et le dossier complet a été reçu le 8 mars 2012.

L'Ae a consulté le préfet du département des Hauts-de-Seine par courrier en date du 12 mars 2012.

L'Ae a consulté le ministère du travail, de l'emploi et de la santé par courrier en date du 12 mars 2012.

Sur le rapport de Madame Annick GUERBER LE GALL et de Monsieur Philippe LAGAUTERIE, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

¹ Désignée ci-après par Ae

Résumé de l'avis

Le projet présenté par la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France concerne l'aménagement d'un demi-échangeur sur l'A86, au Plessis-Robinson et Châtenay-Malabry, afin de délester la RD986 du trafic de transit actuel. Le projet empiète sur la forêt domaniale dite du « Bois de Verrières » ce qui implique le respect des obligations liées au SDRIF² qui n'ont pas été toutes reprises par le projet.

L'étude d'impact pâtit fortement d'être la reprise, trois ans plus tard, sans qu'il soit procédé à la moindre actualisation, d'un dossier élaboré en 2009. Elle comporte des lacunes et des insuffisances qui sont détaillées dans l'avis ci-après. Les principales remarques portent sur les points suivants :

- deux projets de tramway seront réalisés à proximité (T6 Châtillon – Vélizy – Viroflay, et T8 Croix de Berny – Plessis-Robinson). Aucune analyse des éventuels reports modaux du fait de la mise en service des tramways pour les déplacements logement-travail n'est mentionnée ;
- l'horizon retenu pour apprécier l'importance des impacts dûs au bruit est l'année 2015. Cette échéance est insuffisamment éloignée de l'année probable de mise en service de l'aménagement pour être probante ;
- l'étude précise que « le projet est compatible avec le SDRIF de 1994 ainsi qu'avec le nouveau projet de SDRIF pour la période 2008-2030 » (p. 136), alors qu'aucune étude de compatibilité avec ce document de planification ne figure dans l'étude d'impact ;
- aucune variante n'a été envisagée en prenant en compte le critère d'absence de consommation d'emprise forestière, qui est pourtant une disposition du SDRIF de 1994 ;
- les mesures compensatoires prévues sont uniquement foncières et ne sont pas en conformité avec celles prévues dans le SDRIF ;
- il n'existe pas d'étude détaillée de l'assainissement alors que la nappe des sables de Fontainebleau est vulnérable et que le projet ne fera pas l'objet d'un dossier au titre de la police de l'eau.

Par ailleurs, l'Ae rappelle que les articles L. 414-4 et R. 414-19 à R. 414-26 du code de l'environnement font obligation aux maîtres d'ouvrage d'établir un dossier d'évaluation des incidences Natura 2000, à laquelle ils pourraient satisfaire dans le cadre de l'étude d'impact en la complétant. À défaut, un dossier autonome d'évaluation des incidences Natura 2000 devra être joint au dossier d'enquête publique.

L'Ae attire l'attention du maître d'ouvrage sur les autres points abordés dans l'avis détaillé.

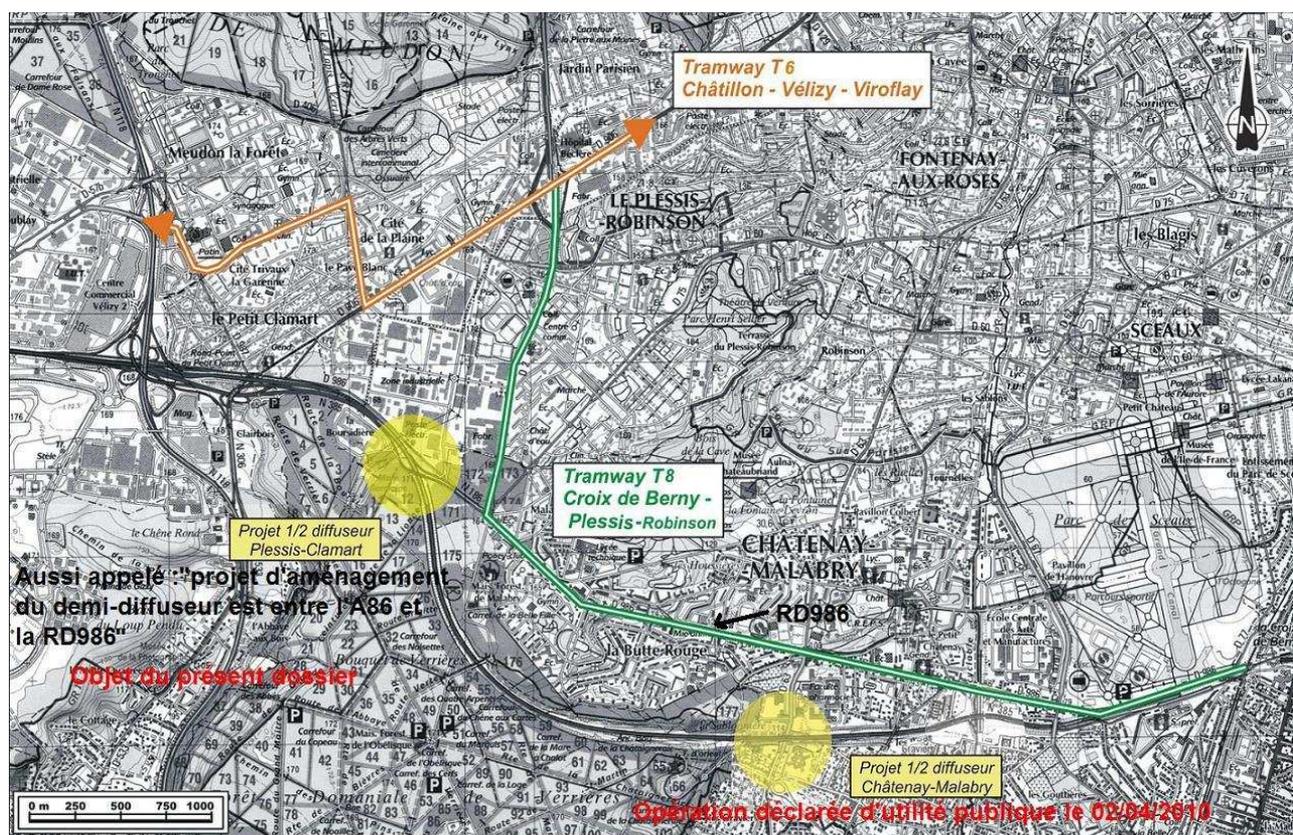
² Schéma directeur de la région Île-de-France

Avis détaillé

1 Le contexte et la présentation du projet

1.1 Le contexte

L'autoroute A86 constitue l'axe autoroutier reliant Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, l'A12 ainsi que la RN118 vers l'ouest et le Marché d'intérêt National de Rungis, l'aéroport d'Orly, et les autoroutes A4, A6 et A10 vers l'est. Au niveau des communes de Châtenay-Malabry, de Clamart et du Plessis-Robinson, les échanges avec le réseau routier local ne sont assurés aujourd'hui que par un demi-diffuseur « Ouest » au niveau du Plessis-Clamart (RD2/RD75) et par un demi-diffuseur « Est » au niveau de la RD63 ; aussi la RD986 est-elle conduite à jouer un rôle de transit et d'échanges important.



Or, selon l'étude, il serait prévu une progression sensible du trafic local à l'horizon 2015, en raison du développement des parcs d'activités situés dans ce secteur avec un doublement des emplois offerts, soit une augmentation de 8 000 à 10 000 salariés.

L'aménagement en échangeur complet du demi-diffuseur « est » au niveau de la RD63 a d'ores et déjà fait l'objet d'une DUP, dit « demi-diffuseur de Châtenay-Malabry » sur la carte ci-dessus.

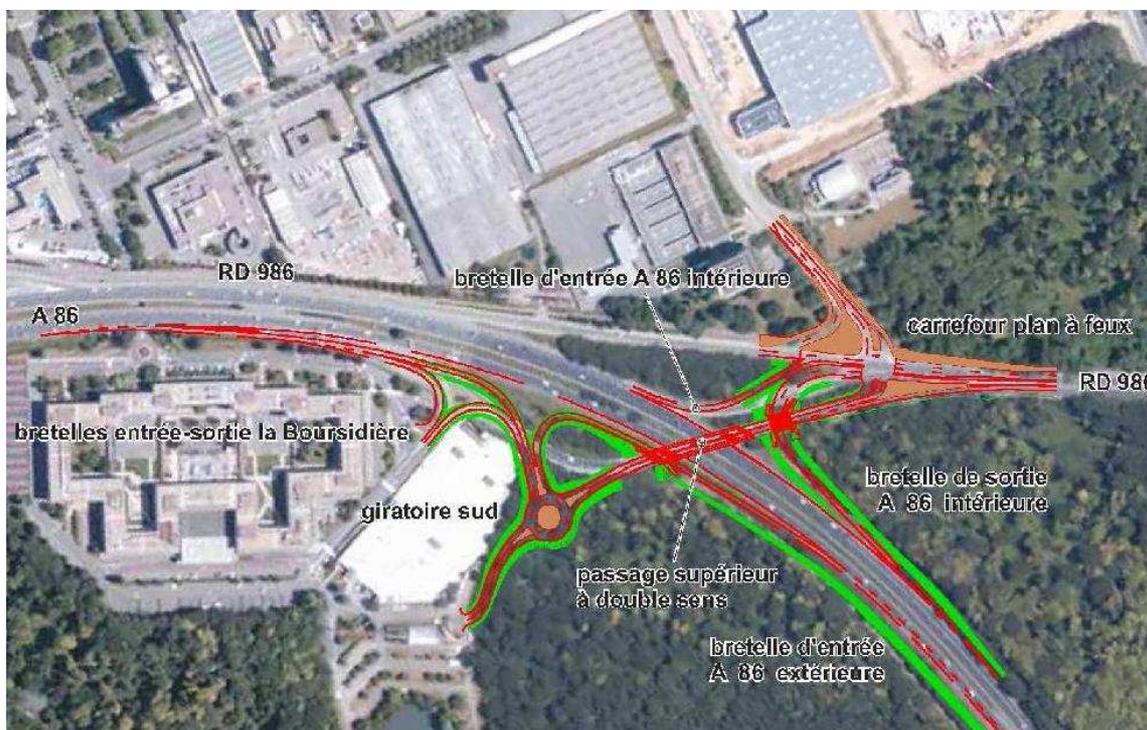
Le projet d'aménagement en échangeur complet du demi-diffuseur « ouest » par l'insertion d'un demi-diffuseur est de l'A86 avec la RD986, dit « demi-diffuseur du Plessis-Clamart » sur la carte ci-dessus, a pour objet de compléter le système d'échanges de l'A86, en permettant :

- le délestage de la RD986, dans la section comprise entre le carrefour du 11 Novembre 1918 et le carrefour Salvador Allende à Châtenay-Malabry ;
- la requalification de la RD986 en desserte locale de caractère plus urbain avec stationnement, traversée piétons, piste cyclable, tramway... ;
- et une meilleure desserte des zones d'activité situées de part et d'autre de l'axe autoroutier (Parc d'affaires Noveos et centre d'affaires de la Boursidière), plus particulièrement s'agissant des déplacements vers l'est

1.2 La présentation du projet et des aménagements projetés

L'aménagement du demi-diffuseur est de l'A86 avec la RD986, dit demi-diffuseur du Plessis-Clamart comprend :

1. au sud de l'A86-extérieure en direction de Créteil, la création d'un « giratoire sud » avec :
 - réaménagement de la bretelle de sortie A86-extérieure et aménagement des bretelles d'entrée-sortie du centre d'affaires de la Boursidière ;
 - mise à double sens du « passage supérieur de la Boursidière » traversant en surplomb l'A 86 ;
 - création d'une bretelle d'entrée A86-extérieure depuis le giratoire sud.



2. au nord de l'A86-intérieure en direction de Versailles, le réaménagement du carrefour nord en carrefour à feux avec :
 - création d'une voie dédiée à la circulation entre l'avenue Galilée (desserte du parc d'affaires NOVEOS) et la RD986 en direction de Clamart ;
 - création d'une bretelle de sortie A86-intérieure vers le carrefour nord empruntant un passage inférieur réalisé dans le talus d'accès au passage supérieur de la Boursidière ;
 - réaménagement de la bretelle d'entrée vers A86 direction Versailles.

1.3 La présentation du programme routier local intégrant le projet

A 3 km du demi-diffuseur est du Plessis-Clamart avec la RD986 (objet du présent dossier), en direction de Créteil, le demi-diffuseur ouest de Châtenay-Malabry et Verrières-le-Buisson avec la RD63 est en cours de réalisation.

La réelle complémentarité de ces deux aménagements (demi-diffuseur est au Plessis-Clamart avec la RD986 et demi-diffuseur ouest à Châtenay-Malabry avec la RD63) est avérée, puisqu'ils ont tous deux pour principal objectif le délestage de la RD986 (cf page 100 du dossier d'enquête préalable).

Au demeurant, bien que les 2 échangeurs soient instruits de façon séparée (DUP distinctes), des analyses d'impacts cumulés sont réalisées au § 10 d'«analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus » en matière de bruit, de qualité de l'air et de milieux naturels.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une appréciation concise des impacts du programme de réalisation des travaux.

2 Les procédures relatives au projet

La réflexion pour l'aménagement des échanges routiers a débuté en 1995 (P. 9) et les études se sont échelonnées de 2006 à 2011. Le dossier présenté souffre de certaines faiblesses engendrées par un défaut d'actualisation des données

malgré la longueur de la procédure.

Le dossier d'enquête publique a été élaboré en 2009. Une phase de concertation inter services a été mise en œuvre en 2010. Les compléments rendus nécessaires par la réglementation désormais en vigueur ont été réalisés, telle qu'une étude sur les milieux naturels en 2011.

L'étude d'impact indique (p. 10) que les travaux sont exemptés d'un document d'incidences loi sur l'eau³ du fait de la surface imperméabilisée qui est inférieure à 1 hectare. Pour autant, ceci n'exonère pas le maître d'ouvrage d'apporter tous les éléments dans le dossier d'impact. Ainsi, les informations sur le traitement des eaux provenant des chaussées doivent figurer dans l'étude d'impact.

Le POS de Châtenay-Malabry doit être mis en conformité avec le projet présenté, notamment par un déclassement d'espaces boisés classés affectés par cette réalisation. En outre, il ressort des informations fournies lors de la visite sur place qu'une réserve foncière figure dans l'actuel POS de Châtenay-Malabry. Cette réserve foncière pour la réalisation de l'échangeur s'avérerait désormais inutile compte tenu de l'actuelle configuration retenue pour cet échangeur. Page 10 (pièce A), il est indiqué que « *le dossier de mise en compatibilité est joint au présent dossier d'enquête publique* ». L'Ae constate que celui-ci ne figure pas dans les pièces qui lui ont été fournies.

L'Ae rappelle que les articles L. 414-4 et R. 414-19 à R. 414-26 du code de l'environnement font obligation aux maîtres d'ouvrage d'établir un dossier d'évaluation des incidences Natura 2000, à laquelle ils pourraient satisfaire par l'étude d'impact en la complétant. À défaut, un dossier autonome d'évaluation des incidences Natura 2000 doit être joint au dossier d'enquête publique.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une étude détaillée du réseau d'assainissement, une étude précise de la compatibilité du projet par rapport aux différents documents d'urbanisme : SDRIF (voir les remarques des § 3.4.5 et 3.4.6 plus loin) et POS et par l'étude d'incidences Natura 2000.

3 L'analyse de l'étude d'impact

3.1 La qualité des documents figurant dans le dossier d'étude d'impact

Une actualisation du dossier s'avère nécessaire ; ainsi en page 100, pour le tramway T6, « la mise en service est prévue pour 2010 », etc.

Les distances entre les échangeurs de l'A86 intérieur et extérieur en amont et en aval dans le voisinage du projet ne sont pas fournies. Ainsi page 101 la carte est muette sur ce point.

De même, les trafics pris en compte, qui servent de fondement notamment aux analyses de bruit, ou de qualité de l'air, sont issus de relevés effectués en 2006. L'Ae relève, page 115, que s'agissant de l'évolution tendancielle du trafic, il est précisé qu'« *entre 2000 et 2005, le trafic a stagné sur l'A86 entre Châtenay-Malabry et le Plessis-Robinson* ».

Avec la prise en compte de la qualité de vie des riverains de la RD986, l'amélioration de la sécurité sur cette voie est une des finalités du projet (p. 20 de l'étude d'impact). Cependant, aucun état des lieux sur l'accidentologie de cette voie n'est présenté. Seul le trafic est dit de 29 000 v/jour en 2006 (carte p. 108).

Par contre, s'agissant de l'A86 (p. 109 et 110) le tronçon concerné par le projet est « *l'un des tronçons les moins accidentogènes de l'A86* » (données 2008). De même, les données relatives à la situation actuelle et aux perspectives à long terme des deux centres d'affaires (La Boursidière et Noveos) mériteraient de figurer dans le dossier. Seules des données d'emplois 2006 figurent au dossier (9000 emplois) avec une perspective de 12 000 emplois supplémentaires en 2015 (cf page 115). Ces données mériteraient elles aussi d'être actualisées et justifiées.

Par ailleurs, les légendes ne sont pas toujours présentes sur les cartes : ainsi la signification des couleurs des cartes en pages 22 et 23 n'est pas fournie.

Une carte pourrait être utile en page 18 pour situer les nombreux lieux et ouvrages cités pages 18 à 20.

Une homogénéisation des appellations serait bienvenue (A86 intérieur et A86 est ; A86 ouest et A86 Versailles etc).

3.2 L'analyse de l'état initial

Le dossier d'étude d'impact comprend des lacunes ou inexactitudes :

3.2.1 l'étude hydrogéologique (p. 59) est traitée de façon très sommaire. Il n'est pas présenté de coupe faisant figurer la nappe des sables de Fontainebleau par rapport à la surface, ni la qualité des limons de protection situés au-dessus, ce qui ne permet pas d'en déduire sa vulnérabilité. En outre, il est indiqué que « *le projet n'est concerné que par des nappes superficielles qui ne présentent pas un enjeu particulier* ». Or, il est écrit (p. 145) que « *la nappe des sables de Fontainebleau n'est pas naturellement protégée* » et que le projet sera totalement étanché.

³ Articles L.214-1 à 6 du code de l'environnement

3.2.2 Comme déjà mentionné au paragraphe « procédures », il manque l'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000.

3.2.3 Il est indiqué (p. 60) que les ZNIEFF sont des zones réglementées alors que ce sont des zones inventoriées pour leur qualité écologique ou paysagère

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact sur ces différents points.

3.2.4 Le maître d'ouvrage précise également à plusieurs reprises que son projet est compatible avec le SDRIF (p. 18, 52, 99 et 136). Or, ce document d'urbanisme prévoit dans ses « Orientations détaillées » plus particulièrement son chapitre 3-1, que « les infrastructures doivent éviter les espaces boisés dans la mesure du possible. Dans le cas contraire toute surface forestière désaffectée doit être compensée d'une superficie au moins égale attenante au massif forestier ».

3.3 L'analyse des variantes et les raisons du choix

En 2007 dans le cadre des études de faisabilité, deux scénarios indépendants ont été étudiés :

- Le scénario 1, se caractérisait par la création d'un ouvrage neuf sur l'A86 en remplacement du passage supérieur actuel, et par la suppression de l'accès à la Boursidière depuis l'A86-ouest.
- Le scénario 2 prévoyait la réutilisation de l'ouvrage existant du passage supérieur de la Boursidière, avec suppression également de l'accès à la Boursidière depuis l'A86-ouest.

Le scénario 2 a été retenu pour des raisons de coût et de moindre emprise sur la forêt.

Deux variantes (A et B) de ce scénario 2 ont été élaborées. Elles se distinguent par l'aménagement tant du giratoire situé au sud de l'A86 que du carrefour situé au nord de l'A86 les deux étant reliés par le même passage supérieur à double sens traversant l'A86.

Le giratoire sud comporte dans la variante A des bretelles entrée et sortie pour un accès direct à la Boursidière. Aucun accès direct à la Boursidière n'est prévu dans la variante B.

Le carrefour nord dans la variante A est un carrefour à feux. Dans la variante B, ce carrefour est de forme ovale et organisé en rond-point à feux.

Le fonctionnement global tant du giratoire sud que du carrefour nord a été estimé plus performant s'agissant de la variante A. La consommation d'espace boisé est également moindre pour la variante A (7 200 m² contre 9 000 m² pour la variante B). Enfin la variante A est moins coûteuse (8,35 M€ TTC contre 8,61 M€ pour la variante B).

En novembre 2008, la variante A a été privilégiée.

L'Ae note que contrairement aux orientations détaillées du SDRIF, aucune variante n'a été examinée avec pour impératif une consommation nulle ou à défaut marginale d'espace forestier. Aussi le choix présenté est entre deux variantes dont l'une est certes retenue car elle présente moins d'impacts que l'autre, mais sans que soit fournie la garantie qu'elle est bien la variante envisageable la moins consommatrice de l'espace forestier classé.

Dans le chapitre 5 concernant la « Présentation et comparaison des variantes » (p. 107) le maître d'ouvrage indique des insuffisances ponctuelles d'évacuation des réseaux d'assainissement existants sur la section « P.S Boursidière TGV ». Aucune carte ne positionne cette section et aucune description de ces insuffisances du réseau d'assainissement ne figure dans le dossier.

L'Ae recommande de compléter le dossier sur ces différents points.

3.4 L'analyse des impacts et des mesures de réduction d'impact.

3.4.1 L'horizon retenu pour l'appréciation des impacts

L'année 2015 constitue une référence d'horizon bien trop proche de l'année de mise en service probable de l'ouvrage pour constituer un horizon raisonnable et suffisant pour l'appréciation des divers impacts du projet, tels que notamment le bruit ou la pollution de l'air. Un horizon fixé à moyen terme serait au minimum à prendre en considération.

L'Ae recommande de compléter le dossier par la prise en compte de trafics estimés à moyen terme.

3.4.2 Sur les autres opérations d'infrastructure dans le voisinage

Le réseau de tramway :

Deux projets de tramway seront réalisés à proximité de l'ouvrage : il s'agit des projets de tramway T6 Châtillon – Vélizy – Viroflay, et T8 Croix de Berny – Plessis-Robinson, qui sont figurés sur la carte page 101.

Le tramway n°8 fait l'objet d'une mention en italique en bas de page 126.

Au dossier ne figure aucune analyse des éventuels reports modaux du fait de la mise en service des tramways pour les déplacements logement-travail et de leur incidence sur les flux de circulation sur le CD 986 et l'A86 justifiant le projet.

La RD986

Le projet est dit réalisé au bénéfice de cet axe départemental, qui traverse des zones d'habitation, pour lui permettre d'être délesté du trafic de grand transit avec la « *reprise du trafic parasite circulant actuellement sur la RD986* », et de pouvoir être requalifié en desserte locale urbaine. Page 51 du dossier sont énumérés à ce titre les aménagements suivants : piste cyclable, espaces verts, développement de transports collectifs multimodaux (bus et tramway).

Par suite, l'analyse et la détermination des effets positifs de la réalisation du présent ouvrage sur cet axe départemental sont importants pour permettre de justifier l'opération et notamment les impacts négatifs de celle-ci sur l'environnement (tel que les prélèvements d'emprise forestière). Cependant, les projets de requalification de cet axe en voirie de desserte locale urbaine ne sont pas présentés.

3.4.3 Sur les eaux superficielles et souterraines

L'étude d'impact est insuffisante en matière de traitement des pollutions d'origine routière, ce sujet n'étant traité qu'en quelques lignes page 129. Si l'étanchement du réseau d'évacuation des eaux pluviales est bien envisagé, il n'est pas précisé de quelle façon.

Un schéma de principe de traitement des eaux est présenté page 127. Les eaux issues du carrefour sud, des bretelles et du passage supérieur de la Boursidière seront dirigées vers le bassin de traitement construit pour le demi échangeur est, mais aucune carte ne mentionne son positionnement et aucune information n'est donnée quant à son dimensionnement et ses caractéristiques. Il est bien indiqué que ce bassin de rétention assurera de par sa conception un traitement de la pollution chronique mais aucun plan ou schéma ne vient en apporter la certitude. Ce point est d'autant plus important que ce projet ne fera pas l'objet d'un dossier « loi sur l'eau » comme rappelé dans le chapitre 2 ci-dessus.

Les eaux du carrefour nord seront dirigées directement dans le réseau départemental des eaux pluviales géré par la SEVESC⁴, mais rien n'indique si ce réseau peut supporter un apport nouveau d'effluents pollués non traités.

Il résulte de tout ce qui précède que le maître d'ouvrage n'apporte pas la preuve de l'efficacité et de la suffisance des mesures adoptées, et que par suite contrairement à ce qu'il affirme en page 51 du dossier d'enquête, il ne peut affirmer, faute d'avoir à ce stade apporté toutes les justifications nécessaires, « *qu'il n'y a pas de mesure supplémentaire à prévoir dans le domaine de l'hydrologie, et de l'hydrogéologie* ».

L'Ae recommande de compléter le dossier par une description précise du réseau d'assainissement et par une étude démontrant que les eaux de la partie nord peuvent rejoindre le réseau existant géré par la SEVESC sans créer de problème tant de volume que de qualité.

3.4.4 Sur le bruit de l'A86 et de ses diffuseurs

La modélisation des niveaux sonores à l'horizon 2015 se fonde sur les prévisions de trafic établies à partir d'études de trafic réalisées en 2006, il y a près de 6 ans.

Page 130, il est indiqué qu'à l'horizon 2015 le bruit aux alentours de l'A86 avec le projet de demi-diffuseur ne différerait du bruit sans projet que de 0,5 dB(A), ce qui ne constitue pas une modification significative de l'infrastructure.

En matière de bruit, l'autorité environnementale rappelle sa recommandation figurant au § 3.4.1.

3.4.5 Sur l'urbanisme

L'étude précise que « le projet est compatible avec le SDRIF de 1994 ainsi qu'avec le nouveau projet de SDRIF pour la période 2008-2030 » (p. 136). L'Ae observe que cette assertion est apportée alors qu'aucune étude de compatibilité avec ce document prescriptif ne figure dans l'étude d'impact.

L'Ae a examiné le SDRIF 1994, notamment sa deuxième partie traitant des « Orientations détaillées » plus particulièrement son chapitre 3-1 « Préserver et valoriser les espaces boisés et paysagers » (p. 83) où il est prescrit : « *il est indispensable d'une part de les préserver (les espaces boisés) de l'urbanisation en assurant leur intégrité, notamment en veillant au respect de leurs lisières... les tracés des grands ouvrages devront, dans la mesure du possible, éviter les espaces boisés. Si tel n'était pas le cas, il conviendrait que leur impact soit limité notamment par une adaptation de l'ouvrage à son environnement forestier et par le rétablissement d'une continuité forestière satisfaisante.... Toute surface forestière désaffectée sera compensée par la création d'une superficie au moins égale attenante au massif forestier* ».

Le maître d'ouvrage ne démontre pas qu'il lui était impossible d'éviter les espaces boisés classés, notamment en empiétant sur le parking de la Boursidière ce qui lui permettrait de réduire l'emprise du projet sur la forêt voisine. Il semble que cette hypothèse n'a pas été étudiée. Les mesures compensatoires prévues à Dammarie-les-Lys en Seine-et-Marne ne sont pas en continuité avec la forêt de Verrières. De plus, les mesures d'accompagnement prévues (p 137) prévoyant d'engazonner les reliquats de forêt qui seront enclavés amplifient le recul de la lisière forestière.

A contrario, le POS de Châtenay-Malabry définit des espaces réservés pour la réalisation d'un échangeur avec l'A86. Il

⁴ Société des eaux de Versailles et de Saint-Cloud

semble que ces espaces que l'on peut percevoir sur la carte « réseaux et servitudes » de la page 93, soient beaucoup plus importants que ceux consommés par la solution retenue.

L'Ae recommande de compléter le dossier sur la compatibilité du projet retenu avec le SDRIF et le POS de Châtenay-Malabry. Elle recommande en outre de lever la nécessité de maintenir en réserve les espaces boisés correspondant à des projets abandonnés, pour permettre leur reclassement en espaces boisés classés.

3.4.6 Sur les milieux naturels

L'étude écologique réalisée en 2011 fait état d'inventaires recensant 10 espèces d'oiseaux (p. 63) et 8 espèces de chiroptères (p. 65) qui sont protégées et présentes à proximité de l'aménagement. Cependant, la localisation de ces points d'inventaires n'étant pas cartographiée, il est impossible de préciser si des dossiers de demande de dérogation⁵ aux interdictions de destruction d'individus ou d'altération de leur milieu seront nécessaires.

Il est indiqué que « la réalisation du projet se traduira par une consommation effective de 7 200 m² de surface boisée » (p. 129). Il semble que ce chiffre soit minoré, car les principes d'aménagements paysagers présentés (p. 137) prévoient l'engazonnement des surfaces boisées enclavées dans le demi échangeur et qui paraissent ne pas avoir été prises en compte.

Le maître d'ouvrage précise que « cette superficie est négligeable au vu des milieux forestiers adjacents qui seront maintenus ». Cette assertion ne prend pas en compte le fait que les espaces forestiers sont globalement rares à proximité immédiate de Paris. Le maître d'ouvrage, d'ailleurs, prévoit de compenser la disparition de ces 7 200 m² conjointement avec les espaces boisés supprimés pour l'autre demi échangeur situé à l'est, représentant à eux deux au total une superficie de 21 294 m², et ceci en achetant 332 128 m² de bois existant sur la commune de Dammarie-les-Lys en Seine-et-Marne, pour être remis en gestion à l'ONF.

La surface forestière supprimée par l'aménagement n'apparaît pas négligeable aux yeux de l'Ae. De plus, la surface calculée ne prend pas en compte l'aménagement paysager prévu. Le SDRIF de 1994 prévoit le maintien de la couverture forestière dans la région parisienne. Pour l'aménagement des grands ouvrages, il préconise d'éviter les espaces boisés en priorité. En cas d'impossibilité il demande que la compensation, par création de boisement et non par acquisition de forêt privée, soit au moins égale et attenante au massif forestier (voir les § 3.4.5 et 3.4.7). La compensation prévue par le maître d'ouvrage se situe en outre dans le département de la Seine-et-Marne, hors du département des Hauts-de-Seine.

La compensation prévue est purement foncière et aucun élément d'information ne figure dans le dossier quant à la qualité environnementale (écologique, qualité de vie des habitants, etc) des boisements achetés ni sur le fait que leur devenir avant compensation serait susceptible ou non d'être remis en question.

L'Ae recommande d'explicitier le choix des compensations que le maître d'ouvrage propose d'apporter, qui ne semblent correspondre aux préconisations du SDRIF ni en matière de « création de boisement », ni en matière de « rétablissement d'une continuité forestière satisfaisante ». Elle recommande d'apporter des éléments détaillés sur la compensation forestière prévue (superficie, qualité des boisements, localisation, objectifs et modalités de gestion, etc) et d'évaluer précisément sa compatibilité avec le SDRIF.

3.4.7 Sur les paysages

Les effets sur le paysage et les mesures prises pour atténuer les effets sont indiqués de manière très sommaire pages 136 et 137. Le dossier prévoit d'apporter de la terre végétale, sans préciser sa provenance, et d'engazonner systématiquement les surfaces enclavées dans les boucles de l'échangeur. L'Ae note que rien n'est indiqué quant au devenir de la bretelle abandonnée dans la boucle sud du demi échangeur, ni quant aux raisons de ce parti d'aménagement qui accentue de manière significative le recul de la lisière forestière et ajoute une surface sensiblement plus importante défrichée.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de justifier ce parti d'aménagement paysager.

3.4.8 Sur la santé

S'agissant des émissions de polluants atmosphériques, le dossier comporte une analyse à un horizon limité à 2015 et porte sur le seul secteur aménagé et la RD986.

En matière de pollutions atmosphériques, l'autorité environnementale rappelle sa recommandation figurant au § 3.4.1.

3.4.9 Sur le suivi des mesures

L'Ae note qu'une démarche qualité sera mise en place par le maître d'ouvrage pour le suivi des mesures envisagées. Lors de la phase travaux, une mission sera confiée à un écologue pour accompagner le maître d'ouvrage et les entreprises et s'assurer de la bonne mise en œuvre des mesures prévues (p. 145).

L'Ae recommande de préciser ses responsabilités et missions et notamment pendant la durée des travaux.

⁵ Articles L. 411-1 et 2 du code de l'environnement

3.5 Le coût des mesures d'insertions environnementales

Le coût des mesures d'évitement, de réduction et de compensation est évalué à :

- 620 000 € pour l'assainissement ;
- 145 000 € pour les compensations foncières ;
- 255 000 € pour les aménagements paysagers,

ce qui fait au total 1,02 M€ soit environ 12 % du coût du projet qui est indiqué page 26, pièce C du dossier d'enquête préalable à la déclaration publique.

3.6 Le résumé non technique

Le résumé non technique souffre des mêmes lacunes que l'étude d'impact.

L'Ae recommande de reprendre ce résumé en apportant les modifications liées aux réponses du maître d'ouvrage aux remarques citées dans le corps de l'avis.

Plan de situation du projet

