



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur le contournement de Guignes -RD619- (77) et sur la mise en compatibilité des documents d’urbanisme

n°Ae : 2022-22

Avis délibéré n° 2022–22 adopté lors de la séance du 9 juin 2022

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 9 juin 2022 en visio-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le contournement de Guignes –RD619– (77) et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Karine Brulé, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Christine Jean, Louis Hubert, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Michel Pascal, Alby Schmitt, Véronique Wormser

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, 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 le présent avis.

Étaient absents : Sophie Fonquernie

* *
*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du département de Seine et Marne, le dossier complété et l'ensemble de ses pièces constitutives ayant été reçues le 25 mars 2022.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. L'avis a vocation à être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-7, l'Ae a consulté par courriers en date du 6 avril 2022 :

- le préfet de Seine-et-Marne,
- la directrice générale de l'Agence régionale de santé (ARS) d'Île-de-France.

Sur le rapport de Karine Brulé et Louis Hubert, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte 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 sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de contournement de Guignes situé dans le département de Seine-et-Marne (77) sur les communes de Guignes, Yèbles, Andrezel et Verneuil-l'Étang. La maîtrise d'ouvrage est assurée par le Département de Seine-et-Marne.

D'une longueur de près de 5 km, le contournement a pour objectifs de délester Guignes du trafic de transit, en particulier des poids lourds, circulant sur la RD619, de « *redonner une lisibilité* » à la RD619 (ex- RN19) comme axe structurant du territoire en lien, à l'ouest, avec la RN36, la Francilienne et l'A5, d'améliorer la desserte des zones de développement économique et d'habitat des communes de Yèbles et Guignes et plus largement des communes situées à l'est de Guignes.

Pour l'Ae, le périmètre du projet doit être revu pour y inclure les opérations fonctionnellement liées au contournement de Guignes.

Le maître d'ouvrage a souhaité réaliser une enquête publique unique relative à l'utilité publique des travaux, à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Yèbles, au classement du contournement de Guignes dans le réseau routier départemental, à l'enquête parcellaire et, enfin, à l'autorisation environnementale au titre de la réglementation sur l'eau.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet portent sur l'absence l'artificialisation nette des sols, la maîtrise des nuisances (bruit et pollution de l'air notamment) et des émissions de gaz à effet de serre, la préservation des milieux naturels, des espèces et des continuités écologiques, et enfin la gestion des eaux pluviales et la restauration des zones humides. La démarche de justification du projet est un enjeu majeur du dossier qui doit démontrer l'atteinte des objectifs assignés au projet et prendre pleinement en compte les incidences des différentes solutions envisagées sur l'environnement et la santé humaine, en particulier dans le bilan des avantages et des inconvénients du projet.

Il appartient notamment au Département de réaliser une évaluation socio-économique globale, conforme au référentiel méthodologique pour l'évaluation des projets de transport et de calculer la valeur actualisée nette socio-économique du projet. L'étude d'impact doit fournir une analyse des émissions de gaz à effet de serre liées au projet et indiquer la manière dont celui-ci s'inscrit dans les objectifs de neutralité carbone que la France s'est fixée et contribue à leur atteinte. Il doit enfin préciser comment le projet s'inscrit dans l'objectif « zéro artificialisation nette » à l'horizon 2050.

L'Ae émet d'autres recommandations pour améliorer le dossier, et en particulier :

- actualiser l'étude de trafic à l'horizon 2045 et la compléter par une enquête sur l'origine et la destination des poids lourds empruntant la RD619 dans la traversée de Guignes ;
- préciser les caractéristiques des véhicules (véhicules légers et poids lourds) à l'horizon 2045 pour mieux apprécier leurs incidences sur la pollution de l'air, notamment en centre-ville ;
- préciser les points noirs de bruit qui subsisteront une fois le contournement réalisé et proposer des mesures pour leur résorption.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae sont présentées dans l'avis détaillé.

Sommaire

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....	5
1.1 Contexte et situation du projet	5
1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés	6
1.3 Procédures relatives au projet.....	9
1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae.....	10
2. Analyse de l'étude d'impact.....	11
2.1 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu	11
2.2 Scénario de référence	13
2.3 État initial, incidences du projet, mesures et suivi	13
2.3.1 Milieu physique	13
2.3.2 Milieux naturels	16
2.3.3 Milieu humain.....	21
2.4 Analyses spécifiques aux infrastructures de transport	28
2.4.1 Urbanisation	28
2.4.2 Enjeux écologiques et aménagement foncier	29
2.4.3 Analyse socio-économique.....	29
2.4.4 Consommations énergétiques et gaz à effet de serre	30
2.5 Cumul des incidences avec d'autres projets.....	30
2.6 Résumé non technique	31
3. Mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme	32

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et situation du projet

Le présent avis porte sur le projet de contournement de Guignes par la RD619 située dans le département de Seine-et-Marne (77) sur les communes de Guignes, Yèbles, Andrezel, et Verneuil-l'Étang.



Figure 1 : Plan de situation général (Source : Géoportail)

La commune de Guignes est à la croisée de deux axes routiers structurants : la route nationale (RN) 36, reliant Melun à Meaux, qui passe à l'ouest de la commune et la route départementale (RD) 619 qui relie l'autoroute A5 et la Francilienne (RN104) et l'est du département (figure 1).

La RD619 traverse la commune de Guignes d'est en ouest, avec un trafic de moins de 10 000 véhicules/jour² (cf. 2.3.3 et figure 9) dont une forte proportion de transit, et 10 à 15 % de poids lourds circulant entre l'ouest (zone logistique de Sénart) et l'est (zone d'activités de Mormant, raffinerie de Grandpuits). Cette situation nuit au cadre de vie des habitants et à la sécurité de tous

² Le dossier affiche « de l'ordre de 10 000 véhicules par jour ».

et se dégraderait, selon le dossier, en raison des développements économiques attendus dans le secteur et notamment entre Guignes et Mormant.

Toujours selon le dossier, les caractéristiques géométriques de la voie (girations, largeurs de voies, carrefours rapprochés) sont peu adaptées à une fonction structurante pour les déplacements à l'échelle seine-et-marnaise, nuisent à la fluidité de la circulation et plusieurs points accidentogènes sont recensés en agglomération et en dehors.

Les objectifs visés par le projet de contournement sont :

- de délester le centre-ville de Guignes du trafic de transit circulant sur la RD619 et en particulier des poids lourds, et donc d'améliorer et sécuriser les circulations locales et le cadre de vie des habitants,
- de « redonner une lisibilité » à la RD619 comme axe structurant à l'échelle du territoire en maintenant un bon niveau de service, en lien avec la RN36 et vers la Francilienne et l'A5,
- d'améliorer la desserte des zones de développement économique et d'habitat sur le territoire des communes de Yèbles et Guignes et plus largement des communes situées à l'est de Guignes,
- d'assurer les rétablissements avec les différentes voies interceptées par le contournement, par des aménagements de sécurité adaptés.

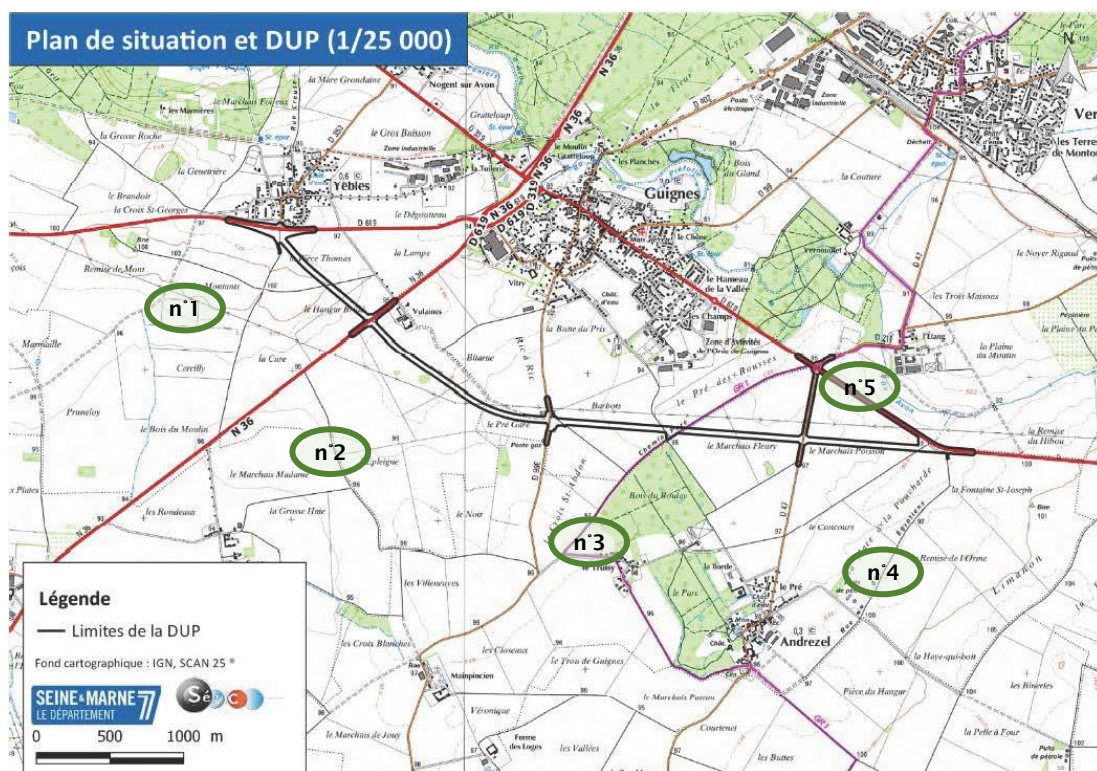


Figure 2 : Localisation du projet (Source : dossier, compléments par les rapporteurs).

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

La maîtrise d'ouvrage est assurée par le Département de Seine-et-Marne. Les premières études datent de 2010.

D'une longueur totale de près de 5 km, le contournement est découpé en quatre sections (figure 2) :

- section 1 : d'une longueur de 0,8 km, elle démarre au niveau du futur carrefour giratoire n°1 (raccordement à la RD619, au nord-ouest du projet) avant de se raccorder au giratoire n°2 en assurant les échanges avec la RN36,
- section 2 : d'une longueur de 1,4 km, comprise entre le carrefour giratoire n°2 et le giratoire n°3, assurant les échanges avec la RD99e,
- section 3 : d'une longueur de 1,7 km, comprise entre le carrefour giratoire n°3 et le giratoire n°4, assurant les échanges avec la RD47,
- section 4 : d'une longueur de 1,1 km, elle démarre au niveau du carrefour giratoire n°4 avant de se raccorder à la RD619 existante, à l'est du projet.

Lui est associé le recalibrage d'un tronçon de la RD47 sur une longueur d'environ 450 m et son raccordement à l'actuelle RD619 (giratoire n°5) ainsi qu'au giratoire n°4 afin d'assurer les échanges avec le contournement. Au nord du giratoire n°5, la RD211 sera recalibrée sur environ 20 m. La portion de RD619 à l'est du giratoire n°5 jusqu'au raccordement du contournement de Guignes à l'actuelle RD619 sera déconstruite. Il en est de même pour la partie de la RD619 côté Yèbles située au droit du giratoire n°1.

Le dossier précise que la catégorie de la route sera de type R80³, avec cependant une vitesse de référence de 90 km/h hors agglomération ; le dossier de consultation annonce que la vitesse y sera limitée à 80 km/h.

L'Ae recommande de confirmer la vitesse limite qui sera autorisée sur le contournement.

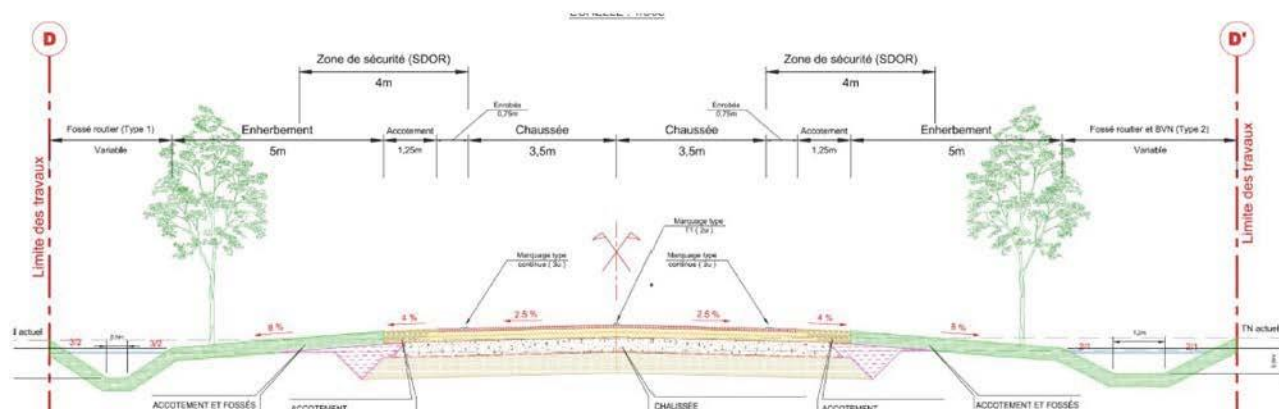


Figure 3 : Profil en travers de la nouvelle route (Source : dossier).

Le profil en travers type proposé pour la section courante est une chaussée de 2 x 3,50 m, avec un « large accotement » (figure 3).

Le fossé routier est placé derrière l'alignement des arbres, ce qui permet un positionnement des arbres d'alignements au même niveau que la voie à six mètres de la chaussée pour maintenir une zone de sécurité, et une bonne insertion topographique et paysagère du projet routier.

La route sera, pour environ trois quarts du tracé, en remblai pour permettre l'écoulement des eaux pluviales routières, remblai qui n'excède pas 1,70 m aux points les plus hauts.

³ Les routes de type R, dites multifonctionnelles, constituent l'essentiel des réseaux des voies principales de rase campagne. À chacun des types de voies, on associe une vitesse dite de référence. Ainsi une route de catégorie R80 est une route multifonction avec comme vitesse de référence 80 km/h. (Wikipédia)

Les eaux de pluies de la route se déversent sur les accotements et la bande enherbée (7 mètres de large au total) avant d'être recueillies dans les fossés routiers latéraux à la voie.

Les franchissements des talwegs sont effectués sur plusieurs buses de diamètre réduit, permettant de limiter les remblais du projet aux points bas tout en maintenant les écoulements des eaux des bassins versants naturels sous la route (cf. 2.3.1).

Les surfaces concernées (DUP, emprises foncières, emprises agricoles, surfaces imperméabilisées, renaturées...) par le projet sont difficiles à appréhender, les estimations données au fil des chapitres de l'étude d'impact n'étant pas toujours cohérentes entre elles, ni avec les études thématiques annexées.

L'Ae recommande de faire une synthèse des différents types de surfaces affectées par le projet, dont les surfaces artificialisées, après en avoir vérifié la cohérence.

Le projet de contournement est bordé d'arbres espacés de 40 mètres et en quinconce de part et d'autre de la chaussée (figure 4).

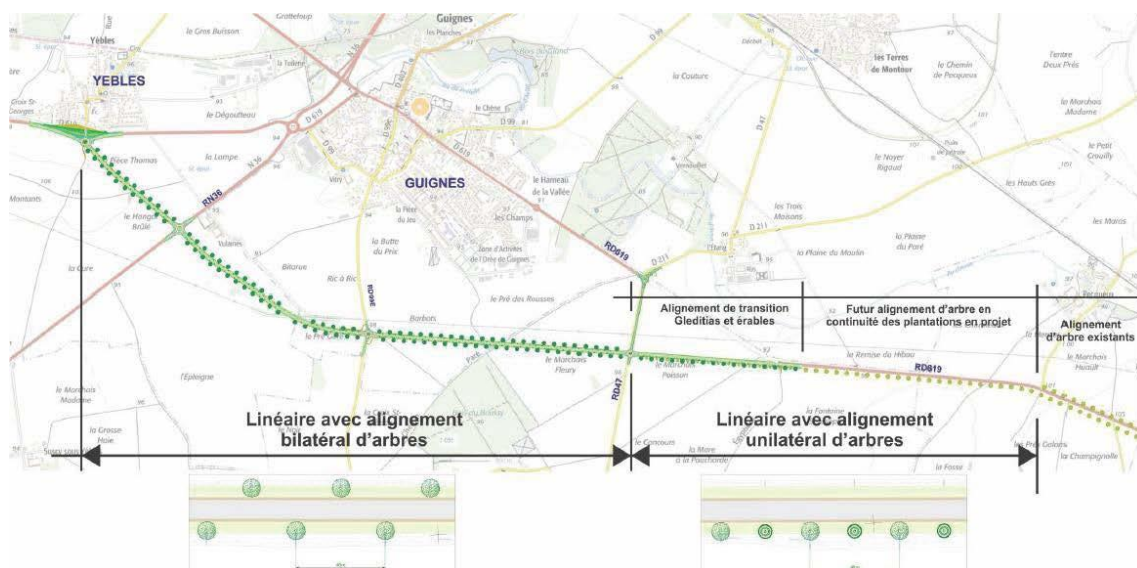


Figure 4 : Alignements d'arbres de la nouvelle route (Source : dossier).

Le coût du projet est estimé à 20,5 millions d'euros TTC, valeur 2021, dont 1,75 en faveur des mesures environnementales (assainissement routier⁴, aménagements paysagers, mesures écologiques (330 000 euros)) et 1,5 millions d'euros pour les acquisitions foncières.

La mise en service est envisagée pour 2025, sans qu'aucun calendrier de travaux ne soit fourni.

L'Ae recommande de fournir un calendrier prévisionnel de l'ensemble des travaux.

Contenu du projet

Le dossier évoque les réaménagements envisagés, une fois le contournement réalisé, pour requalifier⁵ la RD619, dans la traversée du centre-ville, ainsi que la nécessité de réaliser un aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental (Afafe) (cf. 2.4.2). Toutefois, selon les

⁴ Tel qu'il est conçu, l'assainissement routier ne devrait pas être considéré comme une mesure environnementale.

⁵ Il a été dit aux rapporteurs, lors de leur visite, que la question du statut futur de cette voirie départementale était en discussion entre le département et la commune.

informations recueillies par les rapporteurs lors de leur instruction, les aménagements limitant le transit des poids lourds ne sont pour l'instant pas envisagés.

Il évoque également la création possible d'une aire de covoiturage au rond-point de la RN36 et de la RD619, et celle d'un giratoire pour accéder à la future zone d'activité de Yèbles.

Enfin, située juste à l'est de Guignes, la commune de Mormant traversée par la RD619 a inscrit au projet d'aménagement et de développement durable de son PLU⁶, adopté en 2018, le principe du contournement du centre-ville. L'étude de trafic (cf. 2.3.3) ne permet pas d'apprécier les liens fonctionnels entre ces deux contournements.

Ces opérations sont liées entre elles, voire interdépendantes pour leur réalisation et pourraient être considérées comme constitutives d'un même projet, quand bien même les maîtres d'ouvrage ne sont pas les mêmes.

L'Ae recommande de reconsidérer le périmètre du projet pour y inclure les opérations fonctionnellement liées au contournement de Guignes.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet de contournement a fait l'objet d'une délibération de prise en considération par l'assemblée départementale de Seine-et-Marne, le 18 novembre 2016.

Le projet relève de la rubrique 6 a) des projets soumis à examen au cas par cas du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Par décision⁷ n°F057-18-C-0057 en date du 10 août 2018, l'opération a été soumise à étude d'impact par l'Ae. Comme elle nécessite un avis du ministère chargé des transports (pour le giratoire n°2 situé sur la RN 36), l'autorité environnementale compétente est l'Ae, en application de l'article R. 122 6 du code de l'environnement.

Le maître d'ouvrage a souhaité réaliser une enquête publique unique regroupant trois démarches nécessaires à la réalisation du projet :

– dossier 1 :

- l'utilité publique des travaux d'aménagement du barreau de contournement et l'appréciation de ses impacts sur l'environnement, s'agissant d'un projet susceptible d'affecter l'environnement dont la maîtrise foncière⁸ n'est pas actuellement assurée par le maître d'ouvrage,
- la mise en compatibilité⁹ du plan local d'urbanisme (PLU) de Yèbles,
- le classement du barreau de contournement de Guignes dans le réseau routier départemental et l'éventuel déclassement du réseau routier départemental de la portion de la RD619 est qui sera déconstruite,

– dossier 2 : l'enquête parcellaire,

⁶ https://www.ville-mormant.fr/download/PLU/2_-_padd.pdf

⁷ Figure en pièce K du dossier

⁸ En application des articles L. 110-1 et R. 111-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

⁹ En application des articles L. 153-54 et R. 153-14 et suivants du code de l'urbanisme

– dossier 3 : la demande d'autorisation environnementale au titre de la réglementation sur l'eau¹⁰.

L'étude d'impact vaut évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000¹¹. Les éléments nécessaires sont présentés dans le dossier, conformément aux articles L. 414-4 et R. 414-22 du code de l'environnement, et n'appellent pas d'observations de l'Ae, compte-tenu de la nature (cours d'eau) et de l'éloignement des sites.

Les choix relatifs aux infrastructures, dont la réalisation repose, en totalité ou en partie, sur un financement public, sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération¹². L'analyse spécifique pour les infrastructures de transports figure dans le dossier, mais est très insuffisante (cf.2.4.3).

Le Département de Seine-et-Marne a prescrit l'organisation d'une concertation¹³ avec le public qui s'est déroulée du 4 novembre au 4 décembre 2019 sur les communes de Guignes, Yèbles, Verneuil-l'Étang et Andrezel.

Le maître d'ouvrage est tenu de se prononcer¹⁴, dans un délai de six mois à compter de la clôture de l'enquête, sur l'intérêt général de l'opération projetée par une déclaration de projet.

La déclaration d'utilité publique de l'opération sera prononcée par arrêté préfectoral au plus tard un an après la clôture de l'enquête et après transmission, par le maître d'ouvrage, de la déclaration de projet au préfet de département.

L'Ae apprécie que le choix d'une enquête publique portant sur l'ensemble de ces procédures favorise la bonne information du public.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet portent sur :

- l'absence d'artificialisation nette,
- la maîtrise des nuisances (bruit et pollution de l'air notamment) et des émissions de gaz à effet de serre,
- la préservation des milieux naturels, des espèces, et des continuités écologiques,
- la gestion des eaux pluviales et la restauration des zones humides.

La démarche de justification du projet est un enjeu majeur du dossier.

¹⁰ En application des articles L.214-1 à 6 du code de l'environnement et de l'article R.214-1 du code de l'environnement, relatif à la nomenclature des opérations soumises à autorisation ou à déclaration

¹¹ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application des directives 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats faune flore » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

¹² En application de l'article L 1511-1 du code des transports

¹³ En application des articles L 121-15-1 et L 121-16 du code de l'environnement

¹⁴ En application des articles L.126-1 du code de l'environnement et L.122-1 du code de l'expropriation

2. Analyse de l'étude d'impact

Le dossier est volumineux, conséquence de l'effort de regroupement des différentes procédures. L'étude d'impact est didactique, accompagnée des études thématiques, mais souffre de manques importants signalés dans la suite de cet avis.

2.1 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Le dossier présente les principales étapes de l'émergence du projet actuel.

La possibilité d'un réaménagement sur place de la RD619 a été étudiée par le Département. Toutefois, cette solution posait un certain nombre de difficultés (destruction de nombreux bâtiments, gestion du trafic en phase chantier, maintien des nuisances au centre de Guignes, maintien d'un certain nombre de dysfonctionnements liés au trafic de transit en milieu urbain) qui ne permettaient pas d'atteindre les objectifs fixés pour l'infrastructure. Elle a donc été abandonnée.

Plusieurs solutions d'aménagements ont été étudiées dans le cadre des études préliminaires en 2010 reprises par les études de faisabilité menées en 2014, comprenant des solutions de contournement en tracé neuf passant par le nord ou par le sud du centre-ville de Guignes.

Le principe d'un contournement par le sud a été retenu à l'issue de l'analyse comparative des fuseaux nord et sud. Il présente moins d'impacts environnementaux, nécessite moins d'acquisitions foncières sur le domaine agricole et son coût est moindre.

L'étude de faisabilité s'est poursuivie avec la définition de deux variantes de tracé pour le fuseau sud (figure 5), un contournement proche de Guignes et un contournement plus large permettant également de contourner la commune de Yèbles, sans que l'analyse multicritère (incidences environnementales, impacts économiques et humains, fonctionnalité de l'itinéraire) ne permette de faire ressortir une variante comme aménagement préférentiel.

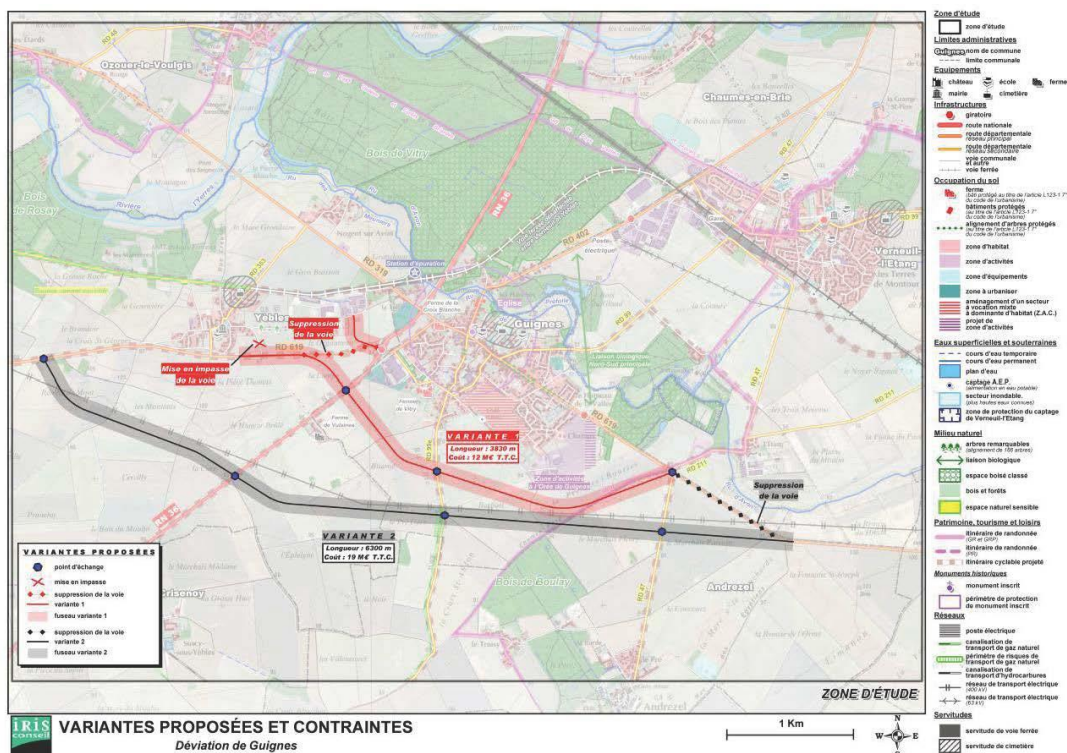


Figure 5 : Variantes étudiées en 2015-2016 (Source : dossier).

En réponse, une étude de faisabilité a été réalisée en 2014 qui a permis de faire évoluer ces deux variantes en trois scénarios.

Correspondant à un tracé intermédiaire, le scénario dit « B » a été retenu après une nouvelle analyse multicritère du fait notamment de son intégration paysagère, de ses impacts limités sur le cadre de vie des habitants en étant suffisamment éloigné des zones urbaines ou encore de ses incidences environnementales moindres que le scénario dit « C », en étant moins consommateur de terres agricoles et en limitant le volume de déblais/remblais.

Une seconde phase, réalisée en 2015–2016, a permis d’approfondir le scénario B afin d’affiner ce tracé dans un fuseau de 100 m de large environ. Ce choix a été acté par le Département en 2016. Les concertations avec le monde agricole (2017 puis 2021), les services de l’État (2019), les habitants des communes concernées (2019), les élus (2020), ont permis d’actualiser le projet.

Le dossier revient en détail sur l’analyse des variantes de contournement sud ainsi que l’optimisation du tracé retenu (gestion des eaux pluviales par un fossé commun aux eaux de chaussée et au bassin versant naturel, limitation de la consommation de terres agricoles, évitement des zones à enjeu écologique).

En revanche, le dossier n’apporte aucune précision sur la variante « réaménagement sur place », et ne fournit aucun élément permettant de comparer cette variante aux autres alors que ses incidences sur le milieu naturel seraient sensiblement amoindries moyennant un effort significatif pour réduire les nuisances sur les habitations. Cela ne consisterait pas nécessairement, comme il a été dit aux rapporteurs lors de leur visite, à adapter le centre-ville¹⁵ pour faciliter le trafic des poids lourds, mais pourrait conduire à limiter le transit qui s’effectue aujourd’hui par Guignes, notamment celui des poids lourds, afin qu’ils empruntent les axes déjà existants, et plus particulièrement l’autoroute A5, axe parallèle à la RD619 passant au sud¹⁶. Ni les variantes, ni les scénarios n’évoquent des aménagements aux entrées de Guignes permettant de modifier les circulations et d’assurer le report du transit vers le nouvel aménagement ou d’autres axes.

Sur les objectifs du projet rappelés ci-dessus (cf. 1.1), la question d’une réelle amélioration et d’une sécurisation des circulations locales et du cadre de vie des habitants reste posée au regard des résultats de l’étude de trafic et de la qualité de l’air (cf. 2.3.4).

Dans ce contexte, ce volet devrait être repris pour pouvoir :

- justifier de l’atteinte des objectifs assignés, notamment sur la base d’une analyse socio-économique significativement complétée (cf. 2.4.3),
- comparer les incidences sur l’environnement et la santé humaine des différentes solutions envisagées et les intégrer dans le bilan des avantages et des inconvénients du projet.

L’Ae recommande de poursuivre l’analyse du choix retenu afin de justifier l’atteinte des objectifs assignés au projet, de prendre pleinement en compte les incidences des différentes solutions envisagées sur l’environnement et la santé humaine, en particulier dans le bilan des avantages et des inconvénients du projet.

¹⁵ En élargissant la rue principale par la démolition de maisons, ce qui effectivement la rend inacceptable

¹⁶ Option évoquée lors de la visite des rapporteurs, mais dont il a été dit qu’elle n’avait pas été étudiée en raison de l’existence d’un péage sur l’A5

2.2 Scénario de référence

Le « scénario de référence » est défini par le code de l'environnement comme « *l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet* ».

L'évolution d'« *aspects pertinents de l'environnement en l'absence de projet* » est comparée avec celles du « *scénario projet* ». Elle concerne les évolutions du trafic, du milieu naturel, des nuisances sonores, de la qualité de l'air et quelques autres thématiques rapidement traitées (climat, ressource en eau, risques, occupation des sols, socio-démographie, activités, logements, équipements...). Pour les milieux naturels, un tableau compare l'évolution probable de l'environnement avec ou sans projet et en déduit les incidences du projet, ce qui n'est pas l'objet du scénario de référence¹⁷. Pour le bruit, il se contente de fournir les cartes isophones des infrastructures routières à l'horizon 2045, ce qui ne permet pas d'apprécier l'évolution de l'environnement sonore en l'absence de projet. Enfin, pour la pollution de l'air, des cartes modélisent la concentration de certains polluants (NO₂, benzène, PM₁₀)¹⁸ en 2019, 2025 et 2045, pour les scénarios « *initial, projet et fil de l'eau* » et montrent une légère amélioration de la qualité de l'air sans projet, sans préciser les hypothèses retenues pour cette modélisation.

Le scénario de référence proprement dit n'est pas défini. Il ne fournit aucune indication sur l'évolution du trafic et les hypothèses retenues pour apprécier ses incidences sur la pollution de l'air et les nuisances sonores (cf. 2.3.3), ainsi que l'évolution de l'urbanisation (cf. 2.4.1). Cette lacune fragilise l'ensemble de l'évaluation des incidences du projet.

L'Ae recommande de définir le scénario de référence, en précisant notamment l'évolution du trafic et les hypothèses retenues pour apprécier ses incidences sur la pollution de l'air et les nuisances sonores, et de décrire plus précisément l'évolution de l'environnement aux horizons 2025 et 2045.

2.3 État initial, incidences du projet, mesures et suivi

2.3.1 Milieu physique

Précipitations et ruissellements

Le cumul annuel moyen des précipitations entre 2010 et 2020 est d'environ 600 mm. Les pluies sont bien réparties sur l'année. Le dossier n'évoque pas les pluies orageuses ni les perspectives d'évolution liées au changement climatique.

L'Ae recommande de compléter l'analyse de la pluviométrie avec les pluies extrêmes constatées et modélisées, en tenant compte des perspectives du changement climatique.

La commune de Guignes a fait l'objet de quatre arrêtés portant reconnaissance de catastrophe naturelle, en 1983, 1993 et 1997 (inondations et coulées de boues), ainsi qu'en 1999 (Inondation, coulées de boues et mouvements de terrain). La zone d'étude rapprochée comprend deux secteurs

¹⁷ L'analyse est en outre contestable en attribuant un effet positif à toutes les thématiques, hormis à l'agriculture.

¹⁸ PM₁₀ : PM vient de l'anglais particulate matter (matières particulaires). Particules en suspension dans l'air dites « respirables », elles incluent les particules fines, très fines et ultrafines et peuvent pénétrer dans les bronches. Selon l'article R. 221-1 du code de l'environnement, les PM₁₀ sont des particules passant dans un orifice d'entrée calibré dans les conditions prévues par arrêté du ministre chargé de l'environnement, avec un rendement de séparation de 50 % pour un diamètre aérodynamique de 10 µm. La définition des PM_{2,5} et des PM₁ est analogue.

de zones potentiellement sujettes aux débordements de nappe, à l'est et vers l'ouest. Les zones d'étude sont en partie en aléa fort de retrait-gonflement des argiles.

L'Ae recommande d'identifier les risques de ruissellement sur les sols dans la zone d'étude rapprochée.

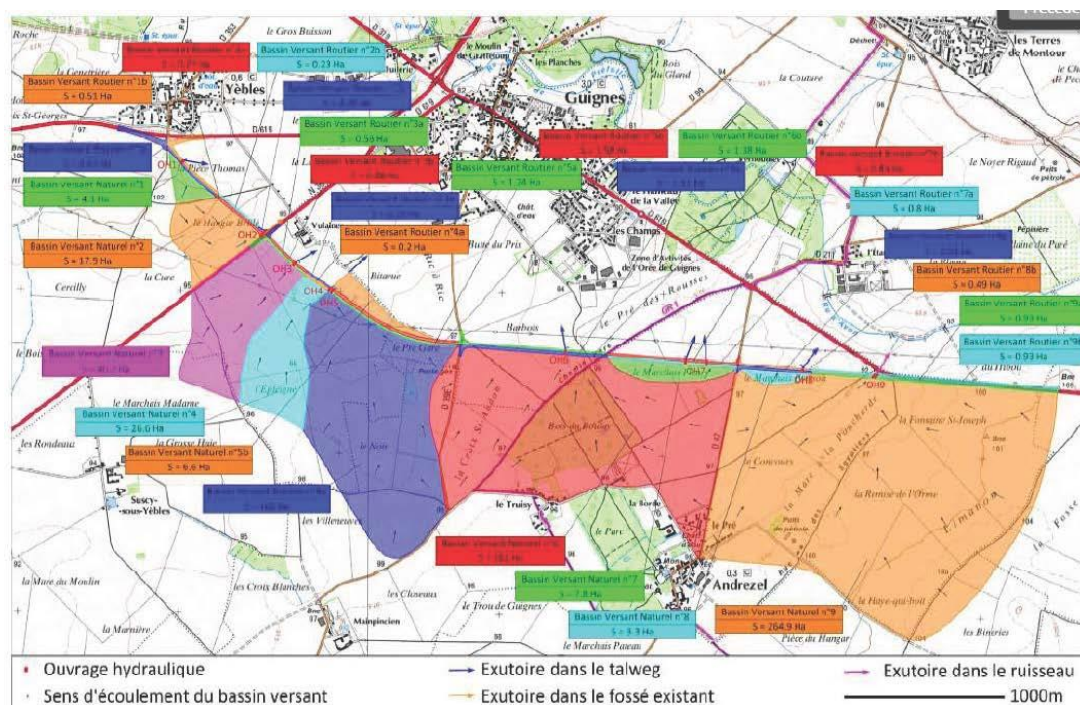


Figure 6 : Carte des bassins versants des eaux superficielles (Source : dossier)

Le projet entraînera une augmentation significative des surfaces imperméabilisées, de près de 14 hectares. De plus, il crée un obstacle transversal sur neuf bassins versants des eaux superficielles qui s'écoulent du sud vers le nord (figure 6). Ce territoire fait également l'objet de drainages agricoles. Le dossier fournit quelques plans des drainages les plus récents (années 1970 et 1980) ne couvrant qu'une partie du territoire et sans situer l'emprise du projet par rapport à l'ensemble du réseau¹⁹. Une modification notable du fonctionnement hydraulique et de la répartition des eaux de ruissellement est donc possible avec des incidences potentielles sur les parcelles agricoles.

Un fossé, situé au sud du projet, collectera à la fois les eaux pluviales issues des neuf bassins versants naturels et celles des demi-bassins versants routiers sud. Un fossé, situé au nord du projet reprendra les eaux pluviales des demi-bassins versants routiers nord, sur l'ensemble du linéaire. Des traversées sous voirie sont prévues grâce à neuf ouvrages, afin de permettre le rétablissement des écoulements naturels, jusqu'à une période de retour de pluies de 100 ans, principalement dans des talwegs présents dans le territoire agricole, mais aussi dans des fossés routiers d'autres voies ou le ruisseau rejoignant le ru d'Avon à l'est du projet. Les fossés seront perméables pour favoriser l'infiltration des eaux pluviales. Les bassins destinés aux eaux pluviales de la route sont dimensionnés pour une pluie de 30 ans, conformément au schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) 2022 -2027²⁰.

¹⁹ Il a été dit aux rapporteurs, au cours de leur visite, que le plan du réseau de drainage devait être actualisé et complété.

²⁰ Sdage Seine-Normandie 2022-2027. Disposition n°3.2.6 - Viser la gestion des eaux pluviales à la source dans les aménagements ou les travaux d'entretien du bâti par la mise en œuvre d'un système d'assainissement basé sur le principe généralisé d'infiltration en compensation de la nouvelle imperméabilisation, et ce en étudiant une pluie d'occurrence 30 ans pour les eaux de chaussée. http://www.eau-seine-normandie.fr/sites/public_file/inline-files/AESN-Sdage_2022-HD_.pdf

L'Ae recommande de justifier les valeurs des pluies de référence utilisées (périodes de retour de 30 ans et de 100 ans) puis de modéliser le fonctionnement hydraulique des bassins versants et, dans ces conditions et au regard des valeurs de pluies extrêmes actuellement rencontrées ou modélisées, de décrire le fonctionnement du réseau de drainage ainsi que les dispositifs ajustés de gestion des eaux pluviales (fossés, exutoires).

Ressources en eau

La zone d'étude est quasiment entièrement sur le territoire du schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (Sage) de Yerres qui vise, notamment, à préserver et restaurer les zones humides, réduire le transfert des polluants vers le milieu naturel, gérer les eaux pluviales, prévenir le ruissellement et en limiter l'impact.

L'Ae recommande de décrire les mesures prévues par les différents contrats de bassin et de territoire permettant la mise en œuvre du Sage, notamment celles qui concernent les zones humides et de préciser la façon dont le dossier contribue à ces mesures.

La zone d'étude couvre plusieurs nappes d'eaux souterraines : la nappe des calcaires de Brie à faible profondeur (2 à 6 m), ainsi que la nappe « Tertiaire - Champigny-en-Brie et Soissonnais » (FRHG103), plus profonde (10 à 20 m) considérée comme très bien protégée des éventuelles pollutions de surface dans l'étude d'impact, tandis qu'elle est considérée comme « libre » (donc accessible aux pollutions) par le Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM). Ce dernier identifie d'ailleurs plusieurs zones d'infiltration majoritaire et une vulnérabilité forte à très forte sur la zone d'étude²¹.

Parmi les quatre captages présents sur le territoire, un est abandonné (Guignes 2, ensablé), deux ont des périmètres de protection définis (Verneuil, Yèbles). Les périmètres de protection du captage de Guignes 1 sont en cours de définition.

L'Ae recommande de reconsidérer la vulnérabilité des nappes d'eau souterraines en prenant en compte l'ensemble des données disponibles, et de situer les captages et leurs périmètres de protection sur la zone d'étude rapprochée.

Contrairement à ce qui est indiqué dans le dossier, la zone d'étude s'inscrit dans le bassin versant de la masse d'eau superficielle « L'Yerres du confluent de l'Yvron (exclu) au confluent du ru du Cornillot » (FRHR101). L'est de la zone d'étude rapprochée tangente le sud du ru d'Avon.

Le diagnostic du Sage de l'Yerres, daté du 23 juin 2006, fait état de concentrations trop élevées en nitrites²² et phosphates d'origine domestique et industrielle. Les concentrations en nitrates, essentiellement agricoles, approchent les 50 mg/l sur les zones amont. Il est indiqué que les concentrations en produits phytopharmaceutiques peuvent atteindre 70 g/l²³ sur les affluents amont valeur excessivement élevée même si on corrige l'unité de mesure. La qualité biologique des

²¹ Le système d'information pour la gestion des eaux souterraines en Seine-Normandie permet d'accéder directement aux informations relatives aux eaux souterraines disponibles sur chaque commune du bassin Seine-Normandie au travers d'une « Fiche Ma Commune » : <https://sigessn.brgm.fr/?page=ficheMaCommune&codeCommune=77222>

²² Selon le dossier

²³ L'unité de mesure devrait être le µg/l. Pour information, au-dessus de 2µg/l par substance et de 5µg/l toutes substances confondues, l'eau n'est pas potabilisable.

cours d'eau reste nettement insuffisante avec la présence d'espèces caractéristiques des milieux eutrophes²⁴.

L'Ae recommande de mettre à jour les données relatives à la qualité de la masse d'eau et de préciser les facteurs actuels de déclassement de la qualité.

Si l'absence de lien hydraulique entre le projet et la nappe du Champigny exploitée par les captages d'eau potable des collectivités mise en évidence par l'étude hydrogéologique, permet de conclure à l'absence d'incidences du projet sur la ressource en eau potable, elle n'est pas démontrée pour les autres masses d'eau.

L'Ae recommande de prendre en considération les incidences potentielles du projet sur l'ensemble des masses d'eau (souterraines et superficielles) et non uniquement sur les eaux souterraines exploitées pour la production d'eau potable.

Le projet fera l'objet d'un transfert de technique issu du projet « Roulépur »²⁵ avec la mise en place d'espèces végétales dites « hyper accumulatrices » et un fossé filtrant et infiltrant planté de roseaux. En cas de déversement de produit dangereux sur la voirie, des redans²⁶ dans les fossés permettent une retenue des polluants en attendant l'intervention des services chargés d'assainir les fossés. L'opérationnalité (délai, polluants concernés, fonctionnement) du dispositif n'est pas décrit.

L'Ae recommande de préciser les délais dans lesquels les espèces végétales destinées à piéger et dégrader les polluants routiers seront effectivement opérantes, la nature des polluants concernés par le dispositif et le devenir des substances absorbées par les plantes bioaccumulatrices. Elle recommande de vérifier que les dispositifs envisagés sont adaptés au niveau de vulnérabilité, éventuellement révisé, des nappes.

Risques technologiques

La zone d'étude rapprochée est traversée par une ligne électrique à haute tension. Elle comporte des infrastructures routières susceptibles de faire l'objet de transport de matières dangereuses, ainsi qu'une canalisation de gaz naturel dont la description est insuffisante.

L'Ae recommande de préciser la nature de l'extrémité nord de la canalisation de gaz naturel, située au milieu de la zone d'étude rapprochée, la vulnérabilité du projet à cette canalisation et les incidences du projet sur cette infrastructure de transport de matières dangereuses.

2.3.2 Milieux naturels

Habitats naturels

L'emprise du projet (21,6 hectares) couvre cinq habitats, dont l'habitat majoritaire (85 %) est constitué de « monocultures intensives ». Les « friches, jachères ou terres arables récemment abandonnées » représentent près de 9 % de l'emprise du projet, les « villes, villages et sites industriels » environ 6 %, le reste étant constitué d'un « petit bois anthropique de feuillus caducifoliés ». Ces cinq habitats sont décrits pour conclure à un enjeu de conservation faible ou négligeable.

²⁴ L'eutrophisation est une forme singulière mais naturelle de pollution de certains écosystèmes aquatiques qui se produit lorsque le milieu reçoit trop de matières nutritives assimilables par les algues et que celles-ci prolifèrent (Source CNRS).

²⁵ <https://www.leesu.fr/projet-roulepur> et <https://www.leesu.fr/livrables-et-communications-1317>

²⁶ Ouvrage de cloisonnement du fossé

La zone d'étude rapprochée (295 hectares) contient plusieurs habitats naturels dont certains sont d'intérêt communautaire (2,77 hectares de « hêtraies neutrophiles médio-européennes », par exemple) ou caractéristiques des zones humides. Bien que représentés sur les cartes des habitats, ces secteurs sont indiqués comme étant « hors du périmètre d'étude » et peu décrits.

L'Ae recommande de mettre en cohérence les cartes et le texte sans sous-estimer l'intérêt des habitats naturels présents dans la zone d'étude rapprochée, fussent-ils résiduels.

Zones humides

La zone d'étude rapprochée est caractérisée par la présence d'un réseau de drainage agricole très important doublé de techniques agricoles (labours profonds) qui réduisent fortement les possibilités d'identification des zones humides au titre des cortèges floristiques, voire des observations pédologiques.

La zone d'étude dédiée aux milieux naturels (comme la zone d'étude rapprochée générale) est traversée de secteurs de classe B au titre de la carte des zones d'alerte réalisée par l'État²⁷, soit « *en zones humides probables dont le caractère humide reste à vérifier et les limites à préciser* ». Le dossier indique que la conception du projet permet d'éviter une zone humide de 5,23 ha située dans la partie ouest de la zone d'étude, qui ne figure pas sur la carte des zones d'alerte et n'est pas décrite.

L'analyse des zones humides a été conduite sur la seule emprise du projet, hors des surfaces en grande culture, soit sur 15 % de l'emprise. En l'absence d'habitats humides identifiables, trente-neuf sondages pédologiques permettent d'en identifier trois caractéristiques de zone humide, vingt-deux présentant une faible hydromorphie non caractéristique de zone humide, huit ne présentant aucune trace d'hydromorphie et sept non classés et considérés comme non humides. Les investigations réalisées à partir des trois sondages caractéristiques ont permis l'identification et la délimitation de trois zones humides pédologiques. Deux sont situées de part et d'autre d'un chemin (situé à l'extrémité ouest de l'emprise du projet), d'une surface de 2 480 m² à l'ouest du chemin et de 3 520 m² à l'est. La troisième a été identifiée à l'est de l'emprise du projet en bordure de la RD47, pour une surface de 270 m². L'ensemble des zones humides ainsi identifiées sur l'emprise du projet représente une surface de 6 270 m².

L'Ae recommande d'étendre les investigations sur l'ensemble de la zone d'étude des milieux naturels en les concentrant sur les zones identifiées par la carte d'alerte des zones humides de l'État, afin d'en vérifier le caractère humide et de décrire les interactions fonctionnelles entre les zones humides présentes sur l'emprise du projet et celles décrites sur la zone d'étude.

Le dossier considère que le projet aura des incidences sur les 6 270 m² de zones humides, dont environ 890 m² seraient évités sur la partie ouest du projet (figure 7), soit une destruction de 5 380 m² de telles zones. À l'ouest, deux zones humides de 2 110 m² seront créées sur l'emprise de la RD619 déconstruite à titre de compensation. Localisées de part et d'autre de l'accès au carrefour giratoire, elles ne seront pas connectées entre elles.

²⁷ Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT) : <https://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/enveloppes-d-alerte-zones-humides-en-ile-de-france-a2159.html>

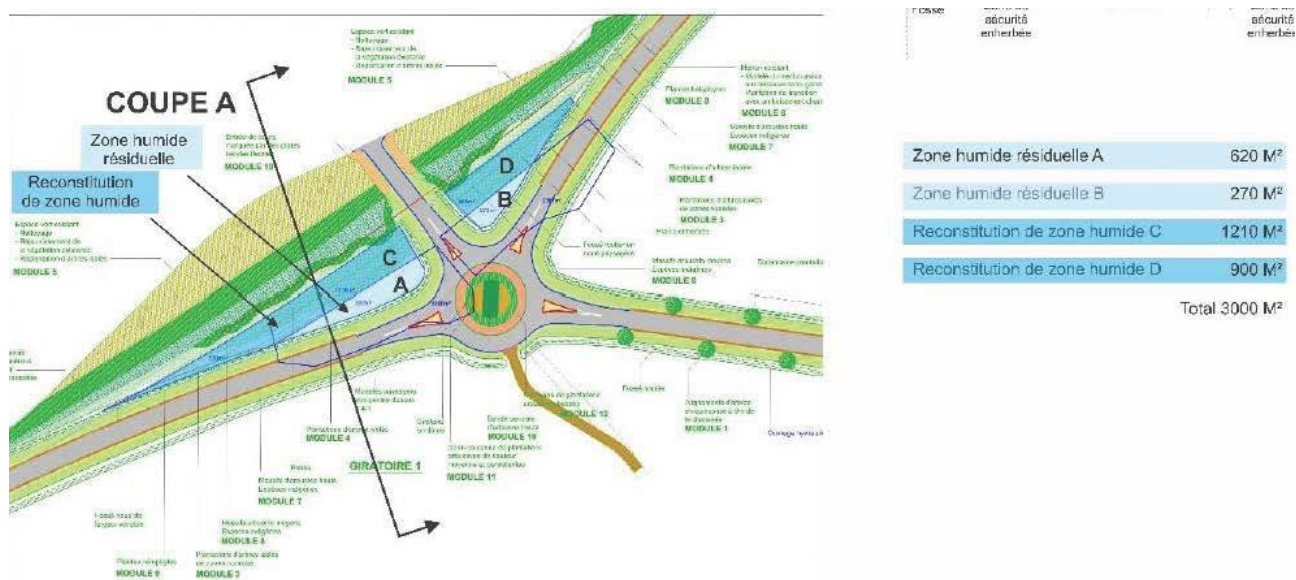


Figure 7 : Restauration de zone humide sur la partie ouest du projet (Source : dossier).

Une compensation sera également réalisée à l'est du projet, sur une surface d'environ 6 100 m². Ce secteur partiellement situé sur des parcelles agricoles et sous la voirie existante à déconstruire, présente, selon le dossier, des conditions pédologiques favorables à l'installation d'une zone humide. Néanmoins, les sondages 34 et 39 évoqués comme contenant « *des traces d'hydromorphie entre 35 et 60 cm de profondeur* » ne sont pas cartographiés et sont considérés comme « non humides » dans l'état des lieux. Le projet consistera en une suppression des drains dans ce secteur, qui sera remodelé pour favoriser le développement de végétation typique de zone humide. Des fosses d'interception et de décantation des drains seront créées en amont de la nouvelle zone humide, puis un micro-chenal traversant la zone humide permettra d'acheminer ces eaux vers l'avaloir de collecte des drains existants en aval de la mesure. L'avaloir se déversera ensuite dans une canalisation qui passe sous l'actuelle RD619 pour alimenter le ru d'Avon.

Au total, s'ajoutant aux 890 m² de zones humides résiduelles conservés, 8 210 m² (2 110 m² + environ 6 100 m²) de zones humides seront créées (et non 8 750 m², comme l'indique le dossier) pour compenser²⁸ la perte de 5 380 m², soit un ratio de 1,53, à peine supérieur à ce que prévoit le Sdage.

Le dossier précise que la création de zones humides en bord de route pourrait néanmoins générer un phénomène d'attraction, exposant les amphibiens aux dangers de la route. Des mesures de réduction seront proposées afin de pallier ce risque. Ces mesures ne sont pas décrites.

Le dossier prévoit des mesures de suivi du développement des habitats humides et des espèces caractéristiques des zones humides.

L'Ae recommande de réexaminer les fonctionnalités des zones humides créées, y compris au regard des intrants agricoles potentiellement drainés vers la zone humide est et de prévoir les éventuelles mesures correctrices nécessaires. Par ailleurs, l'Ae recommande de reconsidérer les risques de collision pour la faune amenée à fréquenter ces zones humides et d'en tirer les conséquences.

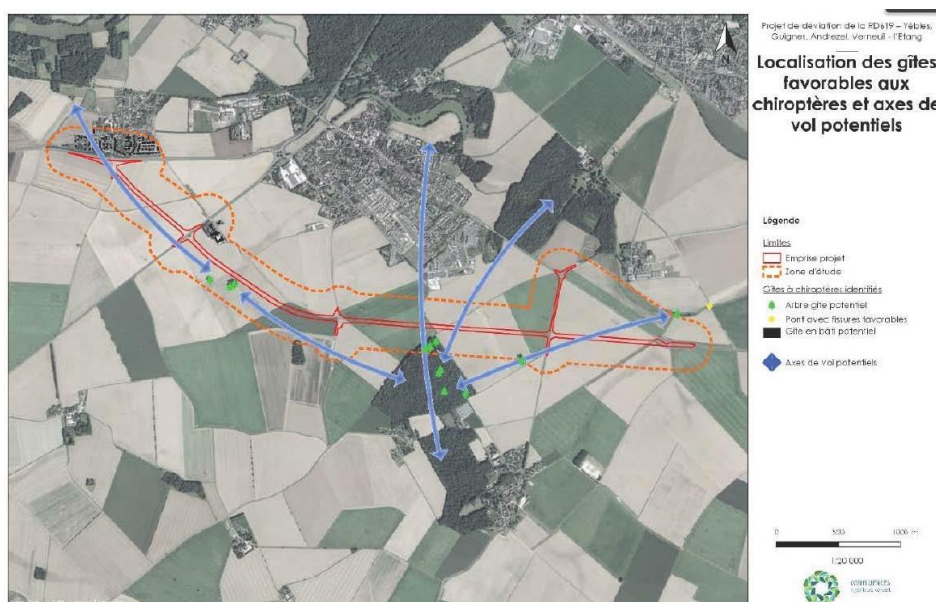
²⁸ Considérés à la fois comme mesure de réduction et de compensation (*mesure R3 « création et restauration de prairies humides »*).

Faune hors oiseaux

Le dossier considère que les enjeux sont négligeables à faibles pour les insectes sur l'emprise du projet. Pourtant, plusieurs milieux de la zone d'étude rapprochée sont susceptibles d'accueillir des espèces protégées telles que l'Agrion de Mercure à l'est de la zone d'étude bordant le ru d'Avon. De la même manière les enjeux sont considérés comme faibles pour les amphibiens sur l'emprise du projet, bien que des espèces protégées soient présentes dans le bois de Boulay, au sud du projet et au niveau du ru d'Avon. Les enjeux sont également considérés comme négligeables à modérés pour les mammifères sur l'emprise du projet quoique plusieurs périmètres de la zone d'étude présentent des enjeux modérés. Le dossier conclut que l'impact par destruction ou dégradation des habitats existe donc, mais qu'il est cependant considéré comme à nuancer du fait de la fonctionnalité écologique limitée des habitats détruits.

L'Ae recommande de tenir compte des enjeux à l'échelle de la zone d'étude définie pour l'analyse des milieux naturels, notamment pour tenir compte des déplacements de la faune, ainsi que pour tirer parti des effets positifs du projet et en maximiser les mesures de réduction et d'accompagnement.

Durant les investigations spécifiques aux chauves-souris, sept espèces ont pu être identifiées de manière certaine. La bibliographie cite neuf espèces susceptibles d'être présentes dans la zone d'étude. Les enjeux sur l'emprise du projet sont considérés comme faibles, tandis qu'ils sont faibles à forts dans la zone d'étude, notamment en lien avec les déplacements, comme l'illustre la figure 8, depuis et vers le bois de Boulay, situé au sud de la zone d'étude rapprochée.



L'aménagement d'un « hop-over²⁹ » guidant les chauves-souris par-dessus la route pour éviter les collisions sera réalisé au droit du bois de Boulay, dès le début des travaux. Un dispositif de suivi est prévu grâce à des écoutes actives ou la pose d'enregistreurs bioacoustiques une fois par an.

L'Ae recommande d'élargir le périmètre du suivi des chauves-souris, notamment en lien avec l'installation des alignements d'arbres susceptibles de constituer de nouveaux repères pour leurs déplacements.

²⁹ Cette mesure consiste à mettre des grands arbres ou un grillage (6m) avec de la végétation inférieure dense, pour inciter l'animal à prendre de la hauteur (Source Sétra - Note d'information novembre 2009).

Oiseaux

Sur la zone d'étude, 56 des espèces d'oiseaux observées bénéficient d'une protection nationale³⁰, dont 36 sont potentiellement présentes sur l'emprise du projet (pour la reproduction, l'alimentation ou le transit). Parmi ces 36 espèces, 24, auxquelles l'Alouette des champs est ajoutée font l'objet d'une évaluation de l'enjeu, sans précision de la raison du choix de ce sous-ensemble. Sur la zone d'étude, cinq espèces d'oiseaux figurant à l'annexe I de la directive « Oiseaux »³¹ ont été identifiées et fréquentent potentiellement la zone d'emprise du projet. Les enjeux sont considérés comme négligeables à forts (pour deux espèces : Bruant proyer et Linotte mélodieuse) sur l'emprise du projet et faibles à forts (cinq espèces : Bondrée apivore, Bruant proyer, Linotte mélodieuse, Verdier d'Europe, Serin cini) sur la zone d'étude rapprochée. Les incidences prévues, en cours d'exploitation du projet, sont liées principalement à la fragmentation des habitats, aux collisions et au dérangement consécutif au bruit généré par la circulation.

Les mesures d'évitement (conservation des espaces boisés), de réduction (absence d'éclairage, hors les phares des véhicules) semblent proportionnées. S'agissant de la mesure « *réduction de l'emprise foncière du projet* », le projet s'en tient aux prescriptions du guide du Setra³². La mesure (R4) visant la création de bandes enherbées/friches sur les délaissés des giratoires et le long de certains chemins agricoles sur 8 600 m² n'est localisée que sur de faibles tronçons du projet, sans justification.

L'Ae recommande d'expliquer en quoi la localisation des bandes enherbées/friches est cohérente avec les autres éléments naturels conservés ou créés, notamment la zone humide recréée à l'est du projet.

La mesure (R5) de renaturation du tronçon est de la RD619 vise à la reconstitution de 1,4 hectare d'habitats d'espèces, notamment des oiseaux. Un cheminement piéton/agricole sera réalisé sur la route démantelée.

L'Ae recommande de mieux décrire la mesure visant la renaturation de la RD619 (surface effectivement désimperméabilisée, usage de la route), et son articulation avec la zone humide créée et le ru d'Avon bordant la zone d'étude.

Artificialisation

Le bilan de l'opération conduit à artificialiser 14 ha. L'Ae rappelle l'objectif de lutte contre l'artificialisation des sols du plan biodiversité de 2018³³ inscrit dans la loi « climat et résilience » de 2021³⁴ ainsi que le I de l'article L. 163-1 du code de l'environnement.

³⁰ Arrêté du 29 octobre 2009 fixant la liste des oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000021384277/>

³¹ Busard Saint-Martin, Faucon émerillon, Grande aigrette, Milan noir, Pluvier doré. Ces espèces mentionnées à l'annexe I font l'objet de mesures de conservation spéciale concernant leur habitat, afin d'assurer leur survie et leur reproduction dans leur aire de distribution. Directive 2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages :

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A32009L0147>

³² Devenu Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) en 2013 : « Aménagement des routes principales (ARP) » pour les routes neuves de type R 80

³³ L'objectif 1.3 du [plan Biodiversité](#) est assorti de l'objectif « Zéro artificialisation nette ».

³⁴ Article 191 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

L'Ae recommande de préciser comment le dossier s'inscrit dans l'objectif « zéro artificialisation nette » et quelles sont les mesures de compensation envisagées.

2.3.3 Milieu humain

La croissance de la population est de 7,5 % par an à Yèbles (914 habitants), 3,4 % à Guignes (3 940 habitants³⁵), 0,3 % à Verneuil-l'Étang (3 226 habitants) et - 0,9 % à Andrezel (285 habitants).

Plusieurs zones d'activités sont présentes à Yèbles (zone industrielle et artisanale de la Tuilerie, zone d'activité en construction des Portes de Yèbles, entreprise de produits de santé à Vulaine), à Verneuil-l'Étang (zone industrielle), et plus à l'ouest, à Soignolles-en-Brie, un centre d'enfouissement qui pourrait être agrandi. Les PLU des communes de Yèbles et Verneuil-l'Étang prévoient l'accueil de nouvelles activités, alors que celui de Guignes est davantage orienté vers la création de logements.

Le dossier ne présente pas le territoire à une échelle suffisante pour appréhender les enjeux de développement et de transport, même si l'étude des trafics jointe en annexe les évoque et semble en tenir compte. Elle ne présente pas non plus les pôles situés à l'est (Mormant, Provins...) qui seraient pourtant à l'origine d'une part significative du trafic sur cet axe.

L'Ae recommande de compléter la présentation des enjeux socio-économiques à une échelle plus large englobant les principaux pôles d'activités périphériques au projet et leur lien avec celui-ci.

Dix exploitations agricoles sont directement concernées par le projet ; elles cultivent des sols de bonne qualité agronomique bénéficiant d'un réseau de drainage important. Leur superficie moyenne est de 239 ha (206 à 553 ha) et leurs productions principales sont le blé, l'orge, le colza, le maïs et d'autres cultures industrielles.

Trafic et déplacements

Le moyen de transport majoritairement utilisé pour les déplacements entre le domicile et le travail est la voiture à plus de 75 % pour l'ensemble des communes de l'aire d'étude, supérieur à la moyenne du département (63,6 %).

Les transports en commun sont utilisés de manière très variable (de 2 à 27 %). Les habitants des communes les plus peuplées (Mormant, Guignes, Verneuil-l'Étang, Chaumes-en-Brie), donc mieux desservies, les utilisent davantage pour les trajets domicile-travail (de 15 % à 27 %).

La part des modes actifs (marche à pied et deux roues) est très faible.

Une campagne de comptages a été réalisée en mars-avril 2018, afin d'actualiser ceux de 2010. Ils concernent les principales voies d'accès à la commune de Guignes.

³⁵ Les dernières données de l'Insee disponibles (2018) annoncent 4 253 habitants à Guignes.

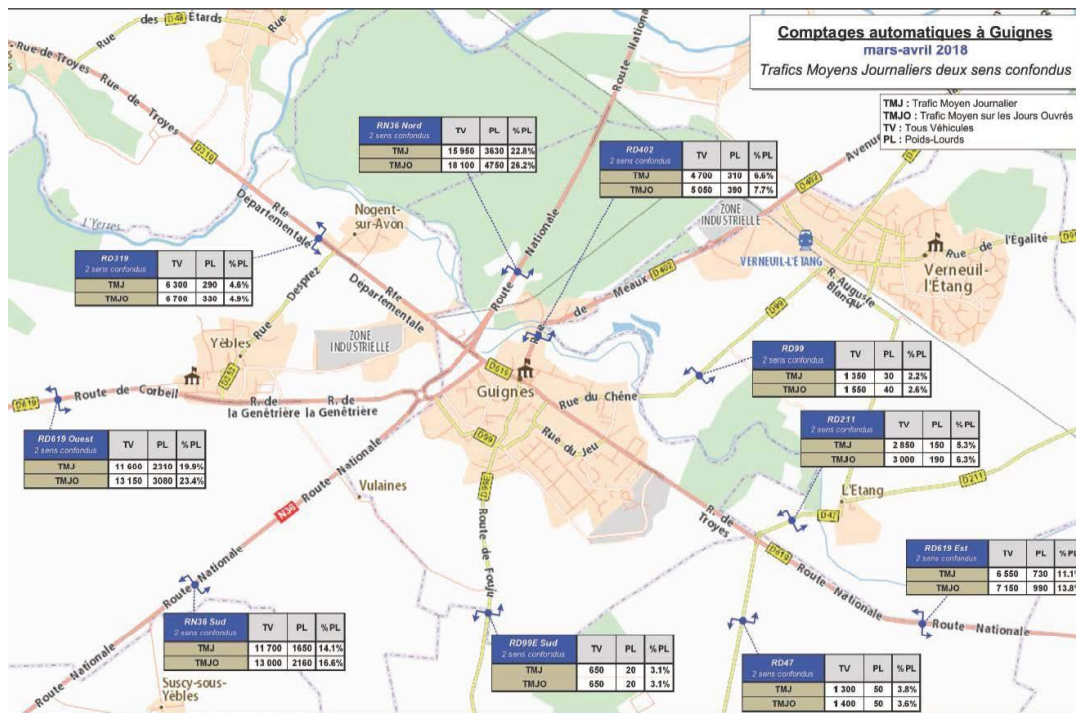


Figure 9 : Trafic moyen journalier à Guignes en 2018 (Source : dossier).

La section RN36 au nord de Guignes est celle qui présente les trafics journaliers les plus élevés sur le secteur avec environ 17 000 véhicules/jour deux sens confondus, dont un quart de poids lourds (figure 9).

Le trafic moyen journalier sur la RD619 est de 11 600 véhicules/jour à l'ouest de Guignes, dont 2 310 PL³⁶ (20 %). Ces trafics nord-sud (RN36) et vers l'ouest (RD619) sont à l'origine des engorgements constatés aujourd'hui à leur intersection.

Le trafic moyen journalier sur la RD619 est de 6 550 véhicules/jour à l'est, dont 730 PL³⁷(11 %). Les sections sur la RD319, RD402 et RD211 connaissent un trafic modéré (3 000 et 7 000 véhicules/jour dont 5 à 7 % de PL). Les sections RD47, RD99 et RD99E présentent un trafic inférieur à 1 500 véhicules/jour dont 2 à 3 % de PL).

Des phénomènes de remontées de files se produisent aux heures de pointe du matin et du soir, également en entrée de Guignes (RD619/RD319) et en traversée (RD619/RD402/RD99E), ou des insertions difficiles pour les usagers (carrefour RD619/RD353 à Yèbles).

Les vitesses atteignent 100 km/h ou plus sur quelques sections pourtant limitées à 90 km/h : RN36 sud, RD319, RD619 est et ouest.

Une enquête origines / destinations avait été réalisée en avril 2009 sur l'ensemble des entrées / sorties de la commune de Guignes (14 postes au total), où les plaques minéralogiques des véhicules avaient été relevées de manière partielle afin de reconstituer les itinéraires. On constate une certaine continuité des mouvements depuis ou vers l'ouest sur la RD619 ou sur la RN36, et dans une moindre mesure depuis ou vers le nord-ouest sur la RD319. Ces comptages n'ont pas été actualisés et n'individualisent pas les poids lourds.

³⁶ 3 080 les jours ouvrés

³⁷ 990 les jours ouvrés

L'Ae recommande de compléter l'analyse du trafic par une enquête sur l'origine et la destination des poids lourds empruntant la RD619 dans la traversée de Guignes.

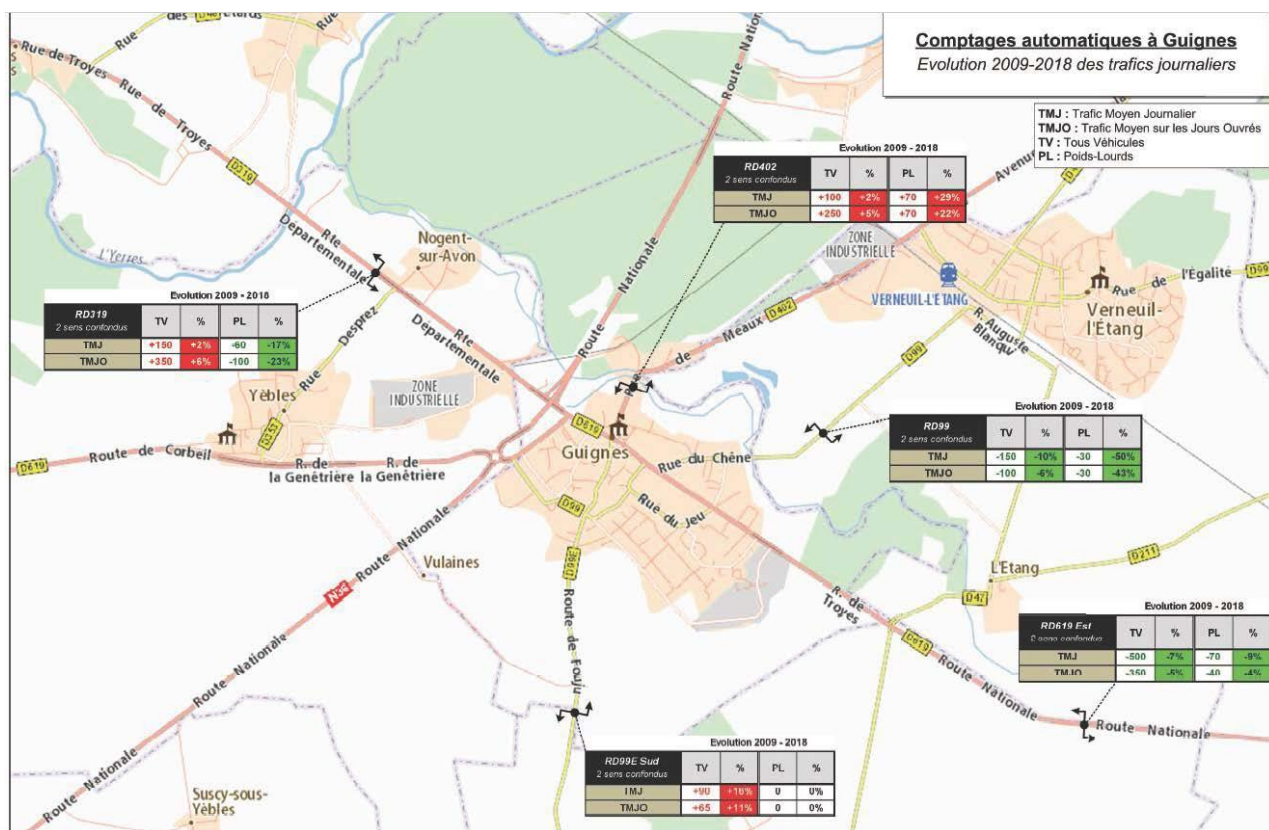


Figure 10 : Évolution du trafic journalier à Guignes entre 2009 et 2018 (Source : dossier)

L'estimation de l'évolution des trafics entre 2009 et 2018 (figure 10) a été réalisée³⁸, mais ne fournit pas l'évolution pour la RN36 alors même que ces trafics déterminent les conditions de circulation à l'ouest de Guignes.

L'Ae recommande de compléter l'étude de trafic par l'évolution des trafics de la RN36.

Le trafic a légèrement augmenté sur les RD319, RD402 et RD99E tandis qu'il a légèrement diminué sur les RD619 et RD99. Les résultats sur les autres sections montrent une tendance à la baisse du nombre de poids lourds (-40 à -100 PL/jour deux sens confondus), excepté sur la RD402.

On relève une forte hausse de trafic au giratoire RN36 / RD619 aux heures de pointe du matin et du soir³⁹. En revanche, une diminution générale de trafic aux carrefours de la RD619 en traversée de Guignes est constatée, avec des baisses comprises entre -50 et -100 UVP⁴⁰/h par sens.

D'après les modélisations réalisées pour 2025, le nouveau contournement supportera un trafic de l'ordre de 700 et 1 100 UVP/h deux sens confondus, selon les sections. Ces données ont été actualisées⁴¹ en 2019 pour les scénarios projet aux horizons 2025 et 2045. Les niveaux de trafic attendus au maximum sur le contournement seraient de l'ordre de 10 500 véhicules/j (dont 19 % PL)

³⁸ Le dossier précise que cette évolution s'est faite uniquement sur les sections communes aux enquêtes de 2009 et 2018, excluant donc la RN36, alors même qu'il signale par ailleurs que les premières études de trafic ont été réalisées par l'État dans la perspective de la mise à 2X2 voies de cette route nationale.

³⁹ +830 unités de véhicule particulier (UVP)/h à l'HPM et +550 UVP/h à l'HPS.

⁴⁰ Unité de véhicule particulier (UVP) définie comme suit : un véhicule léger ou une camionnette = 1 UVP ; un poids-lourds de 3,5 tonnes et plus = 2 UVP ; un cycle = 0,3 UVP (Wikipédia).

⁴¹ Cette actualisation n'est pas jointe en annexe du dossier.

en 2025 et 11 000 véhicules/j (dont 18 % PL) en 2045. Ces actualisations des niveaux de trafic et des projections à l'horizon 2045 ne sont pas jointes au dossier alors qu'elles sont nécessaires non seulement pour la connaissance des trafics à un horizon suffisant (mise en service + 20 ans) mais également pour apprécier les incidences du projet sur la santé (pollutions de l'air et sonore).

L'Ae recommande de fournir l'actualisation de l'étude de trafic à l'horizon 2045 et d'en tenir compte pour l'ensemble des trafics analysés ainsi que pour l'appréciation des incidences du projet sur la santé.

L'évolution de trafic entre 2025 et 2035 montre de nouvelles augmentations de trafic aux heures de pointe du matin sur les axes principaux RN36, RD619 déviée et RD319. Ces augmentations sont en partie liées à la poursuite du développement du secteur, notamment sur la commune de Mormant. La situation est globalement stable aux heures de pointe du soir.

Une modélisation du fonctionnement des onze carrefours actuels⁴² et des futurs giratoires a été réalisée en portant une attention particulière aux deux giratoires de la RN36 pour l'horizon 2035.

L'étude en déduit qu'« avec des branches d'entrée de la RN36 à une seule file de circulation, le fonctionnement des giratoires pourrait s'avérer compliqué à terme ». Sur le nouveau giratoire, la branche depuis RN36 Nord sera saturée à l'heure pleine du matin.

Accidentalité

Deux études sur le nombre d'accidents recensés sur le secteur de Guignes ont été réalisées par les services départementaux en 2018 (période 2012–2016) et 2019 (2014–2018). Curieusement, ces études concernent des périodes qui se chevauchent et présentent donc deux fois les mêmes accidents et victimes, ce qui pourrait conduire à en surestimer le nombre⁴³.

Selon le dossier, l'origine des accidents serait « essentiellement propre aux comportements routiers des usagers par des dépassements dangereux, des véhicules qui se déportent de leur voie de circulation, des vitesses inadaptées et des refus de priorité » tout en relativisant ce constat car « le petit nombre d'accidents et de victimes ne permettent pas de faire une analyse correcte et plus poussée sur cette étude ».

L'Ae recommande, de reprendre la présentation des deux études d'accidentalité et de démontrer les incidences favorables du projet sur la sécurité routière du secteur.

Transports en commun et modes actifs

La commune de Guignes n'est plus desservie par le transport ferroviaire depuis la fermeture de la voie ferrée Paris–Bastille/ Verneuil–l'Étang. La commune voisine de Verneuil–l'Étang est reliée directement à la gare de l'Est à Paris. Dix lignes de bus des réseaux Seine–et–Marne Express et Transdev Île–de–France desservent la commune de Guignes.

Aucun itinéraire cyclable n'est prévu dans le projet. Le maître d'ouvrage ne fait pas état des échanges avec l'autorité organisatrice de la mobilité (Île–de–France mobilité), pour ce qui concerne l'éventuelle création d'un aménagement cyclable.

⁴² Prenant cependant en compte la création d'un nouveau giratoire pour desservir la zone d'activité des Portes de Yèbles

⁴³ L'ordre de grandeur (2012-2018) est de 12 accidents, 21 victimes, dont une personne décédée.

Le dossier évoque la possibilité d'un réaménagement plus urbain de la RD619 en traversée de Guignes, permettant de mieux prendre en compte les modes actifs (piétons, cycles). L'Ae rappelle que les aménagements cyclables sont requis selon les dispositions de l'article L. 228-2 du code de l'environnement, qu'ils font partie du projet et que leurs incidences sont à présenter dans les dossiers objet de l'enquête publique à venir.

Pollution de l'air

Compte tenu des caractéristiques du projet, l'étude de la qualité de l'air est de niveau II⁴⁴.

Il y a une incertitude sur la méthode utilisée pour réaliser l'étude air et santé puisque l'étude air, jointe en annexe se réfère à la circulaire du 25 février 2005, alors que l'étude d'impact affirme qu'elle est menée conformément aux préconisations de la note technique du 22 février 2019.

L'Ae recommande de confirmer que le volet air et santé de l'étude d'impact est conforme aux préconisations de la note technique ministérielle du 22 février 2019.

Les axes pris en compte sont ceux modifiés ou créés et ceux dont le trafic augmente ou diminue de 10 %. La largeur de la bande d'étude centrée sur l'axe de la voirie est définie en fonction du trafic (trafic inférieur à 10 000 véhicules/jour : 200 m, trafic compris entre 10 000 et 25 000 véhicules/jour : 300 m).

Les caractéristiques du parc roulant sont appréciées en 2020 en faisant état d'« *amélioration attendues en 2020, ou dans les années à venir* », sans plus de précisions, si ce n'est le renvoi à l'étude de trafic, qui se cantonne à apprécier la répartition entre véhicules légers et poids lourds. L'absence d'autre information sur les hypothèses prises au-delà de 2020 prive de toute évaluation pertinente de l'évolution de la qualité de l'air.

L'Ae recommande de préciser les caractéristiques des véhicules (véhicules légers et poids lourds) et de leur évolution à l'horizon 2045 et de compléter l'évaluation de l'évolution de la qualité de l'air au-delà de 2020.

Le territoire bénéficie de deux plans relatifs à la qualité de l'air : Schéma régional climat air énergie (SRCAE) du 14 décembre 2012 et plan de protection de l'atmosphère (PPA) de la région d'Île-de-France du 25 mars 2013.

Le transport routier est le secteur prépondérant dans les émissions franciliennes d'oxydes d'azote et la deuxième source d'émission de particules fines (PM_{2,5} et PM₁₀) derrière le secteur résidentiel. (Données 2015 publiées 2019). Pour la Seine-et-Marne (Airparif 2012) le trafic routier représente 44 % des oxydes d'azote et 17 % des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Sur l'aire d'étude, la pollution atmosphérique est principalement issue du secteur résidentiel tertiaire (chauffage urbain) et du trafic routier. Selon le dossier, les paramètres mesurés (NO₂, PM₁₀ et PM_{2,5}, benzène) respectent les seuils réglementaires.

⁴⁴ Les études de niveau II requièrent une analyse simplifiée des effets sur la santé avec utilisation de l'indice pollution-population (IPP, indicateur qui représente de manière synthétique l'exposition potentielle des personnes à la pollution atmosphérique due au projet routier et aux voies affectées par celui-ci) ; ce niveau a été relevé au droit des deux sites sensibles (niveau 1).

Les niveaux de pollution sont appréciés au regard de la réglementation française et parfois comparés aux lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), sans préciser s'il s'agit des valeurs 2005 ou celles mises à jour en [septembre 2021](#).

L'Ae recommande d'actualiser le dossier avec une analyse de la pollution atmosphérique par rapport aux lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé en vigueur.

L'étude d'impact fournit les résultats modélisés des principaux polluants sur l'ensemble de l'aire d'étude en concentrations maximales et médianes en 2019, puis en 2025 et 2045 (avec et sans projet). Ces résultats, extraits de l'étude « air » jointe en annexe, sont présentés sous forme d'un tableau avec les chiffres moyens pour l'ensemble du territoire, et de cartes incomplètes, ne reprenant pas celles qui présentent les évolutions⁴⁵. Leur seul commentaire est un extrait de la conclusion de cette étude « *l'ensemble de la réglementation est respecté, le projet entraîne une diminution des concentrations maximales mais une légère augmentation des concentrations médianes du fait de l'augmentation du trafic* », lequel est précédé dans cette même conclusion par « *l'augmentation des concentrations de polluants se situe au sud de la ville de Guignes (principalement le long de la D619, de la N36 et bien sûr au droit du futur contournement) tandis que le centre-ville observe une diminution de concentration de polluants* ».

L'Ae recommande de compléter substantiellement la présentation des résultats de l'étude de la qualité de l'air pour mieux apprécier les incidences du projet, notamment en centre-ville.

Le calcul de l'indice d'exposition de la population à la pollution (IPP)⁴⁶ calculé à partir des concentrations de NO₂, montre une diminution de celui-ci de -14,1 % en 2025 et -9,8 % en 2045. En effet, le projet permet une diminution des concentrations dans les zones les plus habitées (centre-ville de Guignes) et un report du trafic qui induit des concentrations plus importantes dans des zones peu ou pas habitées.

Deux sites vulnérables sont situés dans l'aire d'étude (école primaire de Yèbles, groupe scolaire André Simon à Guignes), pour lesquels l'étude montre que la concentration de fond contribue pour une part importante aux ratios de danger, et qu'il n'y a pas de risque aigu pour ces deux sites. L'excès de risque, déjà constaté pour l'école primaire de Yèbles située à proximité du projet de giratoire n°1, est principalement dû au trafic. L'étude air propose de mettre en place des murs antibruit de 3 à 4 mètres de hauteur. Leur contribution alléguée à la réduction des concentrations de polluants n'est cependant pas démontrée.

Bruit

La campagne de mesures acoustiques s'est déroulée du lundi 30 septembre au mercredi 2 octobre 2019.

Huit points de mesures (PF) ont été retenus, quatre à proximité du tracé actuel et quatre à proximité d'enjeux exposés au futur tracé.

⁴⁵ En 2045, la carte montre une diminution de -4,08 à 1,06 % de la concentration de NO₂ en centre-ville et une augmentation de + 4,01 à 8 % au niveau du contournement ; et respectivement de -0,5 à 0,13 % et +0,31 à 0,70 % pour les PM₁₀.

⁴⁶ L'indice global d'exposition de la population à la pollution représente la somme des expositions individuelles (ou par maille) des personnes soumises à la pollution d'origine routière.

D'une manière générale, les mesures révèlent une ambiance sonore préexistante modérée⁴⁷ sur l'ensemble de la zone d'étude à l'exception du PF2 (intersection RN36 / RD619) où l'ambiance sonore préexistante est non modérée.

Les niveaux sonores actuels et futurs de la zone d'étude ont alors été modélisés à l'aide du logiciel CadnaA (V 2019). Le calage de la modélisation a été réalisé et la précision du modèle est jugée satisfaisante.

Cette modélisation montre que les niveaux sonores aux abords du projet sont généralement inférieurs à 65 dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit. Les habitations les plus proches du projet s'inscrivent dans un environnement dont l'ambiance sonore préexistante est modérée.

Dans le centre de Guignes (au droit des RD619, RD319, RD99, RD402 et de la rue de la Fontaine-Saint-Anne) les niveaux sonores sont plus élevés et représentatifs d'une zone d'ambiance sonore non modérée (figure 11).

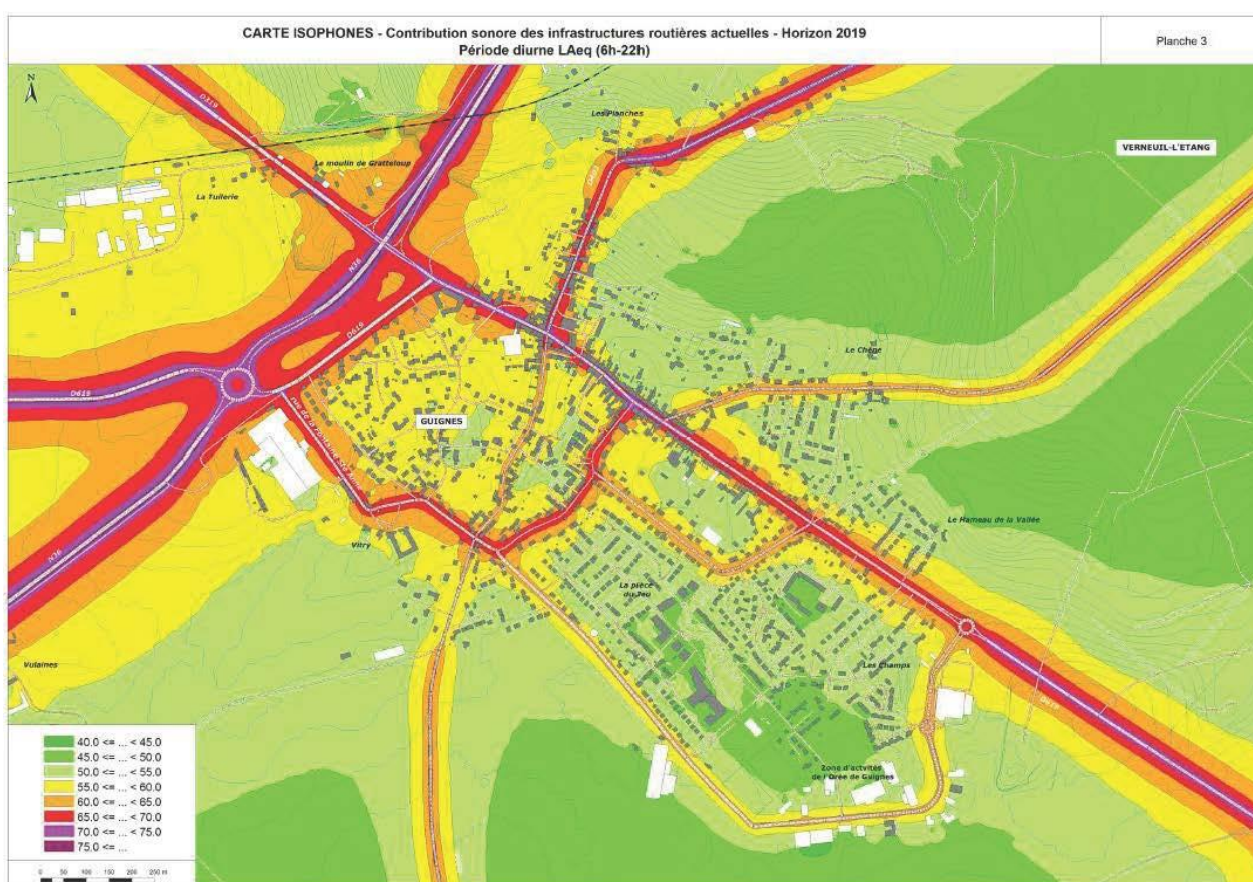


Figure 11 : Contribution sonore des infrastructures routières actuelles – 2019 – Période diurne LAeq (6h–22h) (Source : dossier).

L'analyse montre également la présence de points noirs du bruit⁴⁸: rues de Paris, de Troyes et de Meaux (RD619 et RD402).

Au regard de la réglementation, le contournement correspond à un cas de « création de voie nouvelle » à l'exception du carrefour giratoire situé à l'extrémité ouest du projet traité comme un cas de « transformation de voie existante ».

⁴⁷ LAeq (6h-22h) < 65 dB(A) et LAeq (22h-6h) < 60 dB(A)

⁴⁸ (LAeq (6h-22h) > 70 dB(A) et LAeq (22h- 6h) > 65 dB(A))

La modélisation a permis de quantifier la contribution sonore du projet en façade en 72 points (récepteurs). Elle a été effectuée pour 2045 (mise en service + 20 ans) sur la base des hypothèses de trafics retenues. Les niveaux sonores sur ces points seront en-dessous des seuils réglementaires. Le dossier en déduit qu'aucune protection acoustique n'est donc réglementairement à mettre en œuvre pour la section neuve du projet.



Figure 12 : Contribution sonore des infrastructures routières avec projet -2045 - Période diurne LAeq (6h-22h) (Source : dossier).

Le projet de contournement n'induit qu'une faible baisse dans le centre-ville des niveaux sonores (qui resteront élevés et caractéristiques d'une zone d'ambiance sonore non modérée). Inférieure à 2 dB(A), elle « ne sera pas suffisamment significative pour être perceptible par les riverains » (figure 12) et. En outre, subsistent des points noirs du bruit pour quelques habitations situées rue de Troyes et rue de Meaux (RD619 et 402). Le dossier ne les précise pas.

L'Ae recommande de préciser les points noirs de bruit qui subsisteront une fois le contournement réalisé et de proposer des mesures pour leur résorption.

2.4 Analyses spécifiques aux infrastructures de transport

2.4.1 Urbanisation

Cette partie, sommaire, rappelle essentiellement les objectifs du projet. Elle considère que celui-ci « n'aura pas d'impact direct et immédiat sur le développement de l'urbanisation dans les communes traversées, concernées de façon périphérique » dans la mesure où les zones de proximité immédiate du projet sont classées presque exclusivement en zone agricole dans les documents d'urbanisme et que « le fuseau routier se connectera à des axes routiers existants (réalisation de giratoires) sans créer d'accès supplémentaire à des parcelles ».

Néanmoins, divers programmes sont prévus sur le territoire de Guignes et des environs, notamment le doublement de la surface d'un entrepôt logistique et l'accueil de près de deux mille nouveaux habitants à l'horizon 2030 à Mormant.

L'étude d'impact ne fait pas référence au guide « Évaluation environnementale. Infrastructures de transport et urbanisation. Préconisations méthodologiques⁴⁹ » qui fournit un appui méthodologique utile à l'appréciation du développement éventuel de l'urbanisation.

L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des effets du projet sur l'urbanisation tant dans l'étude d'impact que dans l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour tenir compte des effets induits du projet sur les zones dont l'accessibilité sera accrue, en particulier à l'ouest de Mormant.

2.4.2 Enjeux écologiques et aménagement foncier

Cette partie, très sommaire, extraite de l'étude préalable agricole, menée conjointement par la chambre d'agriculture d'Île-de-France et la société d'aménagement foncier et d'établissement rural (Safer), indique que le projet routier conduit à une déstructuration importante de plusieurs exploitations agricoles et une perte de production liée à la perte d'une dizaine⁵⁰ d'hectares de ces terres. La Commission départementale d'aménagement foncier (CDAF) a émis un avis favorable le 22 octobre 2020 sur la constitution d'une commission intercommunale d'aménagement foncier (CIAF) dans les communes de Guignes, Yèbles et Andrezel.

L'Ae rappelle que l'infrastructure et l'aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental (Afafe) constituent un même projet ; l'étude d'impact doit donc porter sur l'ensemble. L'étude d'impact peut tenir lieu d'évaluation préalable agricole⁵¹ si elle satisfait aux exigences prévues la concernant, ce qui est nécessaire pour que l'évaluation des incidences du projet soit complète. Le dossier doit donc apprécier les conséquences de l'Afafe rendu nécessaire par le projet, et plus particulièrement les travaux connexes de l'Afafe et ses mesures ERC.

L'Ae recommande de considérer l'aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental comme constitutif du même projet que le contournement routier de Guignes, d'approfondir l'évaluation des impacts du projet induits par cet Afafe et d'en déduire les mesures d'évitement, de réduction et de compensation complémentaires.

2.4.3 Analyse socio-économique

L'étude d'impact comporte une partie consacrée à l'analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances induites. Elle rappelle la méthodologie, prévue par le référentiel méthodologique pour l'évaluation des projets de transport du 27 juin 2014⁵², pour la monétarisation des émissions liées directement ou indirectement au trafic routier en estimant les externalités liées à la pollution atmosphérique (effets sur la santé, le bâti et la végétation) et aux émissions de gaz à effet de serre (coût du changement climatique).

⁴⁹ Théma : Évaluation environnementale. Infrastructures de transport et urbanisation. Préconisations méthodologiques. CGDD, novembre 2017.

⁵⁰ Le dossier minimise l'impact foncier qui serait de plus de 20 ha

⁵¹ En application de la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt (LAAF) du 13 octobre 2014 et le décret d'application du [Décret n° 2016-1190 du 31 août 2016](#) relatif à l'étude préalable et aux mesures de compensation prévues à l'article L. 112-1-3 du code rural et de la pêche maritime.

⁵² Le référentiel est complété de "fiches-outils" qui exposent la mise en œuvre pratique de la méthode d'évaluation prévue par l'instruction du gouvernement du 16 juin 2014 : <https://www.ecologie.gouv.fr/evaluation-des-projets-transport>.

Pour autant, le dossier ne contient pas d'analyse socio-économique répondant aux critères du référentiel méthodologique.

Les coûts collectifs des pollutions et nuisances induites sont calculés sur la base des valeurs tutélaires (valeurs de référence reconnues et communément admises) qui n'ont pas été mises à jour avec les valeurs de la pollution atmosphérique de la version du 3 mai 2019 du référentiel.

Par ailleurs, les projections erronées faites sur les types de motorisation, prévoyant, par exemple, une augmentation de la part des véhicules diesels de 79,4 % (2019) à 83,9 % (2045) au sein du parc des véhicules personnels, rendent les calculs, non commentés, inappropriés.

De même, les valeurs de référence des émissions de gaz à effet de serre sont obsolètes.

À l'horizon 2025, le cumul des deux externalités correspond, selon le dossier, à une augmentation de 5,8 % soit un coût par jour imputé au projet de 1 020 €₂₀₁₀ (soit 370 000 €₂₀₁₀ annuellement). À l'horizon 2045, le cumul des deux externalités correspond à une augmentation de 6,8 % soit un coût par jour imputé au projet de 2 599 €₂₀₁₀ (ou 950 000 €₂₀₁₀ annuellement).

Enfin, l'étude affirme que « *les gains pour les usagers seront liés à une amélioration du confort et de la sécurité de la route, et ainsi qu'un potentiel gain de temps* », sans plus de justification ni de quantification.

Le dossier ne fournit pas le taux de rentabilité interne ni de valeur actualisée nette socio-économique.

L'Ae recommande de réaliser une évaluation socio-économique conforme au référentiel méthodologique pour l'évaluation des projets de transport notamment en utilisant des valeurs de référence actualisées et de calculer la valeur actualisée nette socio-économique du projet, incluant une analyse de sensibilité.

2.4.4 Consommations énergétiques et gaz à effet de serre

Le dossier passe totalement sous silence la question des émissions de gaz à effet de serre (GES), aucune mention ni évaluation n'est faite tant pour la phase travaux que pour l'exploitation de cette nouvelle infrastructure, ce qui constitue une grave lacune pour ce type de projet et contrevient aux dispositions du code de l'environnement.

L'étude d'impact ne permet donc pas d'apprécier la contribution du projet aux émissions de GES.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse des émissions de gaz à effet de serre liées au projet, en incluant celles qui sont liées à la production des matériaux nécessaires, puis d'indiquer la manière dont le projet s'inscrit dans les objectifs de neutralité carbone que la France s'est fixés et contribue à leur atteinte.

2.5 Cumul des incidences avec d'autres projets

Trois projets remplissant les conditions énoncées par l'article R. 122-5 du code de l'environnement sont retenus, dont certains ont fait l'objet d'un avis d'autorité environnementale :

- le parc photovoltaïque de Grandpuits⁵³ (61 620 panneaux photovoltaïques),
- la déviation et le recalibrage de la RD57 et l'aménagement d'un carrefour giratoire⁵⁴ entre la RN36 et la RD57 – Zac des Bordes,
- la Zac des Bordes – dossier de réalisation, dont l'étude d'impact n'avait pas donné lieu à un avis d'autorité environnementale.

Il n'est pas fait mention de projets pourtant évoqués dans le dossier, comme la mise à deux fois deux voies de la RN36, la création d'un rond-point d'accès à la zone d'activité des Portes de Yèbles, la station multimodale de covoiturage ou le doublement de la plateforme logistique de Mormant pour laquelle l'autorité environnementale a rendu un avis⁵⁵.

L'analyse des impacts cumulés est présentée sous forme d'un tableau exposant pour chaque thématique des études d'impact et pour chaque projet, à partir des appréciations portées dans les avis de l'autorité environnementale, l'appréciation des effets cumulés et des mesures d'atténuation proposées, tant en phase travaux qu'en phase exploitation⁵⁶.

Les incidences cumulées relatives à l'artificialisation des terres agricoles ne sont pas présentées et la réponse apportée « *des mesures de réduction ont été prises par le Département suite notamment à la réalisation de l'étude agricole par la Chambre d'agriculture Ile-de-France* » devrait être explicitée et quantifiée au regard de l'importance de cet enjeu.

Il en est de même pour les trafics induits, « *des aménagements de voirie sont prévus afin de limiter les incidences de ces nouveaux flux sur le réseau principal, ainsi que sécuriser les échanges* », dont les effets et la réponse apportée sont imprécis.

L'Ae recommande de reprendre l'analyse des effets cumulés pour les deux thématiques de l'artificialisation des sols et de l'augmentation des trafics, afin de mieux les quantifier et apporter les réponses proportionnées à ces enjeux.

2.6 Résumé non technique

Le dossier présente deux résumés non techniques, l'un pour la demande d'autorisation environnementale, qui fait l'objet d'un fascicule (pièce G du dossier), et l'autre pour l'étude d'impact, intégré dans le fascicule de l'étude d'impact (pièce E partie 1). Si le premier est clair et facile d'accès pour le public, le second est un simple résumé de l'étude d'impact constitué d'extraits qui, sortis de leur contexte et non réécrits, sont d'une lecture plus compliquée. Le maître d'ouvrage ayant pris le parti de réunir les procédures pour ne réaliser qu'une seule consultation du public, il semblerait judicieux de ne proposer qu'un seul résumé non technique, sur le modèle du premier, lequel devra tenir compte des recommandations du présent avis.

⁵³ Avis du 6 juin 2019

http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190606_mrae_avis_delibere_sur_projet_parc_photovoltaique_a_grandpuits_77_.pdf

⁵⁴ Avis Ae du 8 novembre 2019

https://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/171108_-_amenagements_sur_la_rn36_et_la_rd57_-_zac_des_bordes_77_-_delibere_cle28abb1.pdf

⁵⁵ Avis du 26 juin 2012

<https://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/projets-en-seine-et-marne-a779.html>

⁵⁶ Une coquille s'est glissée dans le titre du tableau (il est écrit phase travaux au lieu de phase d'exploitation)

L'Ae recommande de ne fournir qu'un seul résumé non technique pour l'étude d'impact et le dossier d'autorisation environnementale, en prenant en compte les conséquences des recommandations du présent avis.

3. Mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme

Si le projet est compatible avec les PLU des communes de Guignes, Andrezel et Verneuil-l'Étang, il ne l'est pas avec le PLU de Yèbles. Il n'est pas inscrit dans le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) ni dans l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) du PLU de Yèbles, et la bande de DUP retenue recoupe les zones UA, UX, N et A du PLU.

Le projet est incompatible avec les secteurs de continuités écologiques de la zone A. En effet, les infrastructures routières sont l'une des utilisations et occupations du sol autorisées dans les secteurs de continuité écologique, sauf lorsqu'elles affectent une zone humide. Or c'est précisément le cas. Il en est de même avec la zone N, les équipements publics ou d'intérêt collectif n'étant autorisés qu'à la condition qu'ils ne portent pas atteinte à la qualité du paysage et de l'environnement, et qu'ils ne soient pas incompatibles avec une activité agricole ou forestière sur le terrain, ce qui n'est pas le cas malgré les mesures de réduction prises.

Le projet n'affecte aucun espace boisé classé.

La modification apportée au règlement de la zone A sera la suivante : les aménagements et les constructions ne sont autorisées que si elles ne portent pas atteinte à une zone humide, « *à l'exception des exhaussements et les affouillements liés aux infrastructures routières à condition qu'ils soient d'utilité et d'intérêt public* ».

La modification apportée au règlement de la zone N sera la suivante : « occupations du sol soumises à conditions – *Les exhaussements et les affouillements liés aux infrastructures routières à condition qu'ils soient d'utilité et d'intérêt public* ».

Le futur contournement routier constituant une route à grande circulation⁵⁷, la pièce H relative à la mise en compatibilité du PLU signale la nécessité d'introduire dans le PLU de Yèbles une bande de 75 mètres *non aedificandi*⁵⁸ s'appliquant de part et d'autre du contournement. Cette obligation n'est pas signalée pour les PLU des autres communes, ni même évoquée dans l'étude d'impact car elle ne nécessite pas de modification des PLU.

⁵⁷ Routes qui « quelle que soit leur appartenance domaniale, sont des routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation ».

⁵⁸ Article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme : « En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation ».