

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Direction régionale de l'Environnement
d'Ile-de-France
Bassin Seine-Normandie

Le

15 AVR 2010

Évaluation environnementale des projets

N° 2010/5858/DIREN/BSN.

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet de la requalification
de la RD 920 – Section Sud sur les communes de Massy, d'Antony, de
Sceaux et de Bourg-la-Reine**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet, présenté par le Conseil Général des Hauts-de-Seine, pour la requalification de la RD 920 – Section Sud – sur le secteur des communes de Massy, d'Antony, de Sceaux et de Bourg-la-Reine. Il s'agit de la procédure de type « Bouchardeau ».

Ce projet vise à réaménager la voirie existante en boulevard urbain, qui permette d'améliorer le cadre de vie, de réduire les nuisances et de développer l'utilisation des transports en commun et des déplacements doux.

S'agissant de l'étude d'impact proposée à l'enquête publique, l'autorité environnementale tient à souligner la bonne qualité du dossier. La présentation de nombreuses cartographies et les études réalisées permettent une lecture aisée, et la bonne compréhension des objectifs du projet.

Les observations de l'autorité environnementale portent sur certaines rubriques qui auraient pu être approfondies, telles que les continuités de déplacements, les nuisances sonores, la pollution de l'air ou l'assainissement.

*

* *

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale de l'environnement d'Ile-de-France.

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation :

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive n°85/337/CEE du 27 juin 1985 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, le décret n°2009-496 du 30 avril 2009, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2009 désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du code de l'environnement.

La saisine pour ce projet est conforme au décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement. L'autorité environnementale est le préfet de région.

1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 85/337/CEE.

A la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments dont l'autorité compétente tient compte pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3. Contexte du projet

La loi du 13 août 2004 confie désormais la gestion de certaines routes nationales aux départements. Ainsi, le 1^{er} janvier 2006, la route nationale 20 a été déclassée en route départementale 920.

Elle traverse de nombreuses communes urbaines pour desservir Paris au niveau de la porte d'Orléans. Les nombreux dysfonctionnements observés ont conduit le Conseil Général à proposer un projet de requalification qui permettra de transformer cet axe routier important en un véritable boulevard aux caractéristiques urbaines.

Les objectifs du projet sont :

- Fluidifier et apaiser la circulation ;
- Recomposer l'espace pour un plus grand partage entre les différents usagers ;
- Créer un aménagement urbain de qualité ;
- Limiter les nuisances.

Le projet de requalification globale de la RD 920 est divisé en deux tranches, la section Nord entre la commune de Bourg-la-Reine et Montrouge, et la section Sud entre la commune de Massy et Bourg-la-Reine.

Le document présenté ici correspond à la section Sud. Il s'agit du dossier d'enquête publique de type « Bouchardeau ».

2. Les enjeux environnementaux

Le territoire étudié pour la requalification du secteur Sud comprend quatre communes, qui forment une continuité urbaine dense. En effet, le secteur d'étude comptait en 2006, 139 669 habitants, ce qui représente environ 9,1 % de la population du département.

L'aire d'étude retenue pour l'analyse de l'état initial est adaptée selon la thématique étudiée. Pour les effets les plus larges, une bande d'un kilomètre est définie de part et d'autre de la RD 920. Pour les effets localisés du projet, une bande de 200 mètres de chaque côté est retenue.

L'autorité environnementale souhaite souligner la très bonne qualité de présentation de l'état initial de ce dossier. La présentation de nombreuses cartes et d'éléments précis permet de faciliter la lecture et la compréhension du territoire concerné.

Par ailleurs, le contexte actuel de circulation et de cadre de vie est bien traité dans le dossier. Cette approche est appréciée, puisqu'elle justifie la nécessité de réaliser des travaux importants de requalification.

Les dysfonctionnements observés sont notamment :

- Une forte coupure des communes traversées ;
- Un axe déstructuré qui manque de cohérence et de lisibilité ;
- Le partage entre chaque usager n'est pas assuré ;
- Une accidentologie localisée à certains carrefours ;
- Une circulation difficile pour les piétons et les cyclistes ;
- Des vitesses supérieures à 70 km/h et une circulation en accordéon ;
- Une chaussée en mauvais état ;
- Des carrefours peu adaptés au contexte urbain, sources de nombreux accidents.

Une synthèse des enjeux est proposée en conclusion de l'état initial de l'étude d'impact. Cette démarche est intéressante. Elle permet notamment de présenter les thèmes sur lesquels le pétitionnaire portera une attention particulière.

S'agissant des aspects paysagers, les sites sensibles à proximité du projet ont été recensés. Il s'agit notamment de l'ancien marché aux bestiaux inscrit aux monuments historiques le 23 novembre 1992 pour son lien avec le domaine royal, du domaine de Sceaux dont l'ensemble a été classé le 24 janvier 1958 par arrêté. Ce site comprend également l'allée royale qui relie la RD 920 au niveau de la place de la Libération.

La volonté affichée par le maître d'ouvrage d'adoucir la coupure que représente actuellement cet axe routier doit être soutenue.

En ce qui concerne les milieux naturels, le projet ne concerne pas directement des secteurs sensibles majeurs. La requalification concerne plus spécifiquement certains alignements existants. Les aménagements prévus permettront de développer les plantations sur l'emprise de la route.

Enfin, le développement des circulations douces quasi-inexistantes aujourd'hui représente un enjeu majeur en vue d'offrir un cadre de vie agréable aux riverains de ce secteur.

Si les thématiques énoncées ci-dessus sont bien reprises dans la synthèse de l'état initial, certaines thématiques auraient mérité d'être également rappelées. Il s'agit notamment des nuisances sonores et de la pollution de l'air et par ailleurs de l'assainissement.

En effet, s'agissant des nuisances sonores, les mesures indiquent que les habitations situées le long de la RD 920 sont en zone sonore non modérée le jour et la nuit. De plus, l'état initial précise que la route existante comprend des points noirs du bruit qu'il conviendrait de traiter.

Concernant la pollution de l'air, les données indiquent que la qualité de l'air en bordure de la route est médiocre. Les niveaux relevés sur le site montrent des dépassements des objectifs de qualité pour le NO₂ et le benzène.

Les réseaux d'assainissement sont bien présentés de manière cartographique à la page 116 du dossier. Il aurait été cependant intéressant que le système actuel soit décrit de

manière plus approfondie, en précisant les ouvrages de collecte, de rétention et de traitement en fonctionnement. En effet, ces éléments permettraient de mesurer les améliorations à prévoir dans le cadre de cette requalification.

Par ailleurs, le dossier indique que le site d'implantation de la route départementale 920 ne présente pas de sensibilité particulière aux risques d'inondation ou aux risques d'effondrement d'anciennes carrières. Il convient cependant de noter que le dossier d'étude d'impact ne fait pas référence au risque de retrait et de gonflement des argiles. Les données du Bureau de Recherche Géologiques et Minières (BRGM), présentées sur le site Internet www.argiles.fr indiquent la présence de matériaux argileux conduisant à des aléas de niveaux faibles à forts.

Si aucune prescription réglementaire n'est à appliquer, l'autorité environnementale souhaite tout de même que cette information soit indiquée dans le dossier.

3. Les impacts environnementaux

3.1 L'approche globale du projet dans son environnement immédiat

L'intégration du projet au sein du territoire est abordée dans la rubrique « Justification et présentation du projet soumis à l'enquête ». Les partis d'aménagement retenus sont les aménagements cyclables, le développement des transports en commun, et le développement des interactions de la route avec ses quartiers limitrophes.

Le projet démontre ainsi de manière claire la continuité des déplacements vélo le long de la RD 920 de manière sécurisée.

Le projet présente par ailleurs les voies existantes connectées à la RD 920. Il aurait donc été souhaitable que les liaisons avec les quartiers limitrophes soient abordées de manière plus approfondie. Cette approche permettrait de s'assurer de l'intégration du projet dans ce contexte fortement urbain.

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

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

La phase de travaux représente une des étapes majeures du projet. Sur ce point, le maître d'ouvrage précise que les risques et la gêne occasionnés sont deux objectifs prioritaires à prendre en compte.

Un phasage des opérations sera proposé pour limiter des impacts trop importants sur les conditions de circulation de la RD 920. Une démarche d'information sera mise en place par le pétitionnaire à destination du public. Cette étape devra être prévue bien en amont du commencement des travaux.

S'agissant de la gestion du chantier, le maître d'ouvrage veillera au respect des recommandations issues du Plan de Gestion des Déchets du BTP pour Paris et la Petite Couronne de juillet 2004. Les principes de management environnemental sont présentés à la page 190 du dossier et au niveau de l'annexe n°6. De plus, la méthode de Bilan Carbone® instaurée par l'ADEME, pourra être suivie dans le cadre du chantier.

Cette démarche innovante est soulignée par l'autorité environnementale. Les résultats pourraient être diffusés au public pour les sensibiliser sur ce chantier environnemental.

Concernant les autres mesures prévues pour la gestion du chantier, celles-ci paraissent tout à fait pertinentes. Une attention particulière devra être portée sur leur mise en œuvre et des bilans d'étapes pourraient être proposés afin de mesurer l'efficacité de ces mesures réductrices.

Le dossier indique que des dispositifs de protection des arbres pourraient être mis en place afin d'éviter des dégradations. L'autorité environnementale souhaiterait que ce principe soit appliqué sur les arbres référencés comme remarquables, notamment pour ceux de l'allée royale de Sceaux, afin d'éviter tout incident.

Concernant la phase d'exploitation de la route, les observations de l'autorité environnementale portent plus particulièrement sur les nuisances sonores et la pollution de l'air, l'assainissement et les aspects paysagers.

S'agissant des nuisances sonores, l'étude présentée est de bonne qualité. L'étude prévisionnelle de la situation indique une diminution des nuisances sonores sur certains secteurs, à une hauteur de -3,5 à -2dB(A), ce qui représente une réduction importante. Ces effets sont induits par la réduction des vitesses de circulations de 90 km/h à 50 km/h, et le réaménagement des carrefours qui permettront une meilleure fluidité du trafic.

Il aurait été cependant pertinent que les zones concernées par ces réductions des nuisances soient cartographiées dans le dossier. En effet, il aurait été intéressant que les points noirs résiduels soient indiqués.

Les études menées sur la pollution de l'air sur cette voie sont de catégorie II. La présence de sites sensibles dans l'aire d'étude du projet a nécessité la réalisation d'analyses plus poussées de catégorie I. Les résultats indiquent que le projet induira une augmentation des taux en Benzène et en Monoxyde de Carbone (CO) et une diminution des taux en NO₂ et SO₂ notamment. Le pétitionnaire présente des mesures possibles pouvant contribuer à diminuer les valeurs de polluants dans l'air. Il aurait été intéressant que soit précisé si ces principes peuvent être prévus dans le cadre du projet.

En ce qui concerne la gestion des eaux pluviales issues de la route réaménagée, le dossier indique qu'elles seront collectées par un réseau de noues ou d'accotements végétalisés qui permettront ainsi une infiltration dans les sols. Si l'autorité environnementale est favorable à ce principe, il aurait convenu dans un premier temps que des études s'assurent que les caractéristiques du sol permettent bien une infiltration et un traitement des pollutions potentielles contenues dans ces eaux. Cette réserve est d'autant plus forte que le territoire est concerné par un aléa de retrait et de gonflement des argiles, un risque qui pourrait impacter les constructions voisines.

Par ailleurs, il aurait été souhaitable que le dossier puisse présenter des sites potentiels d'implantation de l'ouvrage de stockage de ces eaux pluviales. En effet, ces éléments permettraient de s'assurer que ce principe pourra bien être envisagé.

L'autorité environnementale a bien pris note que ces éléments seront définis de manière précise dans la suite de l'instruction de ce projet, au sein du dossier « Loi sur l'eau ». Il convient cependant que l'étude d'impact soit plus approfondie sur cette thématique.

S'agissant des aspects paysagers, la requalification de la route départementale 920 permettra d'améliorer sensiblement le cadre de vie des riverains. En effet, le projet prévoit d'inclure des plantations et des aménagements paysagers dans un milieu qui n'en contient que très peu actuellement. La présentation de photomontages est ainsi appréciée.

3.3 Document LOTI

Afin de mieux comprendre les enjeux Transports de ce secteur, il est recommandé de consulter le document « tome 3 » du dossier d'enquête relatif à l'évaluation économique et sociale au titre de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI). Elle vise à exprimer qualitativement et quantitativement l'intérêt de l'opération pour la collectivité. Cette étude doit être réalisée au vu des montants du programme global de requalification de la RD 920.

Le territoire concerné par la requalification comporte de nombreux autres projets d'urbanisme. Il s'agit en majorité de réalisation de Zones d'Aménagement Concerté (Z.A.C.). Ces secteurs permettront l'arrivée de nouvelles entreprises, mais également de logements et de commerces. Il convient donc d'assurer d'une part des liaisons pour le déplacement des salariés, notamment en transports en commun et d'autre part de limiter les nuisances de ces circulations pour offrir aux riverains un cadre compatible avec le développement d'une vie locale agréable.

Le projet de requalification de la RD 920 induira une baisse de la circulation automobile. Les études menées indiquent à la page 64 du document, une diminution de trafic d'environ 15 % de Bourg-la-Reine à Antony. Ce principe conduira à un report de circulation sur les voies à proximité, telles que la RD 67, la RD 77 ou la RD 126. Au sein de l'étude d'impact, il est également précisé que l'A6 pourra être également utilisée comme voie de substitution. Les impacts potentiels de ce report sont présentés en partie au sein de l'étude d'impact, notamment en ce qui concerne la pollution de l'air. Il aurait été cependant préférable que le dossier propose une synthèse de ces effets indirects potentiels. En effet, il convient d'éviter que la requalification de la RD 920 impacte de manière trop importante d'autres secteurs du territoire.

Enfin, le dossier LOTI précise de manière pertinente que la méthode de calcul de rentabilité économique employée ne permet pas de prendre en compte comme il conviendrait les efforts du pétitionnaire en matière de développement des circulations douces et des transports en commun. Sur ce point, l'autorité environnementale tient à souligner les aménagements qui permettront d'assurer la circulation des vélos sur des voies sécurisées, l'ajout de plantations sur l'emprise de la route, et l'implantation d'une voie en site propre pour améliorer les conditions de circulations des transports en commun au niveau de la gare RER de Bourg-la-Reine.

4. Résumé Non Technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le document présenté est de bonne qualité et aborde bien l'ensemble des thématiques traitées. L'ajout de cartes du projet dans le résumé non technique aurait été un plus pour ne pas avoir à se référer au dossier complet.

5. Information, Consultation et participation du public

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de Région et de la Direction Régionale de l'Environnement d'Ile-de-France. Celui-ci doit être joint au dossier mis à l'enquête publique.

Le Préfet de la Région d'Ile-de-France,
Préfet de Paris



Daniel CANEDA