



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 15 octobre 2020
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet d'aménagement du quartier des Charcoix et sur la mise en
compatibilité avec ce projet du PLU du Plessis-Pâté (Essonne)**

Synthèse de l'avis

Le présent avis de l'autorité environnementale est rendu à la demande du préfet de l'Essonne dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) relative à :

- l'aménagement du quartier des Charcoix sur la commune du Plessis-Pâté.
- la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) du Plessis-Pâté avec cette opération d'aménagement.

Le projet de création du quartier des Charcoix prévoit sur 14 ha de terres agricoles la réalisation de 500 logements (logements individuels et collectifs, y compris une résidence intergénérationnelle) dont 50 % de logements sociaux, d'un groupe scolaire de huit classes, d'une crèche, d'un équipement de santé, d'un équipement sportif et d'un parc de 2 hectares.

La mise en compatibilité du PLU du Plessis-Pâté consiste à adapter le projet d'aménagement et de développements durables PADD (en portant les objectifs de construction de 340 à 600 nouveaux logements et les objectifs de population de 5 000 à 5 550 habitants) à créer une OAp. (orientations d'aménagement et de programmation) relative au nouveau quartier et à adapter le règlement aux caractéristiques du projet.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour la mise en compatibilité du PLU et pour le projet concernent la consommation d'espaces non artificialisés, les déplacements induits par les projets et cumulés avec d'autres projets, le bruit et la pollution de l'air induites, le paysage, la pollution du milieu souterrain, l'eau et la biodiversité.

Les principales recommandations de la MRAe sont :

- pour prévenir de futures consommations d'espaces non artificialisés, de justifier la densité de logements retenue dans le quartier des Charcoix, au regard des besoins en logements à l'horizon 2030 ainsi que des capacités de densification des espaces déjà urbanisés au sein de la commune et d'étudier un phasage du projet et de l'ouverture à l'urbanisation de la zone AU2 ;
- d'élargir le périmètre d'étude des impacts cumulés sur les déplacements du projet avec les autres projets connus à l'ensemble du réseau routier impacté par ces projets ;
- de préciser les mesures complémentaires d'agencement des constructions envisagées pour limiter les nuisances sonores à l'intérieur des bâtiments situés en bordure de la RD117 et d'étudier une autre localisation pour l'immeuble accueillant la résidence intergénérationnelle et de la crèche ;
- de mettre à la disposition du public le plan de gestion des gaz du sol et l'évaluation quantitative des risques sanitaires et de présenter les conséquences qui en auront été

tirées pour la localisation et la conception des établissements sensibles ;

- de préciser le niveau de pollution de l'air auquel seront exposés les habitants, en particulier à proximité de la RD19 ou de la RD117 et les usagers des établissements sensibles ;
- de caractériser les enjeux paysagers du site du projet et de présenter comment ces enjeux sont pris en compte par le projet.

La MRAe formule par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, dans l'avis détaillé ci-après.

*Avis disponible sur les sites Internet de la MRAe
et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France*

Préambule

Vu le code de l'environnement, notamment le chapitre II du titre II de son livre 1^{er} ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L.104-1 à L.104-8 et R.104-1 à 34

Vu le décret n°2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) ;

Vu les arrêtés du 11 août 2020 et du 24 août 2020 portant nomination, respectivement, de membres de missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable et du président de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe) ;

Vu la demande d'avis présentée par le préfet de l'Essonne, reçue complète le 15 juillet 2020 par la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE) agissant pour le compte de la MRAe ;

Vu la décision délibérée de la MRAe du 30 juillet 2020 donnant déléguant à François Noisette sa compétence pour statuer sur cette demande d'avis, en application de l'article 17 du décret n° 2015-1229 susvisé ;

Conformément aux dispositions des articles R.122-7 du code de l'environnement et R.104-24 du code de l'urbanisme, la DRIEE a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier du 23 juillet 2020. La MRAe a pris en compte sa réponse du 17 août 2020, dans le présent avis.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, sur le rapport de Jean-Jacques Lafitte, coordinateur, et après consultation des membres de la MRAe d'Île-de-France, le présent avis arrêté par le délégataire prend en compte les réactions et suggestions reçues.

Le délégataire 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.

Il est rappelé que pour tous projets, plans, schémas, programmes et documents soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, plan ou programme évalué, mais sur la qualité de son évaluation environnementale et sur sa prise en compte de l'environnement. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet, plan ou programme évalué et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage, la personne publique responsable de la procédure, prennent en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, le projet, plan ou programme évalué. Cet avis, qui est un avis simple, est également un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	5
1.1 Présentation de la réglementation.....	5
1.2 Présentation de l'avis de la MRAe.....	6
2 Contexte et description du projet et de la mise en compatibilité du PLU.....	6
2.1 Contexte du projet.....	6
2.2 Description du projet.....	8
2.3 Présentation de la mise en compatibilité du PLU du Plessis-Pâté.....	10
3 Qualité de l'étude d'impact du projet et de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU du Plessis-Pâté.....	13
4 Analyse des enjeux environnementaux, des impacts du projet et des mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser.....	14
4.1 Consommation d'espaces non artificialisés et densification de l'habitat.....	14
4.2 Pollution du milieu souterrain.....	15
4.3 Déplacements.....	16
4.4 Bruit.....	19
4.5 Pollution de l'air.....	20
4.6 Paysage.....	22
4.7 Eau.....	24
4.8 Biodiversité.....	25
5 Justification du projet et de la mise en compatibilité du PLU du Plessis-Pâté.....	26
6 Analyse du résumé non technique.....	27
7 Information, consultation et participation du public.....	27

Avis détaillé

1 L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Les dispositifs européens d'évaluation environnementales se fondent :

- pour les projets, sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ;
- pour les plans et programmes, sur la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications 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.

Le projet de création du quartier des Charcoix au Plessis-Pâté est soumis à évaluation environnementale¹ en application des dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39b du tableau annexé à cet article²).

Ce projet fait l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) emportant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) du Plessis-Pâté approuvé le 17 décembre 2012.

Conformément à l'article R.104-8 du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité du PLU du Plessis-Pâté a fait l'objet d'un examen au cas par cas ayant conclu à la nécessité de réaliser une évaluation environnementale³ par décision n°MRAe 91-028-2019 du 16 septembre 2019⁴.

En application des articles R.122-6 du code de l'environnement et R.104-21 du code de l'urbanisme, l'autorité environnementale est, dans le cas présent, la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe).

1 Le contenu des études d'impact des projets soumis à évaluation environnementale est définie à l'article R.122-5 du code de l'environnement.

2 La rubrique 39b du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement soumet à évaluation environnementale « les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m² ». Le présent projet est concerné par cette rubrique a minima car la surface de son terrain d'assiette est de 14,23 hectares (la surface de plancher créée n'est pas précisée dans le dossier).

3 Le contenu des modifications et des compléments (rapport de présentation de la mise en compatibilité) apportés au rapport de présentation du PLU du Plessis-Pâté dont la mise en compatibilité est soumise à évaluation environnementale est défini à l'article R.123-2-1 du code de l'urbanisme dans sa rédaction en vigueur au 31 décembre 2015, parce que ce PLU était en vigueur au 31 décembre 2015 1. (En application de l'article 12 du décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015, relatif à la partie réglementaire du livre 1er du code de l'urbanisme et à la modernisation du contenu du plan local d'urbanisme).

Ce contenu doit de plus respecter les dispositions des articles L. 104-4, L 104-5, R.151-1 (2^e alinéa)² et R.151-43 dans leur rédaction actuellement en vigueur.

4 Cette décision était motivée par la susceptibilité d'incidences notables sur l'environnement de la mise en compatibilité du PLU du Plessis-Pâté notamment sur les espaces agricoles et naturels, le paysage et le cadre de vie, les déplacements et les pollutions et nuisances associées.

1.2 Présentation de l'avis de la MRAe

Le présent avis de la MRAe est rendu à la demande du préfet de l'Essonne dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique (DUP)⁵ :

- relative à l'aménagement du quartier des Charcoix sur la commune du Plessis-Pâté.
- qui emporte la mise en compatibilité du PLU du Plessis-Pâté avec ce projet.

Cet avis porte à la fois sur l'étude d'impact du projet d'aménagement du quartier des Charcoix datée de décembre 2019 et sur l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU du Plessis-Pâté avec ce projet.

Il vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et du rapport d'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU, ainsi que sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet et dans la mise en compatibilité du PLU.

À la suite de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'aménagement du quartier des Charcoix, le présent avis de la MRAe constituera l'un des éléments que l'autorité compétente (dans le cas présent, le préfet de l'Essonne) devra prendre en considération pour se prononcer sur l'utilité publique de ce projet.

2 Contexte et description du projet et de la mise en compatibilité du PLU

2.1 Contexte du projet

Le projet de création du quartier des Charcoix est localisé sur le territoire du Plessis-Pâté, commune de 4 100 habitants (données 2017) appartenant à la communauté d'agglomération Cœur d'Essonne Agglomération, qui regroupe 21 communes réunissant au total 198 000 habitants. Le territoire intercommunal est couvert par un schéma de cohérence territoriale (SCoT) approuvé le 12 décembre 2019⁶.

La commune du Plessis-Pâté est identifiée par le document d'orientation et d'objectif du SCoT Cœur d'Essonne Agglomération (p. 18) comme l'un des « *pôles économiques émergents* » de ce territoire⁷.

Le nouveau quartier d'habitation des Charcoix, implanté sur 14,23 ha de terres agricoles, sera localisé en entrée est du bourg du Plessis-Pâté,

5 À noter qu'une enquête parcellaire est également mise en œuvre conjointement à la procédure de DUP. afin de permettre les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement.

6 Le SCoT Cœur d'Essonne Agglomération n'est exécutoire que depuis le 1^{er} juin 2020, date de la délibération du conseil communautaire adoptant les « *ajustements du SCoT approuvé [le 12 décembre 2019] pour la prise en compte des remarques de l'État dans le cadre du contrôle de légalité* ». Le SCoT exécutoire est consultable en ligne : https://www.coeuressonne.fr/fileadmin/user_upload/amenagement/scot/scot_doc_executoire.

L'évaluation environnementale du SCoT Cœur d'Essonne Agglomération a fait l'objet d'un avis de la MRAe du 23 mai 2019, disponible sur son site internet :

http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190523_mrae_avis_delibere_sur_le_projet_de_scot_de_coeur_d_essonne_agglomeration_91_.pdf

7 DOE (p. 18) : « *Les pôles économiques émergents disposent de caractéristiques économiques spécifiques et regroupent un grand nombre d'emplois.* » « *Les pôles économiques émergents disposent d'un grand potentiel de développement et seront à structurer dans les années à venir en tant que pôles économiques majeurs du territoire, à travers la mise en œuvre des projets de la Base 217, [...] et de la ZAC Val Vert-Croix Blanche.* »

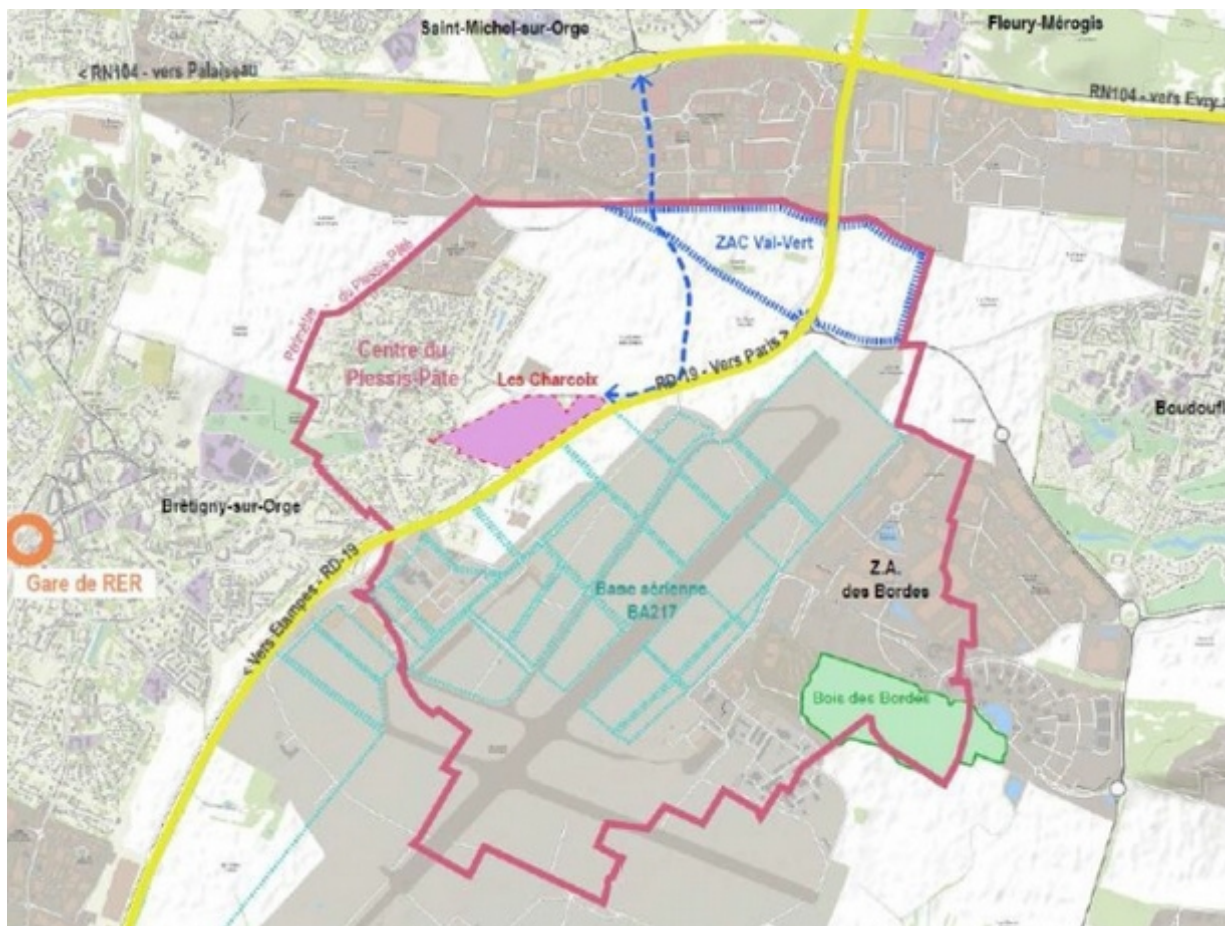


Illustration 1: Localisation du projet d'aménagement du quartier de Charcoix (source : étude d'impact, page 36)

Il s'inscrit dans un territoire en pleine mutation : l'ancienne base aérienne 217⁸ est située au sud-ouest de l'autre côté de la RD29 et la zone d'aménagement concerté (ZAC) Val Vert-Croix Blanche⁹ est située plus au nord (cf. illustration 1).

Du fait de sa proximité avec la RD19, classée à grande circulation, le terrain d'assiette du projet est concerné par les dispositions des articles L. 111-6 et suivants du code de l'urbanisme (issu de la loi n° 95-101 du 2 février 1995, dite « Loi Barnier ») qui interdisent toute construction ou installation à moins de soixante-quinze mètres de l'axe de cette voie. La réduction de cette interdiction est conditionnée à la réalisation d'une étude justifiant la compatibilité des nouvelles règles d'implantation fixées par le PLU mis en compatibilité « avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages » (art. L. 111-8 du code de l'urbanisme). Cette étude est produite dans le présent dossier (partie 2).

Le site du projet n'est pas desservi par un transport en commun structurant. L'étude d'impact précise qu'il est situé à environ 2,5 km de la gare RER de Brétigny-sur-Orge (RER C) et que quatre lignes de bus passent à proximité.

8 L'ex-base aérienne 217 bénéficie d'un contrat de re-dynamisation des sites de défense (CRSD). Ce dispositif d'accompagnement national doit permettre d'assurer la reconversion du site à travers la réalisation de projets d'aménagement et de développement économique générateurs d'emplois pour le territoire (zones d'activités économiques, pôle de maraîchage biologique...)

9 Sur 70 ha, développement de près de 200 000 m² de surface de plancher à usage principalement de commerces et d'activités.

Le terrain d'assiette du projet est identifié dans le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du PLU du Plessis-Pâté approuvé le 17 décembre 2012, comme un espace destiné au développement d'une nouvelle offre en logements et en équipements, et à la réalisation d'un nouveau parc public. Il est classé en zone à urbaniser à terme AU2 dans le règlement de PLU, son ouverture à l'urbanisation étant subordonnée à une modification ou à une révision du PLU¹⁰.

L'ouverture à l'urbanisation de l'emprise de cette zone AU2 est désormais permise par le SCoT Cœur d'Essonne Agglomération¹¹, qui impose, une densité minimale de 35 logements par hectare.

2.2 Description du projet

Le projet de création du quartier des Charcoix est une opération d'aménagement d'un espace agricole de 14,23 ha délimité

- au sud est, par la RD19 ;
- à l'ouest, par le bourg du Plessis-Pâté.
- au nord, par la RD117 et par le hameau des Charcoix ;
- à l'est, par un bosquet.

Cette opération est portée par la commune du Plessis-Pâté, et sa réalisation a été confiée à la société d'économie mixte SORGEM, dans le cadre d'une concession d'aménagement (cf. Étude d'impact p.31).



*Illustration 2 : Le périmètre du projet
La route de Corbeil est la route départementale 17 – RD17
Source : notice explicative du projet (pièce 1), page 5*

10 Le règlement actuel de la zone AU2 précise qu'il s'agit d'« une zone d'extension du bourg destinée à être urbanisée dans le cadre d'un projet d'ensemble et sous réserve de la réalisation des équipements publics nécessaires. Cette zone est actuellement inconstructible, son ouverture à l'urbanisation est subordonnée à une modification ou à une révision du PLU »

11 Selon le dossier (Partie 2, pièce 6 Mise en compatibilité du PLU p.18) la superficie du terrain d'assiette du projet (14,23 ha) était supérieure à celle qui était autorisée à être urbanisée sur la commune du Plessis-Pâté au titre du SDRIF, avant que le SCoT Cœur d'Essonne Agglomération ne soit rendu exécutoire, soit 10 ha correspondant à 5 % de la superficie de l'espace urbanisé communal (au titre des « bourgs, villages et hameaux »). Il est indiqué que dans le cadre des possibilités de mutualisation des capacités d'extension urbaine offertes par le SDRIF en cas de SCoT ou de PLU intercommunal, le SCoT Cœur d'Essonne Agglomération a redistribué 4 ha des 10 ha d'extension urbaine autorisée par le SDRIF sur la commune de Marolles-en-Hurepoix au titre des 5% des « agglomérations des pôles de centralité à conforter », pour permettre de réaliser le projet urbain des Charcoix, au Plessis-Pâté.

Le projet du quartier des Charcoix (Illustration 3) prévoit la construction d'environ 500 logements dont 50 % de logements sociaux, comprenant des maisons individuelles, des maisons de ville et des petits immeubles collectifs. Une résidence intergénérationnelle¹² de 100 appartements est prévue. Le dossier mentionne parfois « 500 logements et une résidence intergénérationnelle de 100 appartements » (cf. notamment pages 12, 39 de l'étude d'impact, page 17 de la « Notice explicative du projet »). Il est nécessaire de confirmer dans le dossier soumis à enquête publique que ces 100 appartements font partie des 500 logements prévus.

Le projet comprend également la réalisation d'un groupe scolaire de huit classes, d'une crèche, d'un équipement de santé¹³ et d'un équipement sportif¹⁴.

Les immeubles seront au maximum de type R+2 ou R+1+combles¹⁵. Le projet de règlement du PLU mis en compatibilité prévoit de limiter la hauteur des constructions à 12 mètres¹⁶. Les bâtiments seront de plain-pied, hormis le bâtiment de la résidence intergénérationnelle (comportant également la crèche et le pôle de santé) qui comprendra un niveau de sous-sol (parking)¹⁷.



Illustration 3 : Programmation du quartier des Charcoix (source : étude d'impact, page 57)

Les aménagements paysagers comprendront (Illustration 4) :

- un « parc écologique » de deux hectares implanté au cœur du quartier, qui assurera différents usages¹⁸ : paysager, récréatif, écologique et de stockage des eaux pluviales ;

12 Une partie des logements de cette résidence sera réservée pour les seniors (pages 3 et 4 de la pièce 1 « Notice explicative du projet »).

13 Il s'agira d'un pôle de santé regroupant plusieurs professionnels (page 4 de la pièce 1 « Notice explicative du projet »). La crèche et le pôle de santé seront localisés au rez-de-chaussée de la résidence intergénérationnelle.

14 L'équipement sportif sera localisé au sein de l'îlot du groupe scolaire (cf. page 57 de l'étude d'impact).

15 Cf. page 46 de la pièce 4 « Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants » (page 84/85 de la version numérique du document « Partie 1 »).

16 Cf. article AU2-10 du futur règlement de PLU du Plessis-Pâté (Partie 2, pièce 6 : mise en compatibilité, page 34).

17 Cf. page 140 de l'étude d'impact et page 3 du rapport géotechnique annexé à l'étude d'impact (page 493/1077 de la version numérique du document « Partie 3 »). L'étude de pollution des sols évoque toutefois la construction de bâtiments « possiblement sur 1 niveau de sous-sol » (pages 8, 11, 23, 33 de l'étude « Évaluation environnementale – Solpol » (pages 600, 603, 615, 625/1077 de la version numérique du document « Partie 3 »)).

18 Le traitement paysager de cet espace alternera prairies fauchées et prairies fleuries, permettant d'une part de créer des espaces de détente praticables par les usagers et d'autre part des espaces favorables à la biodiversité (page 51 de l'étude d'impact).

- une place de la Mare qui permettra de revaloriser la mare existante, à l'entrée ouest du quartier ;
- un verger à la disposition de l'ensemble des habitants du quartier (également nommé « espace pédagogique ») et des jardins partagés, dans la partie sud du quartier ;
- un merlon de cinq mètres de hauteur implanté le long de la route départementale RD19, dont le rôle sera de protéger le quartier des nuisances sonores. Il sera réalisé dans la continuité du merlon existant implanté le long de la RD19 au niveau du quartier voisin (d'une hauteur variant de quatre à cinq mètres suivant les différentes parties du dossier). Il sera planté d'arbres et d'arbustes en alternance avec des prairies fleuries.



Illustration 4 : Plan du projet de quartier des Charcoix (source : étude d'impact, page 39)

Le quartier permettra l'accueil de 1 150 habitants et de 685 usagers des équipements (école, crèche, visiteurs et employés de l'équipement sportif et du pôle de santé)¹⁹.

Les travaux de réalisation débuteront après l'acquisition des terrains et l'obtention de toutes les autorisations nécessaires. Ils se dérouleront, en allant de l'ouest vers l'est, sur une durée prévisionnelle de 4 ans (page 58 de l'étude d'impact).

2.3 Présentation de la mise en compatibilité du PLU du Plessis-Pâté

Les éléments traitant de la mise en compatibilité du PLU du Plessis-Pâté avec le projet d'aménagement du quartier des Charcoix figurent, pour l'essentiel, dans la « Partie 2 » du dossier d'enquête publique préalable à la DUP. transmis.

Le dossier rappelle que l'aménagement du terrain d'assiette du projet de quartier des Charcoix avait été prévu dans le cadre de la révision du PLU du Plessis-Pâté approuvée le 17 décembre 2012, notamment par son classement en zone à urbaniser AU2, mais que son ouverture à l'urbanisation ne pouvait être envisagée que dans le cadre d'une modification ou une révision du PLU, car les réflexions et études n'étaient pas alors suffisamment avancées .

Les adaptations du PLU du Plessis-Pâté retenues pour permettre le projet d'aménagement du quartier des Charcoix consistent à :

¹⁹ Cf. page 59 de l'étude d'impact. Le nombre d'habitants a été calculé sur la base de 1,5 personnes par logement pour la résidence intergénérationnelle et 2,5 personnes par logement pour les autres logements.

- ajuster les objectifs chiffrés du PADD en matière de construction de logements et de croissance démographique avec la programmation envisagée sur le futur quartier des Charcoix »²⁰ ;
- définir un secteur d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP) sur le terrain d'assiette du projet (cf. illustration 5), prévoyant notamment :
 - en matière de programmation, la réalisation de 500 logements (dont 50 % de locatif social), d'un pôle d'équipements (un groupe scolaire de 8 classes, un équipement sportif, une crèche et un pôle de santé), d'un parc public, et d'un merlon acoustique et paysager le long de l'axe routier RD 19 ;
 - en matière d'aménagement, des orientations traitant de la desserte du futur quartier, ainsi que des plantations, des espaces paysagers, de la biodiversité, de la gestion des eaux pluviales, des constructions²¹ et de l'aménagement des espaces extérieurs privés ;
- modifier le règlement écrit de la zone AU2, afin d'adapter, compléter ou préciser ses dispositions encadrant notamment l'implantation, les hauteurs et le nombre de places stationnement des constructions projetées, l'aménagement des espaces libres en imposant en particulier un coefficient de surface de pleine terre de 15 % minimum par unité foncière. Le projet de règlement de la zone AU2 ne limite pas l'emprise au sol des constructions ;
- modifier le plan de zonage du règlement de PLU (cf. illustrations 6 et 7) en :
 - réduisant à 50 mètres, sur l'emprise de la zone AU2, la marge de recul des constructions par rapport à l'axe de la RD19 (fixée actuellement à 75 mètres conformément à l'article L.111-6 du code de l'urbanisme), suite à la réalisation de l'étude prévue à l'article L.111-8 du même code (étude « loi Barnier ») qui est intégrée au présent dossier ;
 - portant de 1 300 à 2 300 m² l'emprise de l'« espace paysager remarquable » inscrit sur la mare et ses abords, espace localisé au nord ouest de la zone AU2, « afin de proposer des berges plus douces permettant le développement d'une flore hygrophile et donc des habitats diversifiés ».

20 Le projet de PADD modifié précise que les perspectives de constructions résultant des projets inscrits dans le PLU à l'horizon des 15 prochaines années (lire 2010-2025) portent désormais sur environ 600 logements (contre 340 logements dans le PADD en vigueur), permettant à la commune de disposer d'un parc de logements de 2 200 unités à et d'une population de 5 550 habitants à l'horizon 2025 (contre 5 000 habitants dans le PADD en vigueur). Le PLU du Plessis-Pâté approuvé le 17 décembre 2012 prévoyait la réalisation de 240 logements sur le terrain d'assiette du projet d'aménagement du quartier des Charcoix.

21 L'OAp. localise notamment les équipements, ainsi que les îlots à dominante pavillonnaire et les îlots mixtes (collectifs, intermédiaires, maison de ville).



Illustration 5 : OAp. des Charcoix
Extrait du dossier d'enquête publique préalable à la DUp. (Partie 2)

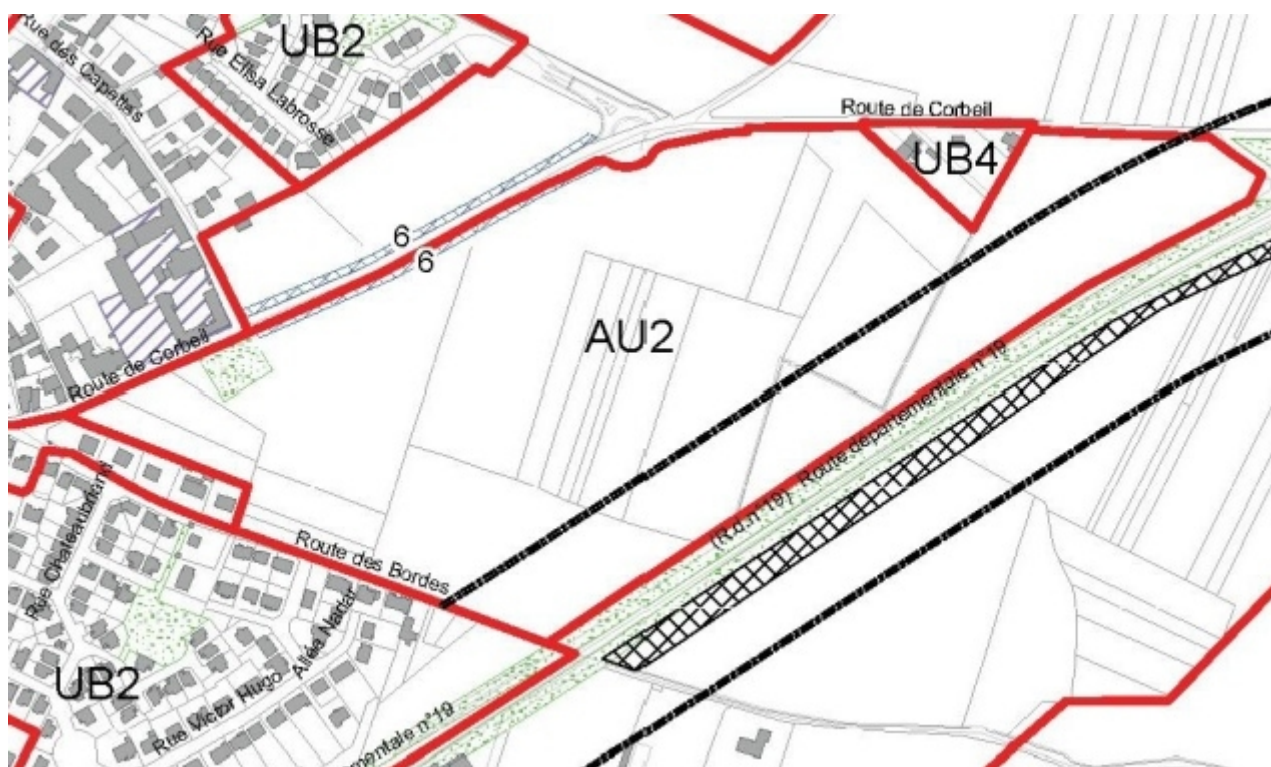


Illustration 6 : Plan de zonage du règlement de PLU du Plessis-Pâté avant mise en compatibilité
Extrait du dossier d'enquête publique préalable à la DUp. (Partie 2)

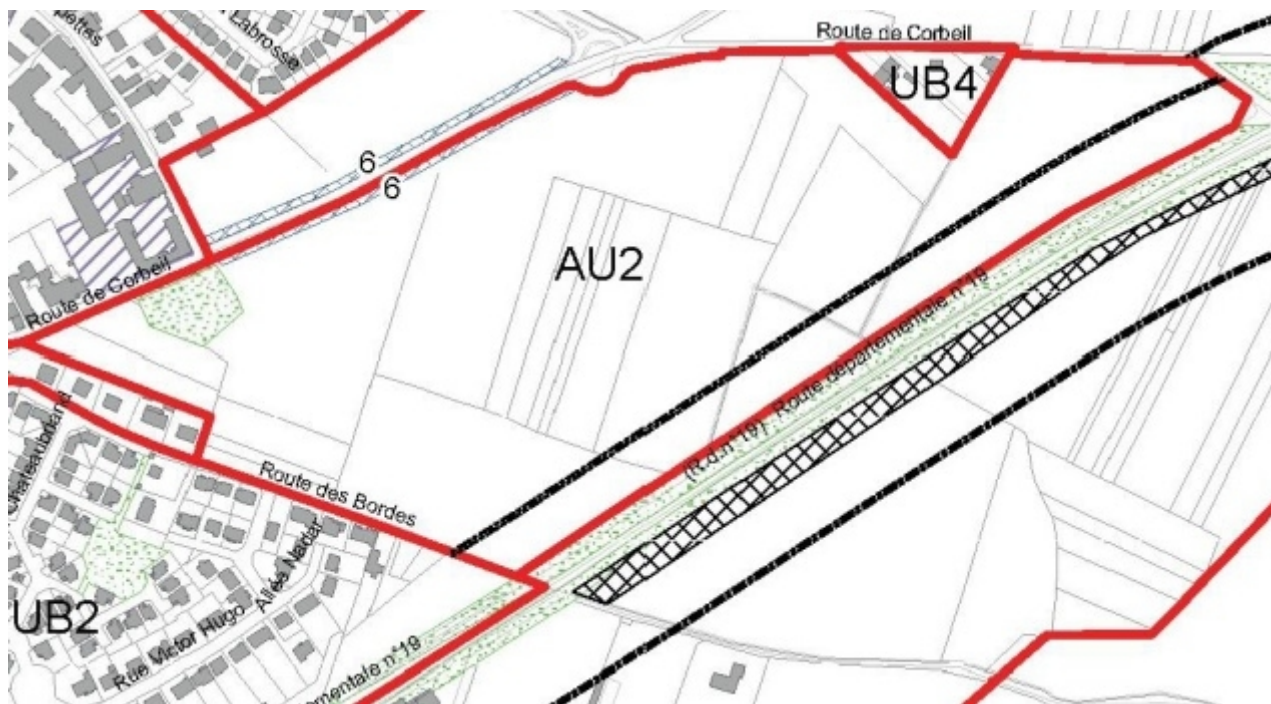


Illustration 7 : Plan de zonage du règlement de PLU du Plessis-Pâté après mise en compatibilité_ Extrait du dossier d'enquête publique préalable à la DUp. (Partie 2)

3 Qualité de l'étude d'impact du projet et de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU du Plessis-Pâté

Le dossier transmis traite l'ensemble des thématiques environnementales à prendre en compte pour l'aménagement du quartier des Charcoix. L'étude d'impact du projet et le rapport d'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU comportent l'ensemble des éléments requis respectivement par le code de l'environnement et par le code de l'urbanisme.

La rédaction est claire et largement illustrée. Par contre l'accès aux études annexées à l'étude d'impact est rendu difficile sur le fichier informatique communiqué à la MRAe, à défaut de liens électroniques ou d'une numérotation continue du fichier (pièce 3) en complément de la numérotation de chaque étude.

Un cahier des prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales constitue l'annexe 2 de l'étude d'impact. Il y est fait fréquemment référence dans le corps de l'étude d'impact. Il convient pour la MRAe de préciser dans l'étude d'impact si ce document sera indicatif ou contraignant lors de la réalisation du projet.

Comme développé ci après, l'étude d'impact manque de précision dans la caractérisation de certains enjeux environnementaux et dans son analyse des incidences du projet sur l'environnement, notamment sur le paysage. La MRAe note en particulier que les études spécifiques réalisées dans le cadre du projet et annexées à l'étude d'impact ou à l'évaluation environnementale, ne sont pas toujours suffisamment exploitées, par exemple l'étude « loi Barnier ».

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU du Plessis-Pâté qui s'apparente à une synthèse de l'étude d'impact du projet, traite essentiellement du projet lui-même dans sa phase opérationnelle et non des incidences des modifications apportées au contenu du PLU (OAP, règlement) par la mise en compatibilité. Les effets sur l'environnement de la mise en œuvre du PLU mis en compatibilité ne sont pas étudiés en tant que tels, notamment pour s'assurer de l'efficacité des nouvelles dispositions réglementaires dans la prise en compte les enjeux environ-

nementaux et pour les adapter si nécessaire, ces dispositions étant à l'avenir, non seulement opposables au présent projet, éventuellement modifié, mais aussi à tout autre projet.

4 Analyse des enjeux environnementaux, des impacts du projet et des mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour la mise en compatibilité du PLU et pour le projet sont :

- la consommation d'espaces non artificialisés et la densification des espaces urbanisés qui permet de la réduire ;
- la pollution existante du milieu souterrain ;
- les déplacements induits par le projet et cumulés avec ceux induits par d'autres projets ;
- le bruit ;
- la pollution de l'air ;
- le paysage ;
- l'eau ;
- la biodiversité.

Chacune de ces thématiques environnementales fait ci-après l'objet d'un chapitre, dans lequel sont examinés l'état initial du site, puis les impacts potentiels de la mise en compatibilité et du projet et enfin les mesures retenues pour les éviter, les réduire ou les compenser, ainsi que les mesures de suivi de leur efficacité.

4.1 Consommation d'espaces non artificialisés et densification de l'habitat

La limitation de l'étalement urbain et de la consommation d'espaces agricoles et naturels constitue un enjeu important pour l'ensemble de la région Île-de-France.

La MRAe rappelle cet enjeu et notamment sa nécessaire prise en compte dans la densification de l'espace urbanisé existant et, comme ici, dans la densité retenue pour les extensions urbaines.

La mise en compatibilité entérine la consommation de plus de 14ha de terres agricoles, dont le principe figure dans le PLU en vigueur et qui est permise par le SCoT. Cette consommation se cumule avec celle induite par d'autres projets sur la commune du Plessis-Pâté, fragilisant la pérennité de l'espace agricole conservé.

La pièce 6 « Mise en compatibilité du PLU du Plessis-Pâté » indique, dans la justification des choix de sa partie « Evaluation environnementale » (p.104) : « *le projet des Charcoix vise à répondre aux enjeux de développement de la commune [...], notamment concernant l'offre de logements et d'équipements. Il offre une réponse aux enjeux du PADD* ».

Elle poursuit : « *Pour répondre au besoin en logements et accueillir environ 20 000 habitants entre 2019 et 2030, [le SCoT Cœur Essonne Agglomération] prévoit que 65 % des besoins en logements soient réalisés au sein de l'enveloppe urbaine des communes et 35 % maximum en extension urbaine (130 hectares).*»

S'agissant du territoire du Plessis-Pâté, le SCoT Cœur Essonne Agglomération rappelle qu'« au titre du [programme local de l'habitat intercommunal (PLH) 2020-2025], l'objectif communal de production est de 538 logements, dont 298 sociaux, [et que] 80 % de l'objectif du PLH, est programmé en extension, au sein de l'opération des Charcoix ».

L'évaluation environnementale indique (p.238) que « *le secteur des Charcoix représente la dernière enveloppe foncière mobilisable pour établir une opération d'aménagement d'ensemble*

visant à répondre aux objectifs de production de logements et plus spécifiquement aux besoins de logements sociaux du territoire ». Les besoins en logements identifiés dans le dossier semblent être ceux programmés par le PLH Cœur d'Essonne Agglomération à l'horizon 2025, ce qui constitue une réponse à moyen terme par rapport à l'horizon du PLU. Pour la MRAe la réalisation du projet d'aménagement du quartier des Charcoix consommant la totalité des 14,23 ha d'espaces autorisés par le SCoT Cœur d'Essonne Agglomération peut s'avérer, avec la densité retenue, une réponse insuffisante aux besoins à l'horizon 2030 en logements de la commune, en Tenant compte des capacités de densification des espaces déjà urbanisés au sein de la commune.

Le dossier ne précise pas si d'autres besoins à plus long terme ont été identifiés et s'ils pourront être satisfaits par la densification retenue de l'enveloppe urbaine communale étendue désormais le quartier des Charcoix. Il ne précise pas non plus si une gestion plus économe du terrain d'assiette du projet aurait pu être atteinte, avec un phasage partiel de l'opération au-delà de 2025, même si le projet retenu respecte la densité de 35 logements par hectare imposée par le SCoT Cœur Essonne Agglomération. Pour la MRAe un tel phasage mérité d'être envisagé.

La MRAe recommande, pour prévenir de futures consommations d'espaces non artificialisés, de justifier la densité de logements retenue dans l'OAp. et dans le projet d'aménagement du quartier des Charcoix, au regard des besoins en logements à l'horizon 2030 et des capacités de densification des espaces déjà urbanisés au sein de la commune.

4.2 Pollution du milieu souterrain

Une étude de pollution, comprenant une étude historique et documentaire et des investigations de terrain, a été menée sur le site du futur quartier en 2018. Elle est annexée à l'étude d'impact. Les résultats de cette étude sont présentés de manière succincte dans le corps de l'étude d'impact²² (page 112).

D'après l'étude historique et documentaire, aucune source potentielle de pollution n'a été mise en évidence au droit du site, occupé dans la durée par des terrains agricoles ; le site a toutefois pu faire l'objet d'épandages liés à l'activité agricole ou d'apports de remblais extérieurs lors de la construction des bâtiments situés à proximité.

Lors des investigations de terrain, 28 sondages ont été réalisés pour l'analyse des sols, quatre piézomètres (dont deux opérationnels) ont été installés pour l'analyse des eaux souterraines et quatre piézaires (dont deux opérationnels) pour l'analyse des gaz des sols.

Les résultats des analyses montrent :

- Dans les sols : de légères teneurs en métaux lourds, PCB, HAP, HAp. volatils et HCT. Les terres excavées seraient admissibles en installation de stockage de déchets inertes (ISDI)²³ ;
- Dans les eaux souterraines : la présence de concentrations notables en métaux lourds (arsenic, nickel et plomb) et de traces d'hydrocarbures sur un des deux piézomètres exploitables ;
- Dans les gaz des sols : la présence de concentrations enTPH et/ou BTEXN (qualifiées de « légères teneurs » par l'étude de pollution) sur les deux piézaires, dont l'un a été implanté au droit du futur bâtiment comprenant la crèche et la résidence intergénérationnelle ;

L'étude de pollution précise que les pollutions identifiées dans les sols et les gaz des sols peuvent être liées aux activités agricoles exercées sur la parcelle et que les anomalies en métaux lourds

22 L'étude de pollution (Évaluation environnementale – Eval phases 1 et 2, Projet « Les Charcoix » Le Plessis-Pâté (91), Solpol, novembre 2018) est fournie en annexe de l'étude d'impact (pages 593 à 728/1077 de la version numérique du document « Partie 3 »). Les informations citées par la MRAe dans le présent paragraphe proviennent de cette étude.

23 Selon les critères définis par l'arrêté du 12 décembre 2014 relatif aux critères et procédures d'admission dans les décharges de déchets inertes.

mises en évidence dans les eaux souterraines ne semblent pas reliées à une source potentielle de pollution identifiée au droit du site.

Au regard des concentrations en polluants mesurées et/ou des aménagements prévus, l'étude de pollution indique que les pollutions présentant un enjeu sanitaire sont :

- la présence de métaux lourds dans les eaux souterraines ; l'étude de pollution préconise d'interdire la mise en place de puits pour une alimentation en eau potable;
- la présence dans les gaz des sols de très légères teneurs en TPH et BTEXN au niveau des piézaires situés à l'ouest, au droit d'un bâtiment de plain-pied et de la crèche (qui sera implantée sur un niveau de sous-sol utilisé en parking), présentant un risque potentiel en cas d'inhalation de ces gaz. L'étude de pollution recommande, de ce fait, la réalisation d'un plan de gestion afin de définir les modalités de réhabilitation et d'aménagement du site et comprenant la réalisation d'une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) liés aux usages futurs du site (crèche, logements, espaces verts).

L'étude d'impact reprend cette dernière recommandation (page 112) mais ne précise pas quand le plan de gestion et l'EQRS seront réalisés. Pour la MRAe, à ce stade d'avancement des études, l'absence de risque sanitaire pour les futurs usagers n'est pas encore établie et le lieu d'implantation des équipements (dont une crèche établissement sensible) figurant dans le projet d'OAp. doit être confirmé au vu des résultats du plan de gestion et de l'EQRS.

La MRAe recommande :

- ***si le plan de gestion et l'évaluation quantitative des risques sanitaires ont été réalisées lors de l'ouverture de l'enquête publique, de mettre ces documents à la disposition du public et de présenter les conséquences qui en ont été tirées pour le projet pour maîtriser les risques pour les usagers (lieu d'implantation et conception des établissements sensibles) ;***
- ***et, dans le cas contraire, de communiquer ces éléments au public dès qu'ils seront disponibles.***

4.3 Déplacements

L'étude d'impact indique (page 125) que le projet est situé à 2,5 kilomètres de la gare RER de Brétigny-sur-Orge (RER C), soit environ 9 minutes de trajet en vélo ou 30 minutes de trajet à pied. Le RER C permet de rejoindre la gare de Paris-Austerlitz en 35 minutes environ. Quatre lignes de bus passent à proximité du futur quartier. Elles assurent des correspondances avec le RER en gares de Brétigny-sur-Orge et d'Arpajon, ainsi qu'une liaison vers la gare autoroutière de Briis-sous-Forges et la gare routière d'Evry. L'étude d'impact présente une proposition d'adaptation du tracé de l'une des lignes à l'intérieur du futur quartier.

L'étude d'impact précise qu'il y a peu d'aménagements cyclables sur la commune mais que les vélos peuvent circuler facilement dans les secteurs résidentiels et le centre-ville, qui sont en zone 30 ou en zone piétonne. Il n'y a pas actuellement d'aménagement cyclable sur la route départementale RD117, qui est l'axe principal permettant de rejoindre en vélo la gare RER de Brétigny-sur-Orge à partir du futur quartier (pages 125 et 126). Un tel aménagement est prévu au droit du site dans le cadre du projet

Les accès par la route au site du projet se feront via la RD117 (route de Corbeil). A partir de la RD19 (route à 2 x 2 voies avec terre-plein central), la bretelle située au nord du projet ne permet qu'une sortie (débouchant sur la RD117) dans le sens nord-sud. L'étude d'impact indique qu'un échangeur complet de la RD19 est situé plus au sud, au niveau du centre-ville de Brétigny-sur-Orge. Elle ne décrit pas les principaux itinéraires qu'emprunteront les habitants du futur quartier pour rejoindre la RD19.

Des comptages ont été réalisés en février 2018, sur les routes situées à proximité immédiate (RD117 et rues adjacentes, cf. pages 126 et 127). Le trafic actuel est de l'ordre de 650 et 600 véhicules par heure sur la RD117, de 3 950 et 3 800 véhicules par heure sur la RD19²⁴, respectivement à l'heure de pointe du matin et du soir. L'étude d'impact indique que le trafic est fluide aux carrefours les plus proches du site²⁵.

La MRAe note que les trafics ont été étudiés sur une zone restreinte limitée aux abords immédiats du projet, alors que le projet est susceptible d'impacter d'autres routes et carrefours du secteur. Il convient donc de justifier le périmètre d'étude du trafic retenu et très probablement de l'élargir. En effet, le dossier du projet d'aménagement de l'ancienne base aérienne 217 sur lequel la MRAe a donné un avis le 20 mai 2020, mettait en évidence d'importantes difficultés de circulation dans le secteur, notamment sur la RD19 au nord du projet²⁶.

Le trafic généré par le projet a été estimé à 460 véhicules à l'heure de pointe du matin et 620 véhicules à l'heure de pointe du soir²⁷ (page 147). Les trafics estimés sur les routes voisines à l'horizon 2025-2030 sont indiqués sous forme de tableaux et de quelques schémas, à la fois dans le paragraphe relatif aux effets du projet (page 148) et dans celui relatif aux effets cumulés (pages 175 et 176). La présentation de certains résultats est à clarifier : en particulier il n'est pas facile de comprendre si les augmentations de trafic indiquées (pages 147 et 148 notamment) concernent le seul projet des Charcoix ou tiennent compte de l'ensemble des projets environnants²⁸ (l'étude de trafic n'étant par ailleurs pas fournie en annexe).

L'étude d'impact précise que l'augmentation de trafic la plus importante (en pourcentage) est rencontrée au niveau de la route RD 117, avec une évolution de 61 % du trafic²⁹ sur le tronçon sud, en entrée de bourg (page 148). Les éventuelles difficultés de circulation induites sont estimées en section courante des voies³⁰, par comparaison avec leur capacité d'écoulement théorique. L'étude d'impact conclut ainsi que le trafic généré par le projet « *n'induit pas de dysfonctionnement sur les axes routiers adjacents au futur quartier* » (page 147). La MRAe relève que

24 Certains chiffres sont également indiqués pour la route départementale RD19, sans que l'on sache si l'étude de trafic a également porté sur cette route ou si les chiffres proviennent d'une autre source d'information.

25 Les carrefours étudiés lors de ces comptages ne sont pas indiqués explicitement. D'après les cartes présentées (pages 126 et 127), les comptages n'ont concerné que les carrefours situés à proximité immédiate du site.

26 Avis de la MRAe :

http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/200520_mrae_avis_delibere_aménagement_base_217_a_breigny_sur_orge_91_-1.pdf

« La desserte routière de la base est assurée par la route départementale D19, qui (...) est reliée au nord à la route nationale N104 (Francilienne). En 2016, la route D19 supportait un trafic moyen journalier d'environ 38 000 véhicules par jour, dont environ 8 % de poids lourds.

L'étude de circulation réalisée en 2016 montre des difficultés de circulation aux heures de pointe en semaine et le samedi. Aux heures de pointe du matin et du soir, la francilienne est saturée et le fonctionnement du rond-point à feux D19 / D312 (situé au nord de la base) est très difficile. (...). Le samedi après-midi, le secteur de la zone commerciale de la Croix Blanche (situé au nord-ouest de la base) est saturé.

Depuis 2016, selon une note établie en 2020 par le bureau d'études en charge des études de circulation (...), les niveaux de trafic autour de l'ancienne base aérienne n'ont cessé d'augmenter avec le développement rapide du secteur sud francilien, et le réseau routier départemental subit aujourd'hui des engorgements, en particulier le rond-point à feux D19 / D312.

Enfin, l'étude d'impact indique qu'un programme d'études partenarial sur les problématiques de circulation a été engagé en 2019, sur un périmètre élargi. (...). Elle précise que les premiers résultats [sont] attendus courant 2020. »

27 Le chapitre « description des méthodes utilisées » (page 207 de l'étude d'impact) précise que certaines études, dont l'étude de trafic, ont été réalisées « à un stade avancé du projet, alors que la programmation de l'aménagement n'était pas encore définitive » et prennent en compte un nombre de logements légèrement inférieur à ce qui est prévu actuellement (480 ou 488 au lieu de 500), sans que cela induise des « incidences significatives sur les résultats obtenus ».

28 Les projets environnants pris en compte sont les projets urbains comme la zone d'aménagement concerté (ZAC) Val Vert – Croix Blanche, la ZAC Grand Parc de Bondoufle et le réaménagement de l'ancienne base aérienne 217 ainsi que des projets routiers (page 175 de l'étude d'impact).

29 La MRAe précise que cette augmentation concerne le trafic moyen journalier annuel (TMJA) et non le trafic aux heures de pointe.

30 L'étude d'impact compare les trafics horaires prévisibles sur les routes étudiées à la capacité d'écoulement des routes à 2 × 1 ou 2 × 2 voies (soit respectivement 1 800 et 3 000 véhicules par heure et par sens, cf. page 147).

d'une manière générale, ce sont les carrefours qui sont à l'origine des difficultés de circulation et que ceux-ci doivent donc aussi être étudiés. Bien que l'étude d'impact ne fasse état d'éléments d'étude complémentaires concernant les carrefours, elle indique également que « *les répercussions au niveau des carrefours n'impacteront pas leur bon fonctionnement* » (page 148). Pour la MRAe, un complément d'étude sur le fonctionnement des carrefours empruntés par les usagers du futur projet est nécessaire.

L'analyse des impacts cumulés avec les autres projets connus, qui prend en compte le projet d'aménagement de l'ancienne base 217 - initiative pertinente qui va au-delà des obligations réglementaires - se focalise sur la RD 117 au droit du projet et ne présente pas les impacts cumulés sur les déplacements routiers sur la RD 19.

Afin de limiter l'usage de la voiture et d'inciter à l'utilisation des transports en commun et des modes actifs, le projet prévoit l'aménagement de «cheminements doux au sein du quartier, d'une piste cyclable sur environ 450 mètres le long de la route RD117 (route de Corbeil) et le dimensionnement de la voie principale interne au quartier permettant d'accueillir une voie bus (pages 158 et 159). Par ailleurs, une réflexion est en cours avec la communauté d'agglomération pour améliorer la desserte en transports en commun du futur quartier (page 191).

Enfin, le projet prévoit un nombre important de places de stationnement pour le public et les visiteurs (180 places), en complément des places pour les logements, le groupe scolaire, l'équipement sportif et du dépose-minute pour la crèche et l'école³¹. L'étude d'impact ne justifie pas le nombre de places retenu³².

La MRAe recommande :

- ***d'élargir le périmètre d'étude des impacts cumulés du projet avec les autres projets connus pour faire porter cette étude sur l'ensemble du réseau routier impacté par ces projets, notamment la RD 19 et ses carrefours ;***
- ***dans les résultats de l'étude de trafic, de présenter d'une part l'impact du projet et d'autre part l'impact cumulé avec les projets environnants ;***
- ***d'analyser l'impact des augmentations de trafic sur le fonctionnement des carrefours.***

31 Sont prévus : 1 place de stationnement par logement pour les T1 et les logements sociaux, 2 places par logement à partir des T2 (sauf logement social), 1 place pour 3 logements pour le foyer intergénérationnel (pages 21 et 22 de la pièce 1 « Notice explicative du projet »).

32 Le nombre de places de stationnement public n'est mentionné que dans la pièce 1 « Notice explicative du projet » (page 21). Il n'apparaît pas dans l'étude d'impact, qui se contente d'indiquer que les stationnements publics « *se feront discrets* » (page 49 de l'étude d'impact).

4.4 Bruit

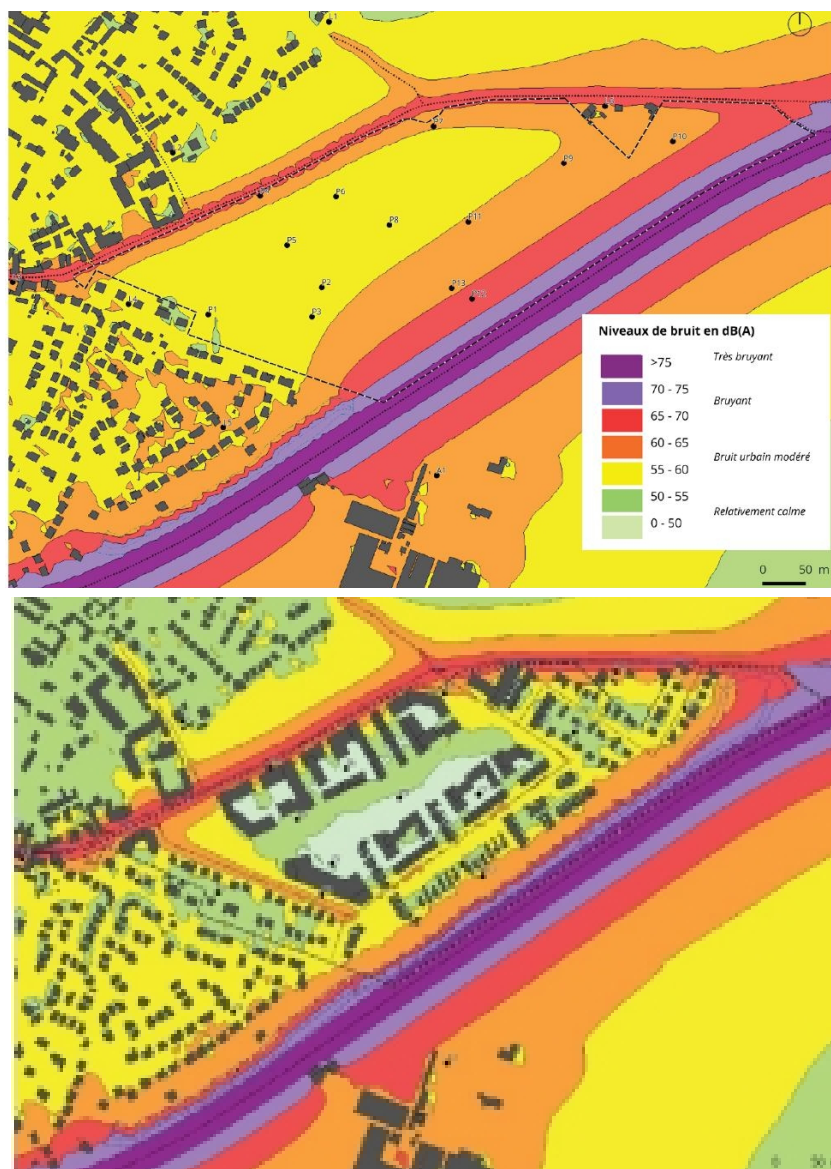


Illustration 8: Ambiance sonore actuelle, puis avec projet
(niveau de bruit sur une journée entière Lden)
(Source : étude d'impact, pages 117 et 151)

Le secteur est affecté par le bruit routier. Les routes départementales RD19 et RD117 sont classées par arrêté préfectoral comme infrastructures de transports terrestres bruyantes respectivement de catégorie³³ 2 et 3. L'étude d'impact rappelle que ce classement impose pour les nouveaux bâtiments à usage d'habitation situés dans les secteurs affectés par le bruit de ces voies des prescriptions d'isolation acoustique à respecter. La totalité du site des Charcoix est comprise dans ces secteurs (page 115 de l'étude d'impact).

Une étude acoustique de 2018, basée sur des mesures in situ et des modélisations, est jointe en annexe de l'étude d'impact. Les résultats montrent que l'ambiance sonore actuelle du site est bruyante à proximité de la RD19 (valeurs comprises entre 66 et 70 dB(A)³⁴ le jour), modérée à

33 La réglementation relative aux voies bruyantes compte cinq catégories, la catégorie 1 étant la plus bruyante.

proximité de la RD117 et relativement calme sur le reste du site (Illustration 8) (page 117 de l'étude d'impact).

Les impacts sonores liés au projet ont été modélisés en tenant compte des projets environnants (comme pour l'étude de trafic), sur la base d'un scénario « fil de l'eau » (c'est-à-dire avec les projets environnants mais sans le projet des Charcoix) et d'un scénario « projet » (avec les projets environnants et le projet des Charcoix, comprenant la réalisation d'un merlon le long de la route RD19).

Pour le scénario « fil de l'eau », malgré les évolutions des trafics, les ambiances sonores sont peu modifiées : les variations, inférieures à 1 dB(A), ne sont pas significatives³⁵.

Pour le scénario « projet », l'étude d'impact indique paradoxalement que les ambiances sonores sont également « inchangées » alors que la cartographie jointe (page 152) montre une amélioration significative le long de la RD19. L'étude acoustique³⁶ précise que les niveaux sonores seront alors globalement plus faibles (gains de 0 à 12 dB(A)), grâce à la création du merlon ainsi que, pour certains points, au rôle d'écran joué par les nouvelles constructions. Toutefois, les immeubles situés le long de la RD117 connaîtront une dégradation des niveaux sonores, du fait de l'augmentation du trafic sur cette route. Si ces écarts restent faibles, de l'ordre de 1 dB(A) l'exposition au bruit de ces immeubles sera forte.

La MRAe note que trois scénarios portant notamment sur la hauteur du merlon (4, 5 ou 6 mètres) ont été étudiés dans l'étude acoustique. Comme l'indique cette étude, « *Augmenter la hauteur du merlon permet de limiter les niveaux sonores pour les logements situés en limite sud du futur quartier* »³⁷. L'étude de ces variantes et la justification du choix de retenir un merlon de 5 mètres de hauteur³⁸ méritent pour la MRAe être présentées dans le corps de l'étude d'impact.

Enfin, l'étude d'impact indique que « *l'implantation du groupe scolaire et de la crèche au cœur du quartier permet de les placer dans une ambiance sonore relativement calme* » (page 191). Elle précise a contrario qu'une « *attention particulière sera portée au positionnement et à l'orientation des pièces des bâtiments en bordure de la RD117, et plus particulièrement de la résidence inter-générationnelle, afin de limiter l'exposition aux sources de bruit* », comme le préconise l'étude acoustique³⁹. Elle ne précise toutefois pas comment sera concrétisée cette « attention », sachant qu'elle ne peut pas être imposée par un règlement de PLU.

La MRAe recommande :

- **de justifier dans l'étude d'impact la hauteur retenue (5 mètres) pour le merlon ;**
- **de préciser les mesures complémentaires d'agencement des constructions qui seront mises en œuvre pour limiter les nuisances sonores à l'intérieur des bâtiments situés en bordure de la RD117.**

4.5 Pollution de l'air

Une campagne de mesures de la qualité d'air a été effectuée sur le site durant quinze jours en février 2018. Elle a porté sur le dioxyde d'azote, le benzène et les particules fines PM10⁴⁰. Les résultats (page 76 de l'étude d'impact) montrent des concentrations significatives en polluants

34 Cf. page 24 de l'étude acoustique (page 752/1077 de la version numérique du document « Partie 3 »). Selon cette étude, le seuil de gêne sonore en période diurne est de 68 dB(A).

35 1 dB(A) correspond à la plus petite variation d'intensité qui peut être décelée par l'homme (cf. page 12 de l'étude acoustique – page 740/1077 de la version numérique du document « Partie 3 »).

36 Cf. pages 42 à 49 de l'étude acoustique (pages 770 à 777/1077 de la version numérique du document « Partie 3 »). Ces valeurs concernent le scénario S1, qui prend en compte notamment un merlon de 5 mètres de hauteur (les scénarios étudiés portent également sur l'organisation de la circulation interne au projet et sont détaillés dans l'étude acoustique).

37 Cf. page 61 de l'étude acoustique (page 789/1077 de la version numérique du document « Partie 3 »).

38 Les incidences acoustiques liées à la hauteur du merlon ont été étudiées pour des points de mesure situés à différentes hauteurs (4, 6 ou 8 mètres), ce qui permet d'apprécier le gain sonore pour les logements situés en étage.

39 Cf. page 70 de l'étude acoustique (page 798/1077 de la version numérique du document « Partie 3 »).

atmosphériques que l'on retrouve à proximité d'axes routiers supportant une circulation importante avec :

- des concentrations (moyennes sur quinze jours en février, mois de forte pollution) en dioxyde d'azote significatives sur tous les points (majoritairement supérieures à 32 µg/m³) et plus particulièrement le long de la RD19, où un dépassement de la valeur limite et de l'objectif de qualité (40 µg/m³, en moyenne annuelle) est observé ;
- un dépassement durant les mesures de la valeur limite (40 µg/m³) et de l'objectif de qualité (30 µg/m³) en PM10 uniquement le long de la RD19.

La MRAe note que les emplacements retenus pour l'implantation de la crèche et du groupe scolaire n'ont pas fait l'objet de mesure de la qualité de l'air, ce qui ne permet pas d'avoir un aperçu direct des niveaux de pollution actuels à ces emplacements.

L'étude sur la qualité de l'air (jointe en annexe) a permis d'évaluer les effets du trafic motorisé induit par le projet sur la qualité de l'air par comparaison entre un scénario « futur sans projet⁴¹ » et un scénario « futur avec projet ». Le scénario « futur avec projet » entraîne globalement, dans le périmètre retenu pour l'étude une augmentation d'environ 6,5 % des émissions polluantes par rapport au scénario « futur sans projet » (page 144 de l'étude d'impact). Par ailleurs, le projet n'augmente les concentrations en oxydes d'azote et en particules PM10 que de 0,3 % par rapport à la situation future sans projet. Pour la MRAe une explication mérite d'être apportée à la forte différence entre une augmentation des émissions de 6,5 % et une augmentation des concentrations de 0,3 %. Toutefois, au point le plus exposé de la zone d'étude, au bord de la RD19, les concentrations en dioxyde d'azote avec projet seront deux fois plus élevées que la valeur limite⁴² de 40 µg/m³. Les concentrations en PM10 y dépasseront également légèrement l'objectif de qualité (30 µg/m³) (page 150 de l'étude d'impact).

L'étude d'impact indique que les premiers bâtiments seront éloignés de 50 mètres par rapport à la RD19 afin de limiter l'exposition des riverains à la pollution. Elle indique également qu'il « a été retenu d'implanter les équipements les plus sensibles (accueil d'enfants et de personnes âgées) en partie centrale du nouveau quartier afin de les éloigner au maximum des voies les plus circulées, soit de la RD19 ainsi que de la route de Corbeil (RD 117) » (page 186). Elle conclut en affirmant que « l'éloignement des bâtis et activités par rapport aux sources polluantes, permettront aux riverains d'évoluer en dehors des espaces où les concentrations en substances polluantes dépassent les valeurs réglementaires » (page 186).

40 Les PM10 sont des particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres, notées PM en anglais pour particulate matter.

41 L'étude sur la qualité de l'air ne précise pas explicitement si les projets environnants ont été pris en compte pour la situation future « sans projet ». Néanmoins, elle indique que les simulations menées sont basées sur l'étude de trafic réalisée, pour laquelle les projets environnants ont été pris en compte (cf. page 14/32 de l'étude sur la qualité de l'air (page 353/1077 de la version numérique du document « Partie 3 »)).

42 En considérant le dioxyde d'azote comme représentatif des oxydes d'azote (cf. page 150 de l'étude d'impact).

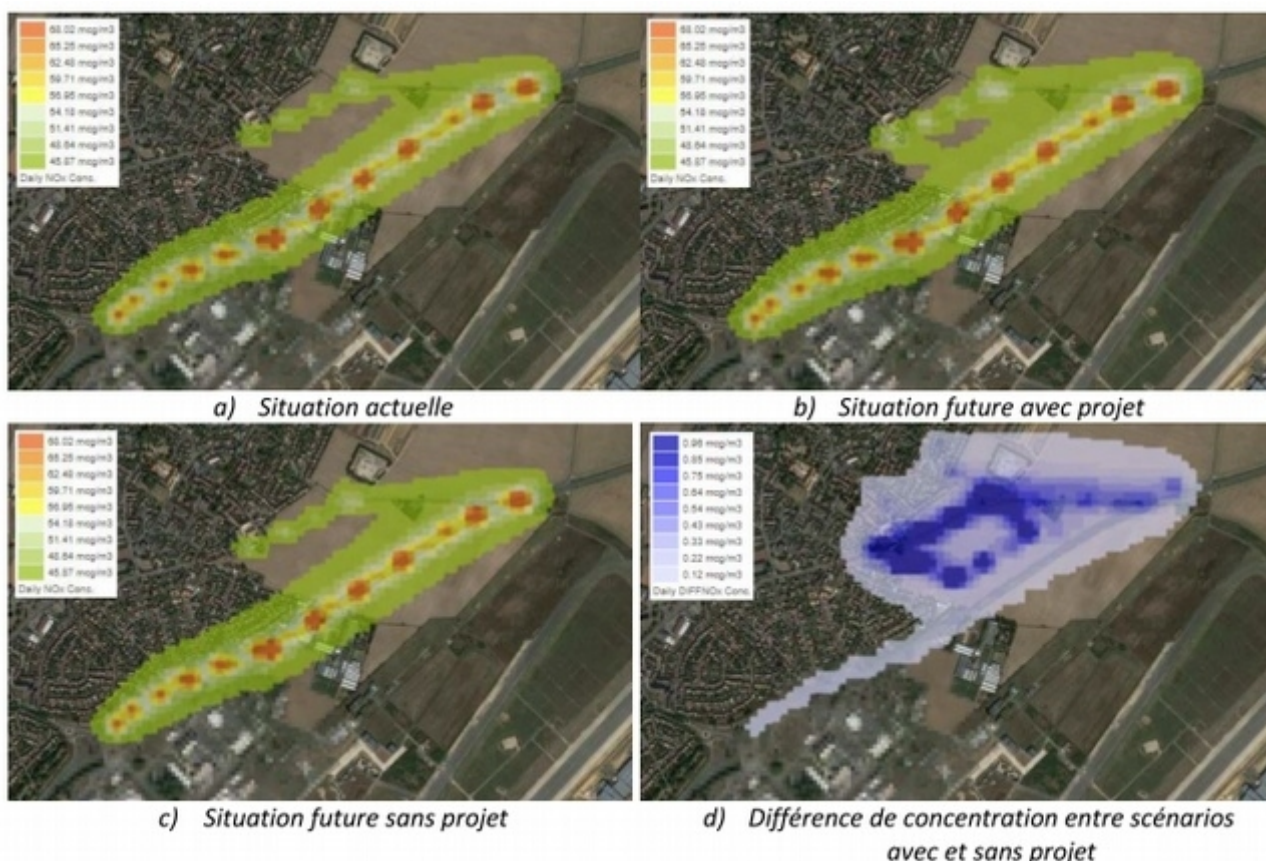


Illustration 9 : Simulations des concentrations moyennes journalières en NOx
(Source : étude d'impact, page 144)

Pour la MRAe, cette affirmation est paradoxale au regard des estimations des concentrations en oxydes d'azote dans la situation future avec projet, qui dépassent (en NOx) les valeurs limites (en NO₂) sur presque l'intégralité de la zone du projet (cf. Illustration 9).

La MRAe recommande de préciser le niveau de pollution auquel seront exposés les habitants, en particulier ceux à proximité de la RD19 ou de la RD117, et les usagers des établissements sensibles.

4.6 Paysage

La synthèse de la sensibilité des différentes thématiques environnementales de l'étude d'impact, conclut à des enjeux paysagers qualifiés de forts, mais, pour la MRAe, l'étude d'impact ne donne pas d'informations suffisantes permettant d'appréhender la manière dont ces enjeux, pourtant qualifiés de forts, sont pris en compte dans le projet.

La MRAe note en particulier que l'étude d'impact :

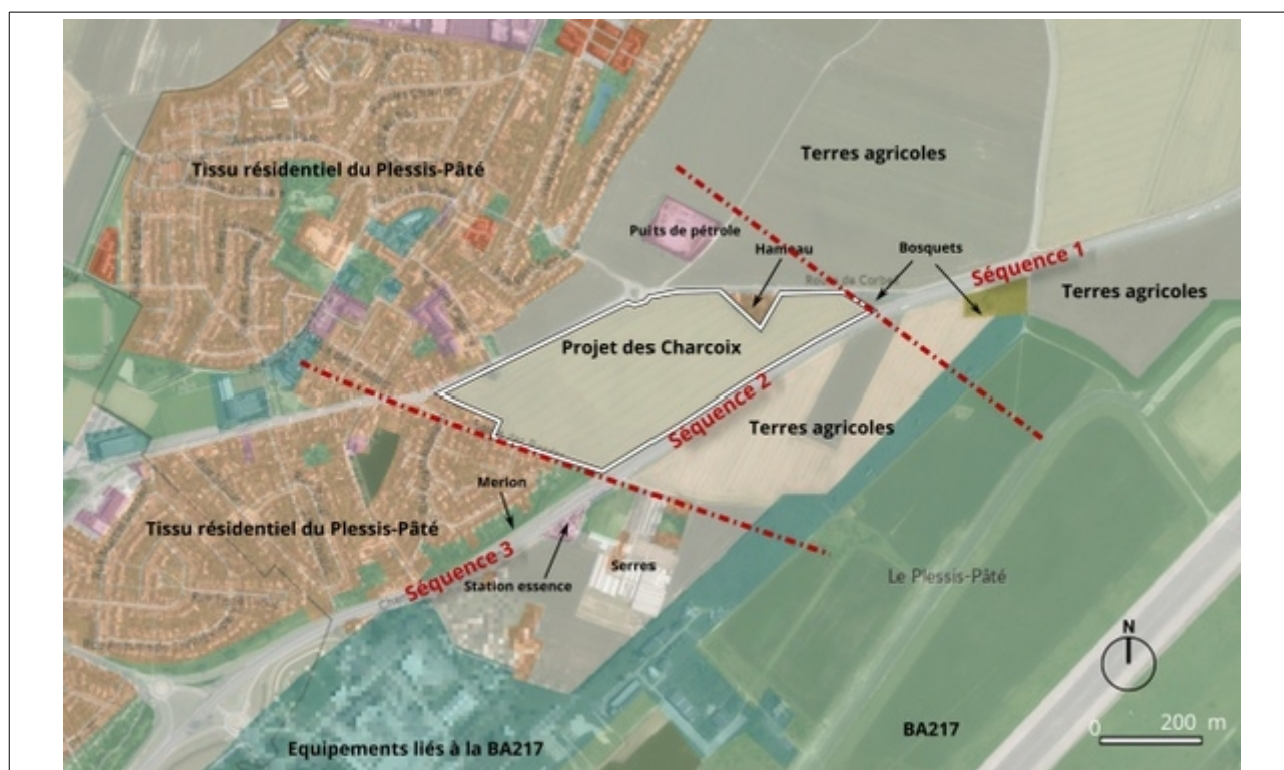
- rappelle la situation en entrée de ville du projet (RD 117 et RD19) mais n'explicite pas les enjeux découlant de cette situation, Cette thématique est toutefois traitée, pour la seule RD19, dans l'étude « loi Barnier » qui figure dans le dossier de mise en compatibilité du PLU, mais n'est pas mentionnée et ne semble pas exploitée dans l'étude d'impact du projet⁴³ A minima un renvoi vers cette étude serait utile ;

⁴³ L'étude prévue à l'article L.111-8 du code de l'urbanisme (loi Barnier) intégrée au dossier de mise en compatibilité du PLU du Plessis-Pâté, n'est pas mentionnée et ne paraît pas exploitée dans l'étude d'impact du projet.

- mentionne l'absence de transition actuelle entre les entités urbaine, agricole et les infrastructures routières sans expliciter l'objectif qui est visé, à partir de ce constat dans le cadre de l'aménagement du quartier des Charcoix⁴⁴, et notamment au regard de l'enjeu d'intégration paysagère évoquée ci-après ;
- indique (p. 68) que « la trame paysagère du projet devra permettre l'intégration paysagère, la valorisation de la mare et de sa ceinture arborée, et permettre au projet de se fondre dans l'existant. » sans préciser les éléments paysagers existants à prendre en compte et détailler les choix opérés pour atteindre cet objectif.

Les impacts du projet au regard des enjeux paysagers⁴⁵ ne sont pas analysés dans l'étude d'impact qui expose de façon particulièrement succincte que « l'aménagement du nouveau quartier viendra modifier la perception de l'espace, [et] formera un ensemble cohérent avec l'existant ». Aucun développement ni document graphique illustrant l'insertion du projet dans son environnement, n'est présenté pour étayer cette affirmation.

L'étude « loi Barnier », dans sa partie dédiée au paysage comporte une étude des séquences visuelles le long de la RD19 qui indique (p. 19 de cette étude) que « les transitions paysagères n'existent plus, en particulier, entre le paysage urbain et le grand paysage. Cela est particulièrement flagrant sur l'entrée de ville de la RD19 (marquant brutalement ce paysage et le territoire de la ville). Il manque un réel dialogue entre cet axe et l'annonce [de] la ville. ». Cette absence de transition n'est toutefois identifiée que dans le sens circulation de Brétigny vers Sainte-Geneviève-des-Bois où « le paysage s'ouvre sur le secteur des Charcoix une fois le merlon passé » (séquence 2, p. 22).



*Illustration 10 : « Les grandes entités paysagères du secteur » des Charcoix
Extrait de l'étude d'entrée de ville « Loi Barnier », annexée au dossier de mise en compatibilité du PLU du Plessis-Pâté (Partie 2)*

44 L'absence de transition entre les entités urbaine, agricole et les infrastructures routières constitue pour la MRAE un marqueur du paysage. Un parti, motivé, doit être pris soit de maintenir, soit de le faire évoluer dans le cadre du PLU et de la réalisation du projet.

45 Cf. page 147 (page 151 de la version numérique du document « Partie 3 ») de l'étude d'impact.

Dans la partie de l'étude justifiant de la compatibilité de la nouvelle règle du PLU du Plessis-Pâté⁴⁶, la perception du site aménagé à partir de la RD19 est (p. 58 de l'étude d'entrée de ville) est présentée après la réalisation d'un merlon : « *Si la première fonction du merlon est d'assurer une limitation des nuisances acoustiques pour le secteur [...], le merlon est conçu comme un élément paysager fort de l'opération. Il modifiera de façon significative la séquence visuelle le long de la RD19. [...] Le merlon accueille une plantation de type forestier [...] ponctuée par des zones de prairies fleuries, offrant des habitats différenciés pour la faune tout en proposant une plus-value paysagère pour le secteur* ».

L'étude « loi Barnier » n'explique pas en quoi la création d'un merlon d'une hauteur de 5 mètres sur un linéaire de 600 mètres présente « une plus-value » par rapport au paysage actuel du site.

La MRAe recommande :

- **de caractériser dans l'étude d'impact du projet les enjeux paysagers du site du projet (situation en entrée de ville, absence de transition entre les différentes entités...)** ;
- **de présenter comment ces enjeux sont pris en compte par le projet.**

4.7 Eau

Le secteur du projet est localisé dans le bassin versant de l'Orge, affluent de la Seine situé à environ quatre kilomètres à l'ouest. Aucun cours d'eau n'est présent dans l'emprise du projet ou à proximité. Une mare, alimentée principalement par les eaux de ruissellement de la route RD117 et de la parcelle du projet, est située dans la partie ouest du site. Les niveaux de la nappe souterraine ont été mesurés de 1,8 à 4,45 mètres de profondeur (selon les secteurs et la période de mesure). Les sols en place (terrains limoneux) sont peu perméables. Les tests d'infiltration réalisés confirment la faible perméabilité des terrains (p. 79 de l'étude d'impact).

L'étude d'impact indique que le secteur est concerné par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine-Normandie 2010-2015 ainsi que par le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Orge-Yvette (pp. 156 et 157). La MRAe note que le SAGE Nappe de Beauce s'applique également sur le territoire communal. Il convient de présenter ce SAGE et de le prendre en compte dans l'étude d'impact.

Le projet d'aménagement induira une augmentation de l'imperméabilisation des sols. L'étude d'impact indique que le projet limitera l'imperméabilisation des sols via la création d'espaces verts « *aux surfaces maximisées* » (pages 64 et 193), sans quantifier cette réduction. La MRAe note que le projet de règlement de la zone AU2 impose une surface de pleine terre correspondant à 15 % minimum de l'unité foncière. En revanche, ce règlement ne limite pas l'emprise au sol des constructions.

Le principe de gestion des eaux pluviales retenu est présenté. Sur les lots privés disposant d'une surface d'espace libre suffisante, une rétention à la parcelle sera imposée afin d'assurer une régulation pour une pluie d'occurrence 20 ans avec un débit de fuite alors limité à 1 l/s/ha. Sur les lots privés de petite taille ou le lot de l'école, fortement imperméabilisé, les eaux de ruissellement seront dirigées directement vers les bassins publics à ciel ouvert (cf. pages 187 et 188 de l'étude d'impact). Les eaux de ruissellement des espaces publics seront collectées via des caniveaux et des noues puis également stockées dans trois bassins situés dans le parc écologique avant rejet dans le réseau public via la mare. Les bassins seront dimensionnés pour retenir une pluie d'occurrence 20 ans en limitant le débit de rejet au réseau d'assainissement à 1 l/s/ha. L'étude d'impact indique (page 188) que le volume de 2 559 m³ offert par les bassins est supérieur au volume de

46 Réduction à 50 m la marge de recul des constructions par rapport à la RD 19 « avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages » (art. L.111-8 du code de l'urbanisme)

stockage nécessaire, qui est de 2 245 m³, mais aucun élément de calcul n'est présenté (ni dans l'étude d'impact, ni en annexe). En cas de pluie plus importante, les eaux pluviales inonderont le parc sans atteindre les constructions ou les axes principaux jusqu'à une pluie d'occurrence 50 ans (cf. page 42 de l'étude d'impact).

La MRAe note que le principe de gestion des eaux pluviales retenu, vise à limiter fortement les rejets au réseau d'assainissement et utilise des techniques pertinentes (rétentions à ciel ouvert⁴⁷ et végétalisées intégrées aux aménagements paysagers). La présentation de ce principe de gestion mérite d'être complétée par une synthèse des éléments de calcul et des volumes attendus des différentes parties du projet (espaces publics comme privés).

L'article AU2-15 indique : « *Les eaux pluviales collectées à l'échelle des parcelles privées seront soit stockées et infiltrées sur l'espace privé soit rejetées sur l'espace public qui en assurera l'infiltration et la régulation à l'échelle du quartier des Charcoix.* ». Il ne reprend pas la condition de surface maximale des parcelles pour permettre un rejet direct dans les bassins (espace public).

La MRAe recommande de compléter la rédaction de l'article AU2-15 du projet de règlement de PLU pour limiter la faculté de procéder à des rejets non régulés des eaux pluviales.

Enfin, l'étude d'impact précise que le projet intercepte le réseau existant de drainage agricole de parcelles situées en amont de l'autre côté de la RD19. Ce réseau étant incompatible avec les espaces privatifs du futur quartier, un dévoiement de ce réseau sera réalisé sous les espaces publics afin d'assurer la continuité hydraulique entre l'amont et l'aval (pages 145 et 146 de l'étude d'impact).

Les eaux usées supplémentaires liées au projet ont été estimées à 1 188 équivalents-habitants. Ces eaux usées seront dirigées vers la station d'épuration Seine Amont à Valenton, gérée par le Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP), dont la capacité de traitement est de 3 600 000 équivalents-habitants. L'étude d'impact indique que cette station d'épuration est en capacité de recevoir les apports d'eaux usées du projet des Charcoix (pages 59 et 128 de l'étude d'impact).

4.8 Biodiversité

Le site des Charcoix est occupé par une vaste parcelle cultivée au contact du tissu urbain, et délimitée par des infrastructures routières. Elle inclut à l'ouest une mare ceinturée par un alignement d'arbres et au sud un délaissé colonisé par une végétation nitrophile.

Les conclusions du diagnostic écologique du site des Charcoix reprises dans l'étude d'impact, indiquent que les milieux présents dans l'aire d'étude présentent du point de vue floristique un enjeu faible (mare et ceinture arborée) à très faible (cultures intensives, friche nitrophile). La mare et sa ceinture arborée constituent, selon cette étude, un ensemble de milieux apportant une certaine diversité qu'il convient de conserver et le cas échéant d'intégrer dans un ensemble paysager.

L'enjeu faunistique est considéré comme faible, principalement pour les oiseaux et les chauves souris, avec la présence de plusieurs espèces protégées relativement communes. Les éléments arbustifs et arborés propices aux passereaux sont restreints à la ceinture arborée autour de la mare et aux jardins voisins du projet⁴⁸.

A propos du schéma de cohérence écologique (SRCE) d'Ile-de-France l'étude d'impact indique que « *la pointe est du site d'étude s'inscrit dans un corridor à fonctionnalité réduite des prairies, friches et dépendances (...) entre la vallée de l'Orge et la base aérienne de Brétigny-sur-Orge.* ». Elle précise que ce terrain constitue un espace d'agriculture intensive en périphérie d'un tissu urbain dense, ceinturé par les infrastructures de transport, et que le corridor identifié par le SRCE

47 Les opérations d'entretien, garantes du bon fonctionnement des ouvrages dans le temps, sont plus délicates pour les bassins enterrés, du fait des difficultés d'accès.

48 Cf. page 100 (page 104 de la version numérique du document « Partie 3 ») de l'étude d'impact.

s'avère en réalité très limité, voire inexistant au droit du projet⁴⁹. Elle en conclut, s'agissant du SRCE qu'« *aucun objectif spécifique de préservation ou de restauration n'est de ce fait défini au droit même du site d'étude, ni dans ses alentours* »⁵⁰.

Elle rajoute que la trame verte et bleue déclinée dans le PLU du Plessis-Pâté comprend dans la zone d'étude la mare, le boisement situé à l'est du projet entre la RD19 et la RD117 ainsi que le hameau des Charcoix.

Dans sa partie dédiée aux effets du projet sur les milieux naturels, l'étude d'impact indique que « *l'aménagement des espaces verts (parc, coulées vertes, merlon arboré) et des entités hydrauliques (mare, noues et bassins) au sein du quartier des Charcoix créeront une continuité au sein du périmètre et une connexion avec les espaces naturels du secteur* »

L'étude d'impact identifie la nécessité de protéger la « *mare et sa ceinture arborée* », en tant qu'« *ensemble de milieux apportant une certaine diversité dans un contexte d'agriculture intensive* ». Le projet de règlement graphique agrandit l'espace paysager remarquable autour de la mare en le portant de 1 300 à 2 300 m² afin d'aménager des berges plus douces permettant le développement d'une flore hygrophile et donc des habitats diversifiés. Pour la MRAe, afin de garantir la fonctionnalité de la zone humide ainsi renforcée, il convient d'établir que l'alimentation en eau de la mare sera assuré et que la qualité de ces eaux sera maîtrisée, notamment dans la phase de travaux.

La MRAe recommande d'établir que la fonctionnalité de la mare sera assurée dans le cadre du projet.

5 Justification du projet et de la mise en compatibilité du PLU du Plessis-Pâté

Le dossier justifie le projet au regard des enjeux de développement de la commune et d'offre de logements. L'étude d'impact conclut que les impacts du projet sont faibles ou modérés compte tenu de sa localisation et des options d'aménagement retenues (densité, parc écologique, merlon, etc).

La MRAe estime toutefois que l'étude d'impact du projet et l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU du Plessis-Pâté ne montrent pas suffisamment en quoi le projet retenu résulte d'un choix effectué après la prise en compte des différents enjeux, notamment les enjeux environnementaux et sanitaires, en tenant compte des mesures retenues de réduction de ses impacts.

Cette appréciation de la MRAe porte notamment :

- compte tenu des remarques faites au chapitre 4.1 du présent avis, sur le choix d'urbaniser en totalité la dernière enveloppe foncière communale et sur le choix de la densité de logements retenue. Ces choix ne sont pas suffisamment justifiés au regard, d'une part, des objectifs de population et des besoins en logements à long terme et, d'autre part, des capacités de densification des espaces déjà urbanisés au sein de la commune. Pour la MRAe, un phasage de l'ouverture à l'urbanisation de la zone AU2 mérite d'être envisagé ;
- compte tenu des remarques faites au chapitre 4.4 du présent avis, sur l'implantation de la résidence intergénérationnelle au bord de l'axe routier RD 117 au regard des nuisances

49 Cf. page 93 (page 97 de la version numérique du document « Partie 3 ») de l'étude d'impact.

50 L'étude d'impact fait également référence au SCoT Cœur d'Essonne Agglomération, en indiquant que les continuités écologiques identifiées par ce schéma ne concernent pas le terrain d'assiette du projet. Or le SCoT traite également du « *potentiel écologique des espaces agricoles participant à la continuité de la Trame verte et bleue à développer (en précisant que] les formations arborées, arbustives et herbacées linéaires et ponctuelles permettant la circulation des espèces dans l'espace agricole seront protégées* ». Ce point nécessiterait d'être traité, en lien avec la carte déclinant la Trame verte et bleue au niveau communal figurant dans le PLU du Plessis-Pâté en vigueur.

sonores générées par le trafic routier de cette voie. Le dossier précise certes que le projet vise à « limiter l'exposition aux sources de bruit dans le positionnement et l'orientation des pièces des bâtiments en bordure de la RD117, et plus particulièrement de la résidence intergénérationnelle », mais, pour la MRAe une autre localisation au sein du projet de ce bâtiment qui accueille également une crèche mérite d'être étudiée ;

La MRAe recommande d'étudier :

- **un phasage du projet et de l'ouverture à l'urbanisation de la zone AU2 ;**
- **une autre localisation qu'au bord de la RD 117 pour l'immeuble accueillant la résidence intergénérationnelle et de la crèche.**

6 Analyse du résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact est présenté au début de cette étude « Partie 3 » (pages 11 à 29 de l'étude d'impact). Il reprend de manière cohérente les informations apportées dans l'étude d'impact.

Le chapitre relatif à l'analyse de l'état initial est globalement bien traité⁵¹. Le tableau de synthèse de la « sensibilité des différentes thématiques environnementales » présenté dans l'étude d'impact pourrait utilement être repris pour permettre au public d'appréhender les principaux enjeux liés au projet.

En revanche, le chapitre relatif aux impacts du projet, présenté sous forme de tableau de synthèse, reprend de manière trop succincte les impacts du projet, sans éléments chiffrés ni caractérisation du niveau de ces impacts⁵².

La MRAe recommande :

- **d'étayer la présentation, dans le résumé non technique, des impacts et des mesures de réduction retenues en synthétisant les argumentaires développés dans le corps de l'étude d'impact pour les principaux enjeux ;**
- **le cas échéant, d'actualiser le résumé non technique selon la prise en compte des remarques de la MRAe dans le corps de l'étude d'impact.**

7 Information, consultation et participation du public

Le présent avis doit être joint au dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet d'aménagement du quartier des Charcoix, emportant la mise en compatibilité du PLU du Plessis-Pâté.

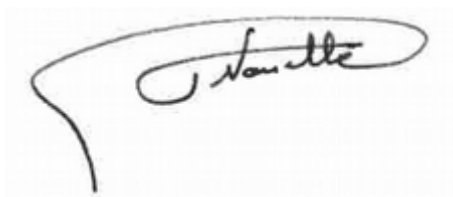
Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage du projet qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

51 Ce chapitre ne signale pas les dépassements observés sur le site des valeurs limites des concentrations en dioxyde d'azote, alors qu'il signale les dépassements de la valeur limite pour les particules PM10 (page 17). Par ailleurs, certains sigles techniques, concernant les polluants des sols ou atmosphériques par exemple, ne sont pas explicités.

52 À titre d'exemples : pour la qualité de l'air : « Rejets atmosphériques engendrés par l'intensification du trafic local. Les usagers et résidents du futur quartier pourront être soumis à la pollution atmosphérique découlant notamment du trafic important des axes routiers voisins » (page 22). Pour le trafic : « Augmentation du trafic généré par le nouveau quartier, ne détériorant pas les conditions de circulation locales, étant donné la capacité des voies » (page 26). Pour les nuisances sonores : « Les nuisances sonores induites par le projet en situation aménagée seront liées au trafic. Les résidents et usagers du site seront soumis aux nuisances sonores liées au trafic des axes routiers voisins » (page 26).

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France et sur celui de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,
le membre permanent délégué,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Noisette', enclosed within a large, loopy, hand-drawn oval shape.

François Noisette