



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de
l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France

Le 17 NOV. 2015

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE- 1093 -15

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet de création de la ZAC
« Carcassonne » sur la commune de Linas, dans le département de l'Essonne**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de création de la ZAC « Carcassonne » sur la commune de Linas, dans le département de l'Essonne.

Le secteur concerné (environ 14 hectares) est en friche et certaines zones sont actuellement occupées par des constructions illicites. Le projet vise à permettre un développement maîtrisé et équilibré de la partie est de la commune de Linas.

Le projet comprend la création de plus de 500 logements mixtes (collectifs et individuels), d'un groupe scolaire de 12 classes, de commerces de proximité et l'extension du centre sportif existant. Il s'accompagnera d'aménagement de voiries de desserte et d'espaces verts.

Le plan local d'urbanisme (PLU) permettant l'urbanisation de la ZAC ne sera probablement opposable que fin 2016/début 2017 et le plan d'occupation des sols (POS) actuellement en vigueur ne permet pas l'aménagement du secteur.

Les principaux enjeux environnementaux du site concernent l'eau et les risques naturels, les transports et les nuisances associées, les sols, les milieux naturels, les risques technologiques et le paysage.

Une procédure relative à la loi sur l'eau est prévue.

L'étude d'impact présente des manquements concernant notamment l'état initial et mériterait d'être complétée. Des actualisations seront également nécessaires lors de la phase ultérieure de réalisation de la ZAC.

L'autorité environnementale recommande ainsi que soit procédé à :

- des études géotechniques pour évaluer les risques concernant les futures constructions ;
- des études de pollution de sols et de nappe souterraine ;
- une étude acoustique initiale et une étude quantitative initiale des polluants atmosphériques ;
- des études de trafic ;
- une étude paysagère plus étayée ;
- une étude plus développée des milieux naturels et des espèces protégées décelées afin de déterminer si une demande de dérogation est nécessaire ;
- une étude plus approfondie de la gestion de l'eau et des zones humides permettant de préciser les rubriques et les seuils de soumission au titre de la procédure loi sur l'eau ;
- des précisions sur les contraintes en matière d'urbanisme en présence des canalisations de transport de gaz et d'hydrocarbures ;
- des précisions concernant les modalités de suivi des mesures.

*

* *

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive 2011/92/UE modifiée du 13 décembre 2011 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7.

Pour ce projet soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 33 du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement, l'autorité environnementale est le préfet de région.

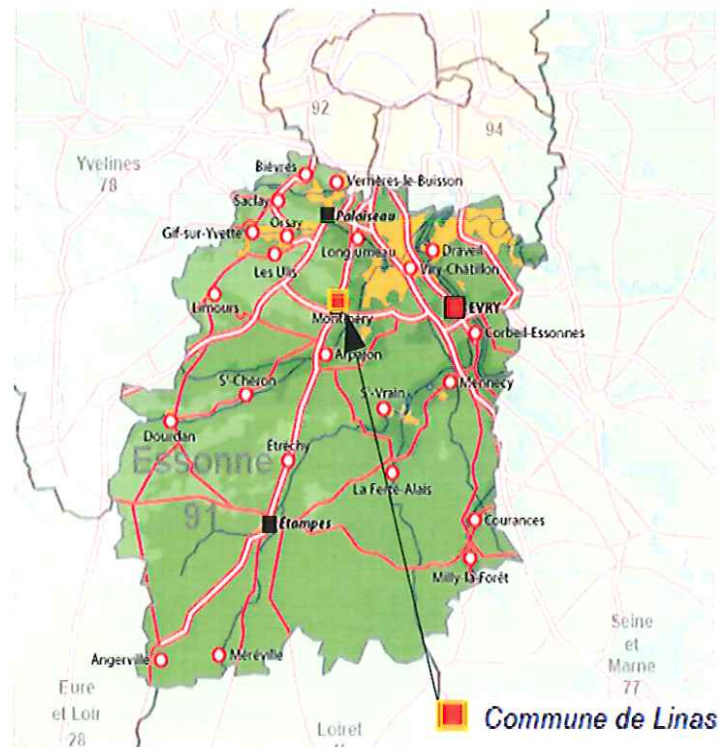
1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

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 2011/92/UE modifiée. À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

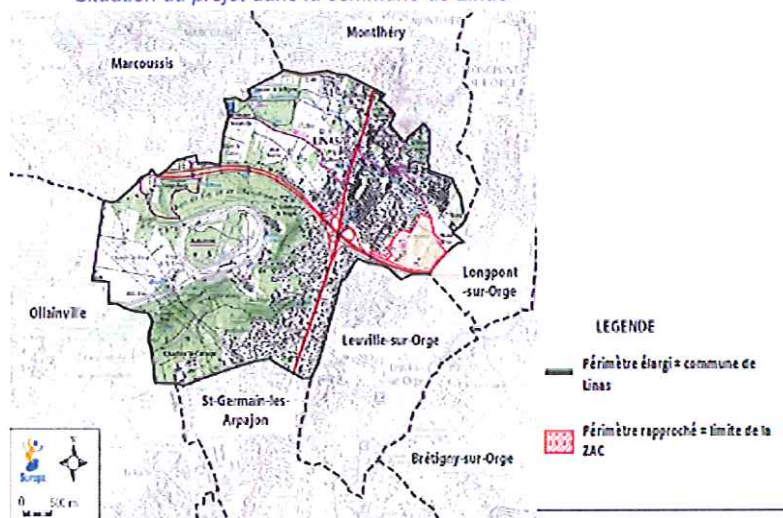
1.3. Contexte et description générale du projet

La ville de Linas, située dans le département de l'Essonne en région Île-de-France, à environ trente kilomètres au sud de Paris, présente un projet de création de ZAC « Carcassonne » sur le secteur dit de « Carcassonne - l'Étang », à l'est de son territoire.

Source : étude d'impact

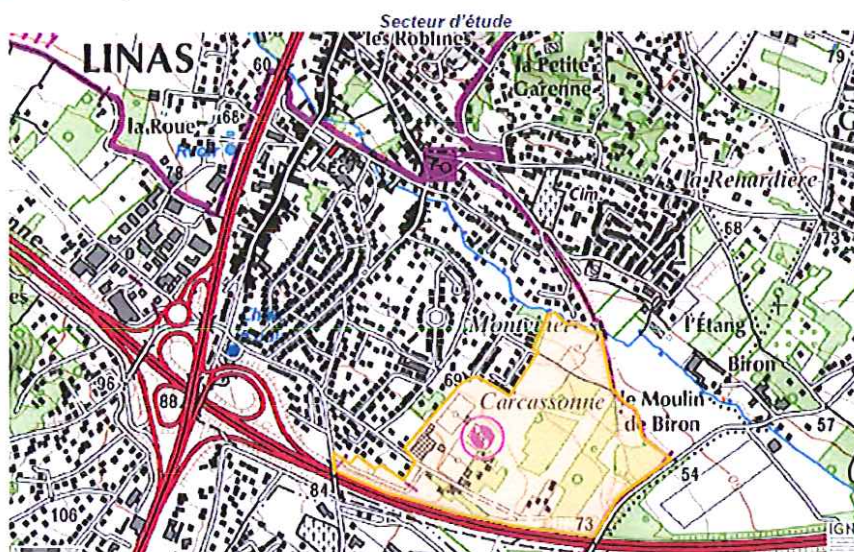


Situation du projet dans la commune de Linas



La commune de Linas, fait partie de la communauté d'agglomération Europ'Essonne. Le site de la future ZAC est bordé au sud par la rue de Carcassonne et la francilienne (RN104), à l'est par l'ancienne voie de chemin de fer de l'Arpajonnais, au nord par la rivière de la Sallemouille et à l'ouest par un centre sportif et des lotissements.

Le secteur concerné (environ 14 hectares) est en friche et certaines zones sont actuellement occupées par des constructions illicites. Le projet vise à permettre un développement maîtrisé et équilibré de la partie est de la commune.



Le projet comprend la création de plus de 500 logements de types variés (collectifs et individuels), d'un groupe scolaire de 12 classes, de commerces de proximité et l'extension du centre sportif existant. Il s'accompagnera d'aménagement de voiries de desserte et d'espaces verts.

2. Analyse de l'état initial du territoire et ses enjeux environnementaux

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont l'eau et les risques naturels, les transports et les nuisances associées, les sols, les milieux naturels, les risques technologiques et le paysage

Il convient de remarquer que le tableau de synthèse de l'état initial (pages 107-108) n'est pas exhaustif, notamment sur les espèces protégées, l'impact sonore de la RN20 et non seulement de la RN104, la carence en transports en commun, le risque de remontée de nappes qui est d'aléa moyen, fort à très fort. Le rappel des principales contraintes du site (page 113 et suivantes) présente les mêmes manques.

2.1 Les sols

Géotechnique

L'étude d'impact mentionne à plusieurs reprises que l'état initial ne montre pas de contraintes géotechniques (page 137, tableau de synthèse des impacts, page 38....) mais précise sur ces mêmes pages que des compléments d'information seront apportés à ce sujet lorsqu'une étude géotechnique sera réalisée avant les travaux.

Dans le contexte argileux du site et de nappe souterraine proche de la surface, il aurait été apprécié que cette étude ait déjà été engagée.

Pollution des sols

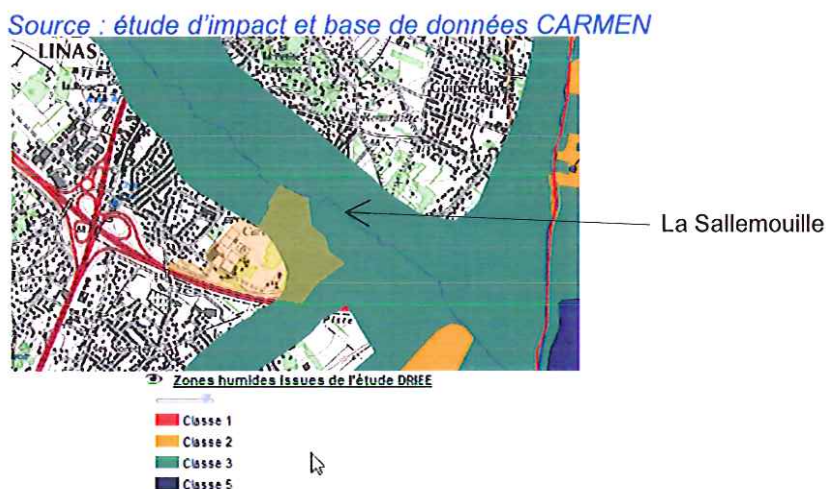
L'état initial conclut (page 105) à l'absence de site pollué ou potentiellement pollué au regard des inventaires Basias¹ et Basol². Si aucun site Basol n'est référencé sur la commune de Linas, 31 sites Basias y sont notés.

Compte tenu de l'état actuel du terrain et des activités illicites potentiellement exercées, il conviendrait de faire réaliser un diagnostic de pollution de sols et de nappe souterraine préalablement à tout aménagement. L'autorité environnementale recommande fortement d'engager des prospections et analyses sur ces points.

2.2 L'eau

La commune est traversée d'ouest en est par la Sallemouille, principal affluent de l'Orge. Elle longe la partie nord du site du projet.

La carte des enveloppes d'alerte des zones potentiellement humides issues de la base de données CARMEN de la DRIEE fait état d'une zone potentiellement humide de classe 3³ sur une grande partie du site :



Des espèces floristiques de zones humides ont été décelées (pages 58-59) mais ne sont pas localisées sur une carte. Une carte (page 62) note des zones humides sur caractère botanique et suintement apparent des sols. La caractérisation des zones humides aurait dû être plus développée, notamment en étudiant les caractères pédologiques des sols, afin de bien appréhender les impacts possibles de tout aménagement et en déduire d'éventuelles mesures compensatoires.

Par ailleurs, la profondeur de la nappe souterraine n'a pas été recherchée.

2.3 Les risques naturels et technologiques

Risques naturels

Le site est soumis à un aléa fort à moyen pour ce qui concerne le risque de retrait-gonflement des argiles et à un aléa moyen, fort et très élevé (nappe sub-affleurante) pour ce qui concerne le risque de remontée de nappe. Tout projet d'aménagement doit tenir compte de ces aléas.

¹ Inventaire historique de sites industriels et activités de service (<http://basias.brgm.fr>)

² Inventaire des sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif (<http://basol.environnement.gouv.fr>)

³ Zones pour lesquelles les informations existantes laissent présager une forte probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser.

L'étude d'impact mentionne que le PPRI de l'Orge et de la Sallemouille (en cours d'élaboration) précise qu'à l'extrémité nord du site, en bordure de la Sallemouille, certains aménagements sont possibles sous des conditions strictes, dont il faut tenir compte pour de futures réalisations. Des précisions et une cartographie des aléas auraient été appréciées sur ce point.

Risques technologiques

La présence des canalisations de transport de gaz (GRTgaz) et d'hydrocarbures (Total) est bien évoquée dans l'étude d'impact. Le plan censé les localiser page 77, est peu lisible mais est repris plus clairement page 113.

Le dossier évoque l'existence d'une servitude I3 (canalisations de transport de gaz) et d'une servitude I1 (canalisation de transport d'hydrocarbures) qui permettent de garantir aux transporteurs l'accessibilité à leurs ouvrages à des fins d'entretien, de surveillance ou de réparation éventuelle.

En revanche, les contraintes en matière d'urbanisme⁴ liées à la présence de ces canalisations ne sont que très partiellement indiquées (et il y a confusion avec les servitudes I1 et I3 décrites ci-dessus). La prise en compte de ces contraintes d'urbanisme est susceptible d'avoir des impacts sur les choix retenus par le pétitionnaire et il serait donc utile pour ce dernier de se rapprocher des deux transporteurs concernés afin d'évoquer cette problématique.

Le dossier n'évoque pas les travaux à proximité des réseaux (notamment les canalisations de transport) et notamment que ceux-ci doivent être conduits dans le respect de la procédure de DT/DICT⁵ définie par le décret modifié n°2011-1241 du 5 octobre 2011.

2.4 Les milieux naturels

Le site n'est concerné par aucun zonage réglementaire pour ce qui concerne les milieux naturels. Il convient de remarquer que les sites inscrits et classés sont du domaine de la thématique des paysages et non des milieux naturels (page 55) ce qu'il conviendrait de corriger.

Le dossier ne fournit pas la méthodologie utilisée pour réaliser les inventaires (zone d'étude, dates, périodes, conditions météorologiques, protocoles, etc.) ni leurs résultats complets et cartographiés, ce qui est limitant pour pouvoir évaluer l'état initial. Par ailleurs l'autorité environnementale souligne que parmi les espèces d'oiseaux citées, certaines ne sont pas si « communes » en Île-de-France, comme indiqué dans le dossier. L'absence d'amphibiens sur un secteur bordé par un cours d'eau et avec des mares répertoriées pose également question, à laquelle il ne peut être répondu sans connaître la méthodologie employée.

Une confusion est introduite avec la mention d'inventaires sur la commune en 1996, 2004 et 2011, qui ne sont pas clairement localisés par rapport à l'emprise du projet et posent par ailleurs des problèmes d'ancienneté. Cependant, le dossier cite des inventaires du site ayant eu lieu entre mai 2014 et mars 2015, aux périodes favorables à chaque groupe ce qui aurait mérité plus de précisions pour être démontré.

La flore

Le dossier précise qu'aucune espèce patrimoniale n'a été mise en évidence. La légende de la carte de la flore et des habitats (page 57) est peu lisible, notamment pour ce qui concerne les secteurs humides.

La faune

Les espèces protégées d'oiseaux décelées sont nombreuses (tableaux pages 60). Quatre espèces sont citées dans le texte comme étant en diminution alors que le tableau en précise six, cet écart mériterait d'être précisé. Deux espèces notées comme quasi-menacées dans la

⁴ Pour rappel, la maîtrise de l'urbanisation à proximité des canalisations de transport concernent les établissements recevant du public (ERP) de plus de 100 personnes et les immeubles de grande hauteur IGH (neufs ou extensions). En matière de distances à respecter on peut rappeler :
- interdiction d'établir un ERP de plus de 100 personnes ou un IGH à moins de 5 m d'une canalisation de gaz et à moins de 17 m de la canalisation d'hydrocarbures
- dans une zone de 245m de part et d'autre de la canalisation de gaz de diamètre 600, dans une zone de 45 m de part et d'autre de la canalisation de gaz de diamètre 100 et dans une zone de 117 m de part et d'autre de la canalisation d'hydrocarbures, la délivrance d'un permis de construire pour un ERP de plus de 100 personnes ou un IGH est conditionnée par la fourniture d'une analyse de compatibilité prévue par l'arrêté « multifluides » du 5 mars 2014 et par le code de l'urbanisme.

⁵ DT = déclaration de projet de travaux, DICT = déclaration d'intention de commencement de travaux

liste rouge des oiseaux nicheurs en France ne sont pas rappelés dans le texte. Le bouvreuil pivoine, en déclin et quasi menacé est présenté comme ayant « une certaine sensibilité ».

La tourterelle des bois (non protégée mais en déclin) et la linotte mélodieuse (protégée, en déclin et classée vulnérable sur la liste rouge des oiseaux nicheurs en France) sont nicheuses sur le site et sont jugées dans le texte comme étant en réel déclin et nécessitant des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation si leurs habitats sont menacés.

Deux espèces de chiroptères ont été mises en évidence : la pipistrelle commune et la noctule commune, les zones où elles ont été décelées sont localisées sur un plan (page 61). L'autorité environnementale rappelle que les chiroptères font l'objet d'un plan régional d'actions⁶ de par leur déclin en Île-de-France.

La trame verte et bleue est traitée dans le dossier (pages 63 à 65) qui mentionne que les potentiels corridors de la trame verte et bleue inscrits dans le PADD⁷ de la commune de Linas devront être pris en compte. Le SRCE⁸ est évoqué, une carte qui en est extraite est présentée (page 65), l'étude précise que le corridor défini sur cette carte et concernant le site devra être pris en compte lors de l'aménagement du site.

2.5 Les transports, le bruit et la qualité de l'air,

Transport

Le site est desservi par la francilienne (RN104) et la RN20 qui se croisent avec un échangeur sur la commune de Linas. La RD446, les autoroutes A6 et A10 sont également rapidement accessibles. Les comptages disponibles indiquent un trafic important sur la RN20 et sur la francilienne, comprenant entre 5 % et 15 % de poids-lourds. Cette desserte assez efficace est sans doute à relier au taux de motorisation particulièrement important constaté chez les habitants de Linas : 92.8 % des ménages ont au moins une voiture (à comparer à un taux de 87 % en Essonne d'après l'EGT⁹ 2001).

La commune de Linas ne dispose pas de gare ferroviaire mais d'une gare routière (l'arrêt « Château d'eau ») située près de l'échangeur entre la RN104 et la RN 20 (à 600 mètres du site d'étude) qui centralise toutes les lignes de bus passant par la commune. Ces lignes de bus sont au nombre de cinq, desservant 8 arrêts principalement situés sur le centre de la commune. Ces lignes visent plus à relier la commune aux pôles alentours qu'à créer des liaisons intra-communales.

Deux gares de la ligne C du RER (à 4 et 6 km du centre-ville) sont ainsi accessibles par autobus mais les trajets sont éloignés du site et les villes de Paris, Massy-Palaiseau et Evry sont également reliées en 30 à 45 minutes. Cependant la fréquence des passages des bus aux différents arrêts est de l'ordre de 30 minutes et inexistant en soirée.

Aucune piste cyclable n'existe sur la commune de Linas.

Bruit

Les infrastructures routières du secteur sont classées en catégorie 1 (RN104) et en catégorie 2 (RN20) pour ce qui concerne les nuisances sonores. Ainsi la carte du bruit routier avec indicateur Lden¹⁰ (page 103) montre que le site se trouve entièrement compris dans la zone d'influence sonore de ces deux infrastructures, ce que la légende minimise en n'évoquant que la frange de 100 mètres à partir de la RN104 soumise à plus de 70 dB.

Aucune étude acoustique permettant de caractériser le site n'est fournie au dossier.

Qualité de l'air

L'état initial de la qualité de l'air est présenté de manière qualitative. La commune de Linas étant située en zone sensible, il aurait été attendu des précisions quantitatives sur cette

⁶ Disponible sur le site de la DRIEE : <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/plan-regional-chiropteres-en-ile-a1128.html>

⁷ Projet d'Aménagement et de Développement Durable

⁸ Schéma Régional de Cohérence Ecologique

⁹ Enquête globale transport

¹⁰ Niveau sonore moyen pondéré pour une journée divisée en 12 heures de jour, en 4 heures de soirée avec une majoration de 5 dB et en 8 heures de nuit avec une majoration de 10 dB. Ces majorations sont représentatives de la gêne ressentie dans ces périodes.

thématique, notamment le dépassement ou non des valeurs seuils des différents polluants observés.

2.6 Les paysages

Le paragraphe traitant (pages 49-51) du paysage dans son état initial aurait mérité d'être plus étoffé et aurait gagné en compréhension si les photographies présentées avaient été localisées par un cône de vue sur un plan du site.

L'étude d'impact note (page 49) que le plateau de l'autodrome et ses coteaux boisés constituent une des six grandes entités paysagères de la commune de Linas. En effet, c'est depuis la francilienne, en se dirigeant vers l'ouest et avant d'arriver au droit du site de la future ZAC que les coteaux boisés présentent une vue remarquable du paysage. Celle-ci mérite d'être préservée et le dossier aurait dû la présenter.

Le dossier mentionne que la commune de Linas possède un seul monument historique : l'église de Saint Merry (classée le 5/10/28) et que son périmètre de protection intercepte légèrement le périmètre du site en bordure nord.

3. Justification du projet retenu

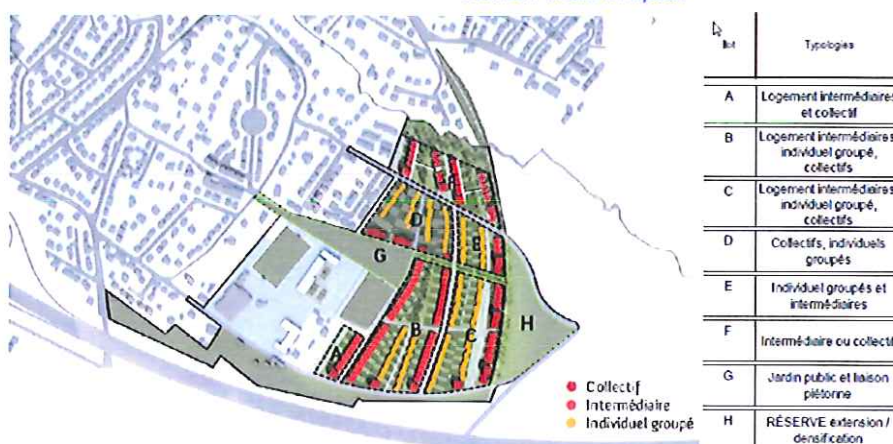
Par la création de la ZAC Carcassonne, la commune vise plusieurs objectifs :

- prévoir des aménagements en continuité avec l'existant sans créer de quartier autonome et préserver le caractère villageois de Linas,
- répondre aux besoins de la commune en logements, en augmentant le rythme de construction et en résorbant le déficit en logements sociaux,
- renforcer l'offre en équipements publics de la commune.

L'étude d'impact présente deux scénarii d'aménagement en les développant et les comparant par une analyse multi-critères clairement présentée.

Le parti d'aménagement choisi au final rassemble les points forts des deux scénarii avec un espace public central (moins étendu que dans le scénario 1) et une configuration tenant compte de l'ancien chemin de fer de l'Arpajonnais (scénario 2).

Source : étude d'impact



Le site de la ZAC Carcassonne, identifié au SDRIF¹¹ comme un secteur d'urbanisation préférentielle avec une pastille d'extension de 25 hectares est encadré par une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) au plan local d'urbanisme (PLU) arrêté de la commune qui indique une densité maximale de 40 logements par hectare dont 30 % minimum de logements sociaux. Le projet est ainsi compatible avec le SDRIF.

Cependant, il convient de remarquer que le PLU a fait l'objet d'un avis défavorable du préfet au regard d'interrogations relatives à l'application de l'article 55 de la loi SRU¹² (objectifs de production de logements sociaux), au respect du SDRIF et à la prise en compte des enjeux environnementaux. La commune a de ce fait décidé de reprendre les études permettant de compléter son document d'urbanisme et de procéder à un nouvel arrêt en 2016.

¹¹ Schéma Directeur de la Région Île-de-France

¹² Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains

En conséquence, le PLU permettant l'urbanisation de la ZAC ne sera probablement opposable que fin 2016/début 2017 et le POS actuellement en vigueur ne permet pas l'aménagement du secteur.

4. Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

Les principaux impacts environnementaux du projet concernent les sols, l'eau et les risques naturels, les transports et les nuisances associées, les milieux naturels, le paysage et l'énergie.

Les modalités de suivi des mesures proposées n'étaient pas traitées dans le dossier initial, elles lui ont été jointes en cours d'instruction. Ces modalités sont présentées dans une liste qualifiée d'indicative et non exhaustive. Il est précisé notamment que les mesures environnementales feront l'objet de la part des entreprises retenues de l'élaboration d'un Plan Assurance Environnement (PAE) en tenant compte du cahier des charges et de « l'approfondissement du projet ». Les modalités de suivi présentées restent assez générales et mériteraient d'être présentées avec plus de précisions dans des phases ultérieures.

De même, des actualisations de l'étude d'impact seront nécessaires lors de la phase de réalisation de la ZAC.

4.1 La phase de travaux

Le dossier précise que les travaux devraient durer 8 ans environ, sans donner de précisions sur leur phasage. Cette thématique est traitée et aborde tous les aspects environnementaux pouvant être impactés en proposant des mesures.

4.2 Les sols et sous-sols

Le dossier note que des études géotechniques seront réalisées ultérieurement, préalablement à la réalisation des fondations.

L'autorité environnementale rappelle que les terres excavées ne pourront être réutilisées que si elles sont exemptes de pollution.

4.3 L'eau et les risques naturels

L'étude d'impact mentionne dans sa partie traitant des impacts (page 138) un faible aléa de remontée de nappe, alors que l'aléa sur le site va de moyen à fort et très fort. Ceci doit être corrigé.

L'étude d'impact note que des travaux concernant la ZAC entrent dans le champ d'application de la procédure « loi sur l'eau » et que les rubriques concernées de la nomenclature et le détail des mesures prises pour limiter les impacts seront explicitées et détaillées dans le dossier de déclaration ou d'autorisation, au titre des articles L214.1 à L214.6 du code de l'environnement devant être instruits avant le commencement des travaux. Des rubriques sont spécifiées, « en première approche », page 143.

Il convient cependant de noter que l'étude d'impact n'aborde pas avec suffisamment de précisions la délimitation exacte des zones humides au sens de la réglementation en vigueur. L'incertitude demeure donc concernant le dépassement ou non des seuils de déclaration ou d'autorisation de la rubrique concernée au titre de la loi sur l'eau¹³, du tableau annexé à l'article R214-1 du code de l'environnement.

La compatibilité du projet avec les objectifs du SDAGE¹⁴ Seine Normandie et du SAGE¹⁵ Orge-Yvette, mériterait d'être plus développée.

4.4 Les transports, le bruit, la qualité de l'air

Les transports

Mis à part les comptages sur les deux axes structurants (RN104, RN20), qui ne sont pas reliés aux capacités de ces voiries et n'indiquent donc pas leur niveau de saturation, aucune étude de trafic n'est réalisée. Ainsi les 512 logements prévus (à raison de 2,6 habitants par logement) et le groupe scolaire créeront un trafic induit supplémentaire qui n'est pas évalué alors que la

¹³ Rubrique 3.3.1.0 (impacts sur une zone humide)

¹⁴ Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

¹⁵ Schéma d'aménagement et de gestion des eaux

connaissance de quelques paramètres (taux de motorisation, nombre moyen de déplacements par habitant par jour, part modale de chaque mode pour les déplacements domicile-travail,...) aurait suffi à en faire l'estimation rapide.

Pour ce qui concerne le stationnement, il est a priori prévu de réaliser une place de parking couvert ou souterrain par logement, ainsi qu'environ 200 places de stationnement sur la voirie le long des logements.

Le projet est annoncé comme étant en adéquation avec le SDRIF mais ne présente pas assez de précisions sur les mesures destinées à l'usage des modes alternatifs à la voiture. Le dossier note cependant le besoin de renforcer le réseau de bus à proximité du site (nouveaux arrêts, augmentation de la fréquence de passage), la mise en place d'une navette gratuite en 2016-2017 pour desservir différents quartiers de la ville à partir du centre-ville et le projet de transport en commun en site propre sur la RN20 avec 2 arrêts sur Linas (échéance 2030). Tout ce qui est présenté reste cependant assez éloigné du site de la ZAC. L'étude d'impact aurait pu proposer un indicateur de suivi permettant de mesurer l'impact des mesures envisagées.

Le taux de motorisation des ménages est très élevé dans la commune de Linas, et la majorité des actifs vont travailler dans une autre commune du département de l'Essonne. Ainsi, si aucune mesure pratique n'est proposée pour répondre aux besoins de déplacements des nouveaux habitants, ceux-ci prendront en grande majorité la voiture comme mode de transport au quotidien.

Le bruit et la qualité de l'air

Les nuisances sonores et la pollution atmosphérique générées par les infrastructures routières du secteur impacteront plus de populations du fait de la création de la ZAC. Le projet doit prendre en compte cette problématique pour mieux concevoir la répartition des habitations au sein de la ZAC et l'orientation des pièces de vie au sein d'elles.

L'étude d'impact propose ainsi, à juste titre, d'éviter de mettre les équipements publics et sportifs aux abords de la RN104, ce qui est une mesure favorable à la santé.

4.5 Les milieux naturels

L'étude d'impact note que les incidences du projet d'aménagement sont notables en termes d'emprise sur des habitats naturels, mais qu'elles sont assez limitées du point de vue patrimonial ce qui mériterait d'être mieux démontré.

Les mesures de réduction proposées (limitation des emprises chantier, défrichage entre août et mars, formation et sensibilisation du personnel, gestion différenciée des espaces verts) sont nécessaires mais pas suffisantes et doivent faire suite au suivi des travaux par un écologue.

Des opérations de capture/relâcher de spécimens sont évoquées en page 138 du dossier. Il convient de remarquer que ces opérations ne peuvent avoir lieu sans dérogation si les espèces concernées sont protégées. De même, la mesure de compensation en faveur de la Linotte mélodieuse et la Tourterelle des bois (plantations de buissons et de haies), proposée en page 144, est insuffisante et ne permet pas de conclure qu'une dérogation n'est pas nécessaire, en particulier si d'autres espèces sont impactées.

Une attention particulière devra être apportée à la végétalisation des espaces verts afin d'éviter de planter des essences susceptibles de provoquer des réactions allergiques. Le guide d'information végétation en ville du réseau de surveillance aérobiologique (RNSA) est disponible sur le site <http://www.vegetation-en-ville.org>.

Pour ce qui concerne la trame verte et bleue, la réflexion sur les continuités et les espaces périphériques non urbanisés est bien menée. Le projet va urbaniser une zone qui l'est peu dans une commune qui possède une importante portion « naturelle » du côté du circuit automobile de l'autodrome.

Il conviendrait cependant que les continuités internes à la ZAC aient de l'épaisseur pour jouer un rôle, notamment la continuité « nord-sud » qui s'appuie sur la voie créée entre les îlots B-D et C-E (cf p176).

4.6 Le paysage

La thématique paysage est succinctement évoquée. Des photomontages présentant les éventuels impacts paysagers sur l'environnement existant, auraient permis de mieux appréhender cette thématique.

Il conviendrait que la vue forte sur le plateau de l'autodrome et ses coteaux boisés depuis la francilienne soit préservée par les nouveaux aménagements. L'étude d'impact aurait ainsi pu déterminer si une partie du territoire de la ZAC longeant la francilienne se situait dans ces cônes de vues remarquables, notamment pour vérifier si la frange boisée maintenue dans les scénarii d'aménagement possède une largeur suffisante.

Par ailleurs, la butte de Montlhéry, bien que située sur la commune éponyme, rayonne sur le territoire de la commune de Linas et ce rayonnement est considéré comme une entité paysagère par l'étude d'impact. Une vue depuis la Tour de Montlhéry, en direction du territoire de la ZAC aurait mérité d'apparaître dans le dossier d'étude d'impact afin de percevoir ce qu'englobe ce rayonnement et peut-être déceler ou non des axes de composition urbaine pour la ZAC, ou tout du moins pour vérifier que les axes de composition retenus ne viennent pas heurter la perception large que l'on a depuis la butte de Montlhéry.

4.6 L'énergie

En application des dispositions de l'article L.128-4 du code de l'urbanisme, le dossier présente une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone (pages 176-194) qui est inadéquate sur plusieurs points :

- Les besoins énergétiques de la ZAC (pp.176-178), sont évalués en énergies primaires (au lieu des énergies finales) sans s'adosser sur un scénario énergétique,
- La création d'un réseau de chaleur est écartée du fait que la ZAC est sous le seuil de rentabilité linéaire (p.178). Cependant, l'utilisation de la biomasse ouvre la possibilité de création d'une chaudière collective (p.179), point qui est invalidé dans le tableau de synthèse (p.181),
- L'étude indique que la géothermie sur des nappes superficielles peut être envisagée (p.178) mais elle est écartée pour deux raisons : les investissements importants (sans les évaluer) et la complexité administrative ce qui n'est pas un argument recevable dans une étude de potentiel.

Les tableaux de synthèse et la conclusion mériteraient également plus de clarté, ainsi l'analyse multi-critères recommande la solution bois qui est la plus chère pour les bâtiments collectifs sans évaluer la ressource locale en biomasse.

L'autorité environnementale recommande d'apporter des clarifications à cette étude.

5. Analyse du résumé non technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le document présenté est bien illustré mais les tableaux évoquant les enjeux du territoire et les impacts du projet, minimisent systématiquement ce que l'étude d'impact a présenté. Ainsi par exemple, aucune espèce protégée présente sur le site n'est citée et la thématique des paysages n'est pas abordée.

6. Information, consultation et participation du public

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

Le préfet de région, autorité environnementale

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jean-François Carencu', with a horizontal line underneath.

Jean-François CARENCO