



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délégué
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-
de-France sur le projet de renouvellement urbain du
quartier des Tarterêts à Corbeil-Essonnes (91)**

N°MRAe 2021-1730
en date du 30/09/2021

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de renouvellement urbain du quartier des Tarterêts situé à Corbeil-Essonnes (91) et sur son étude d'impact datée de juillet 2021. Il est émis dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet.

Le projet, porté la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart, s'inscrit dans le cadre du Nouveau programme national renouvellement urbain (NPNRU) de l'Agence nationale de rénovation urbaine.

La programmation prévoit la démolition de neuf tours soit 773 logements, la construction d'environ 1 000 logements répartis sur 25 lots, la réhabilitation d'environ 350 logements, la réalisation de locaux d'activités en remplacement du centre commercial Youssri qui sera détruit et la requalification ou la création d'espaces et d'équipements publics (restructuration du parc Gauguin et construction d'espaces sportifs et artistiques).

Au total, les nouvelles constructions du projet d'aménagement du quartier des Tarterêts développeront une surface de plancher de 66 000 m² sur un périmètre de 54 ha.

Le projet vise également à désenclaver le quartier et améliorer la mobilité par la réalisation de liaisons douces et la réorganisation de la trame viaire (constitution d'une coulée verte et création de pistes cyclables).

L'état initial et les différents impacts du projet ont fait l'objet pour la plupart d'études approfondies. Des précisions sont toutefois attendues sur certains points, mentionnées dans le corps du présent avis.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent le cadre de vie, les mobilités et les pollutions associées (sonores et atmosphériques), la pollution des sols, les effets sur le climat et les nuisances liées au chantier.

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- Compléter les descriptions des aménagements envisagés dans le cadre du projet tant au niveau des constructions que des espaces publics et des espaces verts ; quantifier, le cas échéant, l'extension de la superficie de ces derniers et préciser leur fonctionnalité écologique (trame verte) ;
- Compléter l'étude de mobilités en élargissant son périmètre, préciser dans le dossier les parts modales liées aux différents type de déplacement (automobiles, transports en commun, cyclistes et piétons) ainsi que le nombre conséquent de stationnements dédiés aux voitures et aux vélos ;
- Détailler les mesures de réduction envisagées pour limiter les impacts des pollutions sonores, démontrer leur efficacité et justifier la localisation des futurs logements au regard de ces impacts.
- Établir le bilan carbone du projet (incluant les démolitions) et préciser sa consommation énergétique en fonctionnement ;

La MRAe a formulé d'autres recommandations plus ponctuelles, dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	3
Préambule.....	4
Avis détaillé.....	5
1. Présentation du projet.....	5
1.1. Contexte et présentation du projet.....	5
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet / document.....	8
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	8
2. L'évaluation environnementale.....	8
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	8
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	8
2.2. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	9
2.3. Résumé non technique.....	9
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	10
3.1. Cadre de vie, paysage patrimoine et îlots de chaleur.....	10
3.2. Chantier et gestion des déchets.....	10
3.3. Continuités écologiques.....	11
3.4. Déplacements et pollutions associées (atmosphériques et sonores).....	12
3.5. Pollution des sols et des eaux.....	15
3.6. Effets sur le climat.....	16
4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....	17
ANNEXE.....	18
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	19

Préambule

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart (GPSSES) pour rendre un avis dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet du projet de renouvellement urbain du quartier des Tarterêts à Corbeil-Essonnes (91) porté par la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart.

Ce projet est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'[article R. 122-2 du code de l'environnement](#) (rubrique 39b du [tableau annexé](#) à cet article).

Cette saisine étant conforme au [paragraphe I de l'article R. 122-6 du code de l'environnement](#) relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à la MRAe le 30 juillet 2021. Conformément au [paragraphe II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#) l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du [paragraphe III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 30 juillet 2021. Sa réponse du 06 septembre 2021 est prise en compte dans le présent avis.

Conformément à sa décision du 17 décembre 2021 régissant le recours à la délégation en application de l'article 7 du règlement intérieur de la MRAe d'Île-de-France, la MRAe d'Île-de-France a délégué, par sa décision du 29 juillet 2021 à Philippe Schmit la compétence à statuer sur le projet d'aménagement du quartier des Tarterêts.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui, sur le rapport d'Éric Alonzo, et en prenant en compte les réactions et suggestions des membres de la MRAe consultés, le délégataire rend l'avis qui suit.

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 les projets 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 mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet 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 prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Avis détaillé

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé 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'environnement¹ et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du parlement européen et du conseil 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.

Conformément à ces directives un avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Le quartier des Tarterêts est situé au nord de Corbeil-Essonnes, commune d'environ 52 000 habitants, à une trentaine de kilomètres au sud-est de Paris, dans le département de l'Essonne. Elle est située dans une boucle de la Seine, à la confluence de la Seine et de l'Essonne.

Le quartier des Tarterêts est bordé par :

- La Francilienne au nord (RN 104),
- Le plateau, limité par le boulevard Jean-Jaurès (RN 7) à l'ouest,
- La vallée de la Seine, accueillant notamment les voies ferrées du RER à l'est,
- La ZAC de la Montagne des Glaises au sud.
- Le quartier de la gare au sud-ouest

Le quartier des Tarterêts – qui contient plus de 2000 logements – et l'ensemble des infrastructures alentours ont été essentiellement construits entre 1962 et 1978.

De 2004 à 2018, le quartier a fait l'objet d'un premier Programme de rénovation urbaine. Il portait notamment sur la nécessité de dé-densifier le quartier (12 500 habitants en 2004, 5600 en 2019) par la destruction de treize tours (750 logements). Il portait également sur la réhabilitation et la requalification de logements, ainsi que sur l'amélioration de l'offre commerciale (création d'un centre commercial au niveau du boulevard Jean-Jaurès et d'une halle de marché en cœur de quartier) et en services publics et équipements. Ces opérations, achevées en 2018, ont eu pour effet de modifier la morphologie urbaine du quartier.

1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaire sur l'évaluation environnementale. L'environnement couvre notamment les champs thématiques suivants : la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

En dépit de ces investissements, le quartier des Tarterêts reste marqué selon l'étude d'impact par des difficultés endémiques, à la fois en termes de sécurité, de revenus et de cadre de vie. Certains secteurs n'avaient d'ailleurs bénéficié d'aucune intervention.

Le quartier des Tarterêts fait donc l'objet d'un nouveau projet de renouvellement urbain inscrit au NPNRU². Les grands axes de ce projet consistent à diversifier l'habitat par démolition et reconstruction de logements et à requalifier les espaces publics.



Figure 1: Périmètre du projet de renouvellement urbain des Tarterêts (étude d'impact, p. 51)

Le périmètre retenu pour le projet d'aménagement s'étend sur plus de 54 ha et correspondant au périmètre du quartier dans son ensemble.

Le projet urbain implique les réalisations suivantes (p. 70) :

- la démolition de neuf tours de hauteurs R+10 à R+16, représentant 773 logements,
- la démolition du centre commercial Youssri et la relocalisation des locaux d'activité à destination commerciale,
- la construction d'environ 1000 logements développant une surface de plancher (SDP) de 66 039 m² répartis sur 25 lots parcellaires,
- la réhabilitation, notamment énergétique, des logements,
- la résidentialisation de certains bâtiments,
- le réaménagement et la construction d'équipements (gymnase et garage) pour un total de surface de plancher de 2 100 m²,
- la construction d'un espace sportif et artistique (réhabilitation de l'ancienne chaufferie).

2 Le nouveau programme national de renouvellement urbain est issu de la loi n° 2014-173 du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine dite loi Lamy. Sur la période 2014-2030, le NPNRU a pour objectif de réduire les écarts de développement entre les quartiers défavorisés et leurs unités urbaines et d'améliorer les conditions de vie de leurs habitants par des travaux de transformation du cadre de vie.

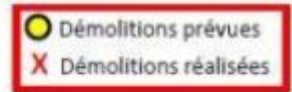


Figure 2: Démolitions réalisées et prévues dans le cadre du renouvellement urbain

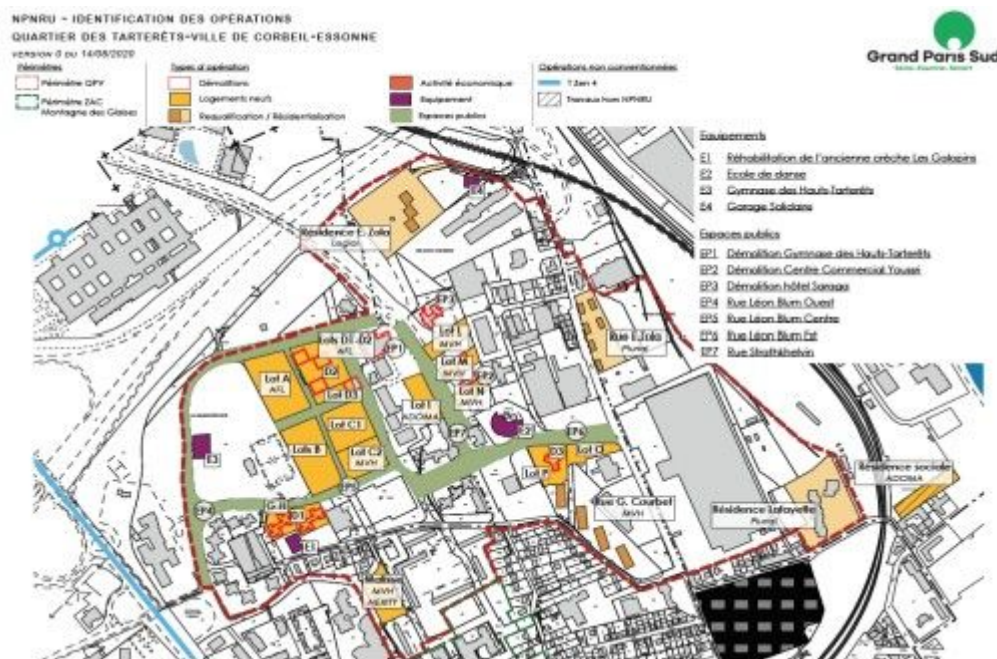


Figure 3: Plan des opérations programmées (étude d'impact, p. 24)

Au niveau des aménagements, la programmation prévoit :

- la constitution d'une trame verte d'une superficie de 4,35 ha,
- la requalification des espaces publics du quartier (élargissement des voies, création de places longitudinales et de trottoirs, plantation d'arbres, création de pistes cyclables, piétonisation de la contre-allée située au nord, installation d'éclairages publics plus efficaces),

- la restructuration du Parc Gauguin de 3,2 hectares et l'ouverture complète du square Aimé Césaire.

À ce stade du projet, d'autres réalisations sont en cours de réflexion concernant (p. 74) :

- la réhabilitation de l'ancienne crèche en un pôle associatif avec des salles d'activités polyvalentes ou sa destruction,
- La démolition du gymnase des Hauts Tarterêts et la construction d'un nouveau gymnase à proximité,
- La démolition de l'hôtel Saraga situé avenue Strathkelvin.

Les travaux décomposés en plusieurs phases s'étaleront sur une durée de dix ans.

1.2. Modalités d'association du public en amont du projet / document

La MRAe note que l'étude d'impact ne fait pas état de la réalisation de démarches de concertation préalables dans le cadre de la mise en œuvre de ce projet.

(1) La MRAe recommande de :

- Préciser les modalités d'association du public en cours et à venir dans le cadre de la mise en œuvre du projet.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent le cadre de vie, les mobilités et les pollutions associées (sonores et atmosphériques), la pollution des sols, les effets sur le climat et les nuisances liées au chantier.

2. L'évaluation environnementale

2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

Les points importants du diagnostic de l'état initial du site et de son environnement naturel et humain sont synthétisés sous forme de tableau. Les différents niveaux d'enjeux associés à chaque thématique traitée dans l'étude d'impact y sont mis en évidence et leur niveau de sensibilité est apprécié et évalué pour le projet.

À la fin de chaque partie, le dossier présente un encadré avec les éléments essentiels à retenir, ce qui facilite sa lecture.

Les mesures d'évitement et de réduction sont proposées de manière synthétique sous forme de fiches rappelant les enjeux et précisant les modalités de suivi. Les méthodes utilisées pour étudier les impacts du projet sont présentées (p. 405) et les difficultés rencontrées sont exposées (p. 410).

Cependant, la MRAe constate que la portée des sujets traités dans l'étude d'impact est parfois trop générale alors que des éléments précis seraient attendus pour comprendre et qualifier les enjeux spécifiques au projet.

Par ailleurs, la MRAe relève une carence importante en termes de description et de représentations visuelles du projet architectural, urbain et paysager (cf. la partie 3.1 du présent avis).

2.2 Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact réserve un chapitre (p. 381-400) sur le thème de la vérification de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme applicables et les différents documents de planification qui interfèrent avec le

site du projet. Les objectifs ou dispositions de chaque document (plans, schémas, programme, etc.) sont confrontés avec les réalisations ou les mesures mises en œuvre dans le cadre du projet. L'étude d'impact conclut que le projet sur le quartier des Tarterêts est compatible avec : le schéma directeur de la région Île-de-France, le plan d'aménagement et de développement durable, le règlement et les orientations d'aménagement et de programmation du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Corbeil-Essonnes, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Seine Normandie, le schéma d'aménagement et de gestion de l'eau, le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie, le plan de protection de l'atmosphère, le plan climat air énergie territorial, le plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics et le schéma régional de cohérence écologique d'Île-de-France.

2.2. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact (p. 99) expose les principales justifications du projet de reconfiguration du quartier des Tarterêts. Il est indiqué qu'il s'inscrit dans la continuité du premier projet de rénovation urbaine et qu'il vise à réduire les difficultés encore observées sur le quartier à la fois en termes de sécurité (quartier retenu comme « territoire de reconquête républicaine³ »), de réussite scolaire et de cadre de vie. Cet objectif est poursuivi en augmentant la diversité de l'habitat, en favorisant la transition écologique des quartiers, en facilitant les déplacements, mais aussi en visant la mutabilité sur le long terme de la trame urbaine, notamment sur les secteurs sujets à des difficultés.

Il est précisé que les alternatives à la démolition de certaines tours, telle que la réhabilitation, ont été étudiées. Néanmoins, au regard des contraintes rencontrées (pathologies techniques des bâtiments, problèmes de gestion), le choix de la démolition s'est imposé (p. 100). De même, la reconstitution de l'offre locative en résidence sociale et la localisation des lots (logements) se sont appuyées sur les besoins identifiés au sein du quartier et les études de pollution de l'air et pollutions sonores auxquelles les populations pourraient être soumises.

2.3. Résumé non technique

Le résumé non technique (p.20 et suivantes) doit permettre au lecteur d'appréhender facilement les enjeux du projet et d'en comprendre le bien-fondé. Ce document de 28 pages ne présente aucun comparatif avant/après la réalisation du projet. Il décrit peu le projet et rend de fait la compréhension de celui-ci peu aisée pour un public non habitué à la lecture d'un dossier d'étude d'impact. Il convient de s'interroger sur le travail particulier qui doit être entrepris pour faciliter l'accès des populations directement concernées par le projet à son contenu, à ses enjeux et à ses impacts notables sur l'environnement et sur la santé humaine.

Pour la MRAe, l'adaptation du contenu du résumé non technique aux populations concernées (publics lettrés ou non, ayant une bonne maîtrise du français ou non) est impérative. Elle estime que le renforcement de l'iconographie et la présentation de comparatifs avant/après seraient de nature à faciliter cette appropriation.

(2) La MRAe recommande de veiller à la présentation du résumé non technique afin que son contenu puisse être accessible (éventuellement par une iconographie explicative) par des populations d'origine française ou étrangère, éventuellement peu lettrées, non familiarisées avec les études d'impact.

3 Dispositif de renforcement des moyens policiers consécutif à la mis en place de la police de sécurité du quotidien.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

3.1. Cadre de vie, paysage patrimoine et îlots de chaleur

Le quartier des Tarterêts est situé à moins de cent mètres des rives de Seine, dont les paysages constituent un site inscrit (arrêté du 19 août 1976). Le quartier est situé dans un environnement fortement urbanisé (39 ha de surfaces bâties sur le quartier) marqué par la présence d'infrastructures constituant des coupures urbaines et paysagères (francilienne, boulevard Jean-Jaurès, voies ferrées) (p. 159). Un monument protégé par le PLU, la chaufferie centrale du quartier des Hauts-Tarterêts⁴, est localisé dans le périmètre du projet. Ce bâtiment fera l'objet de travaux de réhabilitation en vue d'accueillir un espace sportif et artistique pluridisciplinaire.

Le projet présenté a pour objectif de créer de bonnes conditions de vie pour les habitants du quartier, en ménageant les transitions avec les habitations existantes, en préservant l'identité végétale du site et les nombreux espaces verts, et en mettant en valeur les différents secteurs habités par des espaces publics qualitatifs (p. 78).

L'étude d'impact décrit insuffisamment l'insertion paysagère du projet et se limite à la description suivante : « une intégration paysagère du projet par des aménagements paysagers (terrassements, plantations, aménagements connexes, architecture, enfouissement de réseaux, etc.) sera mise en œuvre en amont du projet » (p. 326). La seule information sur les bâtiments qui seront construits figurant dans l'étude d'impact fait état d'immeubles d'une hauteur d'un à trois étages au niveau de la cité-jardin. De la même manière, les réaménagements des parcs Gauguin et Aimé Césaire sont trop succinctement décrits dans l'étude d'impact (p. 327).

La MRAe note que le projet de construction de nouveaux logements entraînera une augmentation des surfaces artificialisées au niveau du quartier. Afin d'évaluer l'impact du projet, l'occupation actuelle et future des sols doit être précisément renseignée dans l'étude d'impact.

L'étude d'impact propose une fiche (p. 359) intitulée « réduction de l'effet îlot de chaleur ». Hormis des prescriptions génériques de constructibilité et de création d'espaces verts, cette fiche n'apporte aucune précision sur les mesures envisagées pour éviter ou réduire ce phénomène.

(3) La MRAe recommande de :

- préciser les surfaces artificialisées avant et après la réalisation du projet ;
- compléter la description des aménagements envisagés, tant au niveau architectural pour les immeubles (hauteur, matériaux utilisés, etc.), que pour les espaces verts et les aménagements urbains, en y associant des représentations en plans, coupes et perspectives ;
- réaliser des vues en perspectives avant et après projet permettant d'apprécier son intégration dans les quartiers environnants ;
- proposer des mesures visant à l'évitement ou la réduction du phénomène d'îlots de chaleur.

3.2. Chantier et gestion des déchets

Tels qu'ils sont décrits dans l'étude d'impact (p. 277), les travaux, prévus en trois phases de 2021 à 2029, portent sur des interventions en milieu urbain dense qui peuvent, sans mise en œuvre de précautions particulières, être à l'origine de divers effets indésirables pour les populations ou l'environnement naturel (nuisances sonores, visuelles, lumineuses, perturbation du trafic, pollutions de l'air et du sol, consommation accrue d'eau et de ressources, production accrue de déchets, perturbation des espèces).

4 Construite en 1970 par les architectes Roland Dubrulle et Jean-Pierre Jouve, elle est inscrite au titre des monuments historiques depuis le 7 avril 2016.

Le maître d'ouvrage indique qu'une « Charte chantier respectueux de l'environnement » sera rédigée, encadrant les pratiques à mettre en place au sein du chantier.

La MRAe note que l'ensemble des impacts du chantier sont regroupés dans la partie dédiée aux effets temporaires. Ils concernent les effets sur l'environnement physique (p. 284), l'eau et les milieux aquatiques (p. 286), l'environnement naturel (p. 290), le paysage et le patrimoine (p. 296). Pour chacun des effets identifiés, des mesures d'évitement et de réduction sont associées et présentées sous forme de fiche détaillant les préconisations visant à limiter les impacts. Une synthèse des effets et des mesures est présentée dans un tableau (p. 305-307).

Le chantier est susceptible de générer des quantités importantes de déchets de différentes natures du fait de l'ampleur des démolitions prévues (p. 279). L'objectif affiché par le maître d'ouvrage est de favoriser la valorisation des déchets du chantier (réutilisation, recyclage, valorisation énergétique) et de limiter la mise en décharge aux seuls déchets résiduels non valorisables.

Le dossier précise qu'un schéma d'organisation de la gestion des déchets, servant de document de référence auprès des intervenants, sera rédigé. Des mesures particulières, dont le suivi des déchets sortants, doivent participer à inscrire le chantier dans une démarche d'économie circulaire.

L'étude d'impact mentionne en page 280 que des estimations et diagnostics des déchets ont été établis pour les opérations de démolition de quatre immeubles (secteur Blum) sur les 9 tours prévues. La MRAe note que ces diagnostics, qui ne sont ni référencés ni joints en annexe du dossier, ne couvrent qu'une partie des immeubles à démolir. Il est précisé la quantité totale de déchets résultant de ces démolitions (28 655,76 t) et la qualification par nature des matériaux. L'étude d'impact indique que les filières de traitement ont été identifiées en fonction de la nature des matériaux .

La MRAe remarque que la thématique du trafic généré par le transport des déchets de chantier n'est pas traitée dans le cadre de l'étude d'impact.

(4) La MRAe recommande de :

- **annexer les diagnostics prévisionnels de déchets établis pour l'ensemble des opérations de démolition envisagées et préciser leur ventilation par destination (centre de stockage, revalorisation, réemploi...) ;**
- **décrire et quantifier les modes de transports des déchets de chantier générés par le projet, en identifier les nuisances associées et prendre les mesures de réduction et d'évitement adaptées.**

3.3. Continuités écologiques

Le quartier des Tarterêts présente un intérêt par sa proximité avec la Seine, axe de biodiversité et corridor écologique. Il se situe à moins d'un kilomètre de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique ou floristique de type I (« zone humide du cirque de l'Essonne »). Il peut être considéré comme un espace relais de cette zone (p. 28).



Figure 4: Continuités écologiques au sein de la zone d'étude (étude d'impact, p. 150)

En décembre 2019, une étude « Faune, flore, habitat » a révélé la présence de sept espèces floristiques patrimoniales ne bénéficiant pas d'un statut de protection, de 25 espèces d'oiseaux protégées et de huit espèces d'oiseaux patrimoniales. Cette étude a par ailleurs permis de distinguer des éléments de continuités écologiques sur le site (p. 149).

L'étude d'impact évoque « la création d'une trame verte de 4,35 ha » (p. 317) pour participer à renforcer les continuités écologiques existantes et à enrichir la biodiversité. La MRAe considère que le projet a plutôt pour effet d'amputer une partie des espaces verts actuels (dont certains résultent de démolitions antérieures). Du reste, la Communauté d'agglomération de Grand Paris Sud estime à 2,8 ha la surface artificialisée par le projet (p. 384).

Des mesures supplémentaires visant à réduire les impacts causés par les nouvelles constructions sont listées (p. 321) accompagnées d'un suivi de l'évolution des milieux et d'une évaluation de la gestion des espaces.

(5) La MRAe recommande de préciser les évolutions de la trame verte (amélioration de ses fonctions, détail de ses surfaces avant/après le projet)

3.4. Déplacements et pollutions associées (atmosphériques et sonores)

Déplacements

Avec cinq lignes de bus et le Tzen1, et le renfort prochain de la ligne 4 du Tzen⁵ donnant accès aux gares du RER D à proximité, le quartier des Tarterêts dispose d'une bonne qualité de desserte par les transports en commun (p. 729). Des axes routiers structurants sont situés à proximité du quartier (A6, boulevard Jean-Jaurès et Francilienne), permettant une connexion au réseau routier national. Par ailleurs, la commune de Corbeil-Essonnes

5 Bus 100 % électrique de 24 m de long dont les caractéristiques sont semblables à celles d'un tramway (voies de circulation réservées, priorité aux feux, accessibilité, fréquence et amplitude élevées, information en temps réel en station et à bord des véhicules, ...)

dispose de 13 km de voiries cyclables dont la majorité longent le boulevard Jean-Jaurès. Il n'existe cependant pas d'aménagement cyclable continu à l'intérieur du quartier.

Une étude de mobilité réalisée en novembre 2020 a permis de relever plusieurs ralentissements du trafic routier sur le réseau actuel et à l'horizon 2030.

L'impact des évolutions de trafic liées au projet est globalement considéré comme plutôt faible. Néanmoins, les flux générés par le projet aggravent les difficultés et les ralentissements sur les carrefours en sortie des Tarterêts, engendrant ainsi des saturations ponctuelles aux heures de pointe (carrefour boulevard Jean-Jaurès /Sortie des Tarterêts et carrefour Strakhelvin/Léon Blum).

Toutefois, cette étude a été réalisée en période de confinement, ce qui peut minorer les flux et donc l'impact du projet. Par ailleurs, le périmètre d'étude nécessiterait d'être élargi afin d'intégrer les flux en provenance ou en direction de la francilienne et entre le boulevard Jean-Jaurès et l'autoroute A6. Enfin, les parts modales projetées ne figurent pas dans l'étude d'impact.

Afin d'éviter une dégradation des conditions de circulations, le dossier propose (p. 335) la mise en œuvre d'aménagements devant améliorer la fluidité routière sur les points de difficultés (réaménagement du plan de circulation, création de files supplémentaires, optimisation du plan des feux). La MRAe souligne la précision des mesures proposées et leur facilité de lecture du fait de leur schématisation.

Concernant les mobilités douces, l'étude d'impact mentionne que « *le projet a un impact favorable sur le déploiement de modes de transports alternatifs à la voiture* ». Des mesures (p. 341) sont proposées, comme la création d'un second itinéraire vélo permettant une continuité est-ouest au sein du quartier et l'augmentation du maillage vélo du quartier, avec notamment un axe nord-sud parallèle à la RN 20. Ce réseau dense et maillé de liaisons douces, intégré en grande partie dans la trame verte, permet d'accéder, à pied ou à vélo, à la quasi-totalité des équipements de proximité du quartier des Tarterêts.

La MRAe note néanmoins que ces nouveaux aménagements réservés aux mobilités douces pourraient être mieux représentés dans l'étude d'impact. Par ailleurs, si l'étude d'impact indique la création de stationnements pour les vélos, elle n'en précise ni leur nombre, ni leur localisation (p. 342).

(6) La MRAe recommande de :

- élargir le périmètre de l'étude de mobilité de manière à intégrer les flux en provenance ou en direction de la Francilienne et entre le boulevard Jean-Jaurès et l'autoroute A6 ;
- préciser dans le dossier les parts modales projetées liées aux différents type de déplacement (automobiles, transports en commun, cyclistes et piétons) et en déduire le nombre de places de stationnement nécessaire dans un souci de réduction des surfaces artificialisées et de limitation des déplacements automobiles ;
- proposer un plan faisant apparaître clairement les nouveaux aménagements réservés aux mobilités douces ;
- présenter comment le projet va permettre de renforcer les déplacements par des modes doux ou pour les personnes à mobilité réduite au sein du quartier (itinéraires protégés, conditions de stationnement sécurisé des vélos, bonne accessibilité).

Pollutions sonores

Une étude acoustique, s'appuyant sur quatre mesures de bruit effectuées en 2020, complétée par une modélisation acoustique du site, qualifie de modérée l'ambiance sonore initiale du secteur d'étude. Les niveaux de bruit calculés en façade des bâtiments sont en majorité inférieurs à 65dBA en période diurne et inférieurs à 60 dBA en période nocturne.

La MRAe estime que l'état sonore initial du site présenté dans l'étude d'impact (p. 217-223) doit être complété car :

- les classements sonores des infrastructures de transports terrestres de la Francilienne (catégorie 1 - secteur affecté par le bruit de 300 m), le RER D (catégorie 2 - secteur affecté par le bruit de 250 m) et l'avenue Strakhelvin (catégorie 4 - secteur affecté par le bruit de 30 m) ne sont pas indiqués (la carte de bruit stratégique (p. 219) représente uniquement l'environnement sonore relatif aux infrastructures départementales) ;
- les pollutions sonores d'origine ferroviaire sont insuffisamment détaillées dans le dossier (p. 219). Or, la zone du projet se situe en bordure de voie ferrée et ces nuisances ont bien été intégrées dans les différentes modélisations.

Une modélisation des niveaux sonores après réalisation du projet a été réalisée. Les résultats montrent que les niveaux sonores seront compris entre 52 et 65 dB(A) le jour, et entre 45 et 58 dB(A) la nuit (p. 357). Les objectifs d'isolement acoustique des bâtiments qui en découlent sont également précisés. Toutefois, les valeurs projetées restent supérieures aux seuils recommandés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Pour la MRAe, la réflexion doit donc être approfondie pour veiller à la bonne mise en œuvre des isolations acoustiques et à une disposition des bâtiments ainsi qu'à leur aménagement interne pour limiter les nuisances pour les futurs occupants, y compris fenêtres ouvertes notamment au printemps ou à l'été.

Afin de réduire les nuisances sonores, le maître d'ouvrage prévoit la mise en œuvre de mesures (p. 358) telles que l'évitement de l'implantation des bâtiments dans les zones particulièrement exposées aux nuisances sonores et la mise en place de dispositifs limitant la propagation des ondes acoustiques. Compte tenu de l'enjeu fort que représentent les nuisances sonores sur ce site et qui devraient rester importantes au terme du projet, la MRAe considère qu'il est nécessaire que les mesures proposées soient précisées dans le dossier, notamment pour justifier la localisation des constructions au regard des cartes d'exposition au bruit et pour mesurer l'efficacité des dispositifs anti-bruit projetés.

(7) La MRAe recommande de :

- compléter l'état des lieux des nuisances sonores à l'état initial par les informations sur les classements sonores des infrastructures de transports terrestres de la Francilienne, la voie ferrée du RER D et avenue Strakhelvin et présenter les cartes de bruit stratégiques (CBS) pour les infrastructures nationales et ferroviaires ;
- détailler les mesures d'évitement et de réduction envisagées pour limiter ces nuisances et en garantir l'efficacité par un dispositif de suivi adapté ;
- compléter et renforcer le cas échéant ces mesures pour permettre de prendre en compte les valeurs d'exposition recommandées par l'OMS, y compris en faveur du confort acoustique des espaces extérieurs et en situation d'ouverture des fenêtres.

Pollution atmosphérique

La commune de Corbeil-Essonnes fait partie de la zone sensible pour la qualité de l'air en Île-de-France⁶ (p. 229). Les principales sources d'émissions de polluants atmosphériques au niveau communal sont les secteurs résidentiels et tertiaires ainsi que le transport routier (p. 231).

Les concentrations dans l'air des polluants, mesurées par le réseau de surveillance de la qualité de l'air Airparif (station d'Évry située à deux kilomètres du site) et confirmées par une campagne de mesures in situ réalisée en 2020, attestent de niveaux inférieurs aux valeurs limites, excepté pour le dioxyde d'azote et les PM10 (particules fines), dont les valeurs limites sont dépassées à proximité des axes routiers importants comme la Francilienne (p. 228-235).

Une étude air et santé a été réalisée et jointe en annexe du dossier du projet. Selon cette étude, les émissions diminueront entre 2020 et 2030, malgré l'augmentation du trafic routier générée par le projet (p. 346). Cette

⁶ Les plans de protection de l'atmosphère » (PPA) définissent les contraintes réglementaires locales pour toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants et dont les polluants dépassent les valeurs limites. Le PPA d'Île-de-France a été approuvé par arrêté inter-préfectoral du 31 janvier 2018

baisse est liée essentiellement à l'évolution du parc automobile (diminution des véhicules diesel, augmentation de la part des véhicules électriques, etc.).

En complément, l'étude d'impact caractérise pour toutes les substances une augmentation inférieure à 1 % entre le scénario « fil de l'eau » et le scénario avec projet, concluant par conséquent à un impact global négligeable du projet sur les populations résidentes dans le périmètre d'étude (p. 269 et 350).

Par ailleurs, une évaluation des risques sanitaires a été menée pour les bâtiments accueillant des populations vulnérables : les données présentées sont celles correspondant au collège Léopold Sédar Senghor (point le plus exposé) et sont inférieures aux valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé pour le dioxyde d'azote et les particules PM10, mais supérieures pour les particules PM2,5.

Des mesures de réduction des impacts sont proposées dans une fiche « Dispositif de limitation des nuisances liées à la qualité de l'air » et l'impact résiduel est considéré comme faible (p. 354).

Seules les conclusions de l'étude Air santé figurent dans le corps de l'étude d'impact, alors que des données plus précises gagneraient à en être reprises.

(8) La MRAe recommande de reprendre dans l'étude d'impact les données les plus significatives issues de l'étude Air et santé et préciser les niveaux atteints au regard des différents seuils réglementaires et valeurs guides de l'OMS;

3.5. Pollution des sols et des eaux

D'après le dossier, sont identifiés sur le site du projet (p. 245-252) six sites recensés dans l'inventaire national Basias⁷, ainsi qu'une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), la déchetterie Siredeom. Une étude des sols menée en 2020 (p. 248) a permis d'identifier plus précisément les sources potentielles de pollution du quartier (la chaufferie centrale, des dépôts sauvages de déchets, des remblais).

Les analyses de sols pratiquées (p. 250) concluent que les terrains superficiels sont d'une qualité moyenne, due à la présence de métaux lourds pour 20 % des échantillons, d'hydrocarbures quantifiés sur 85 % des échantillons, d'hydrocarbures aromatiques polycycliques sur 75 % des échantillons.

Le dossier précise que les terres sont majoritairement compatibles avec une évacuation en installation de stockage de déchets inertes (p. 251). Bien que cela ne garantisse pas l'absence de risques sanitaires, les teneurs mesurées sont faibles et des dispositions sont proposées pour s'assurer que l'état des sols sera compatible avec les usages.

Des analyses d'eaux souterraines situées dans la nappe à moins de dix mètres de profondeur ont également été réalisées. Elles montrent des valeurs significatives en composés métalliques, en hydrocarbures totaux et en hydrocarbures aromatiques polycycliques. Les eaux souterraines sont de qualité moyenne mais ne nécessitent des actions que si un usage est envisagé.

Des zones de dépôt sauvage de déchets ont été identifiées sur le secteur du projet, ce qui peut conduire à des pollutions de l'environnement (p. 175). Du fait de ces pollutions, l'exposition des usagers du site est possible (inhalation, contact cutané, adsorption cutanée, ingestion), de même que le transfert de pollution (infiltration,

7 BASIAS : Inventaire historique de sites industriels et activités de service.

ruissellement, émission de poussières et de gaz). Un schéma conceptuel d'exposition et de transfert des polluants est présenté (p. 312). Un risque d'inhalation de polluants provenant de dégazage du sol et pouvant représenter un risque sanitaire a été identifié au niveau d'un parking (sondage TE17) et des résidences (sondage TE18).

(9) La MRAe recommande de :

- analyser les gaz du sol au niveau des sondages TE17 et TE18 afin de statuer sur le potentiel de dégazage des sols et la présence d'un risque sanitaire et formaliser des mesures de dépollution le cas échéant ;
- identifier précisément les sites de dépôts sauvages de déchets et le cas échéant analyser les pollutions et mettre en place les mesures de dépollution afférentes, conformément à la méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués.

3.6. Effets sur le climat

L'étude d'impact ne présente aucune donnée relative au bilan carbone du projet (incluant sa démolition) ni à sa consommation énergétique en phase de fonctionnement. Elle affiche seulement les objectifs visés en termes de labellisation : pour la construction neuve, l'obtention du label « E+C- »⁸ à un niveau « E1C2 » ou « E2C2 » et pour la réhabilitation, l'obtention a minima du label « Efficnergie + Rénovation » (p. 343).

Par ailleurs, une étude de faisabilité du potentiel énergétique sur la zone a été réalisée en 2021 et est présentée en annexe. Elle liste les différentes solutions d'énergies renouvelables pouvant être mises en place dans le cadre du projet. Ces solutions sont décrites de manière très générale (p. 209-217) sans offrir de perspective sur les solutions envisagées.

Considérant que le projet aura des effets positifs sur les consommations énergétiques, le dossier d'étude d'impact ne présente aucune mesure spécifique en la matière.

Pour la MRAe, il apparaît nécessaire de quantifier ces effets et de préciser les mesures de réduction des consommations d'énergie des bâtiments, ainsi que de recours à des sources d'énergie renouvelable. Dans ce contexte, le dossier devrait être complété afin d'appréhender l'ensemble des consommations énergétiques générées par le projet (bâtiments, déplacements, travaux), notamment au regard des objectifs de la nouvelle réglementation thermique et énergétique RE2020, et de préciser sur quels éléments et par quels procédés le maître d'ouvrage compte faire porter l'effort de limitation des consommations d'une part et l'emploi d'énergie renouvelable d'autre part.

(10) La MRAe recommande de :

- établir le bilan carbone du projet en prenant en compte les émissions de gaz à effet de serre liées aux démolitions ;
- étendre l'évaluation des consommations énergétiques à l'ensemble des usages et activités du projet et préciser les mesures de limitation des consommations énergétiques, en quantifiant notamment les objectifs de performance attendus de l'isolation thermique des bâtiments et des caractéristiques bioclimatiques ;
- préciser les choix en matière d'énergie renouvelable et justifier la faible part qui leur est accordée notamment pour les constructions neuves.

8 Le label d'État « bâtiments à énergie positive et réduction carbone » ou label « E+C- », a été lancé en novembre 2016 pour préfigurer la prochaine réglementation environnementale (RE 2020). Il repose sur une nouvelle méthode de calcul et de nouveaux indicateurs pour évaluer non seulement la performance énergétique mais aussi la performance environnementale des bâtiments, dans le cadre d'une construction neuve. Le critère énergie comporte quatre niveaux d'efficacité (E1, E2, E3, E4) et le critère carbone deux niveaux de performances (C1, C2).

4. Suites à donner à l'avis de la MRAe

Le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique du projet]

Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'[article L.123-2](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr

La MRAe rappelle que conformément au paragraphe IV de l'[article L. 122-1-1 du code de l'environnement](#), une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

L'avis de la MRAe 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, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France.

Fait à Paris le 30 septembre 2021

Le président délégué

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Philippe Schmit', is centered on the page.

Philippe Schmit

ANNEXE

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) La MRAe recommande de : - Préciser les modalités d'association du public en cours et à venir dans le cadre de la mise en œuvre du projet.....8
- (2) La MRAe recommande de veiller à la présentation du résumé non technique afin que son contenu puisse être accessible (éventuellement par une iconographie explicative) par des populations d'origine française ou étrangère, éventuellement peu lettrées, non familiarisées avec les études d'impact.....9
- (3) La MRAe recommande de : - préciser les surfaces artificialisées avant et après la réalisation du projet ; - compléter la description des aménagements envisagés, tant au niveau architectural pour les immeubles (hauteur, matériaux utilisés, etc.), que pour les espaces verts et les aménagements urbains, en y associant des représentations en plans, coupes et perspectives ; - réaliser des vues en perspectives avant et après projet permettant d'apprécier son intégration dans les quartiers environnants ; - proposer des mesures visant à l'évitement ou la réduction du phénomène d'îlots de chaleur.....10
- (4) La MRAe recommande de : - annexer les diagnostics prévisionnels de déchets établis pour l'ensemble des opérations de démolition envisagées et préciser leur ventilation par destination (centre de stockage, revalorisation, réemploi...) ; - décrire et quantifier les modes de transports des déchets de chantier générés par le projet, en identifier les nuisances associées et prendre les mesures de réduction et d'évitement adaptées.....11
- (5) La MRAe recommande de préciser les évolutions de la trame verte (amélioration de ses fonctions, détail de ses surfaces avant/après le projet).....12
- (6) La MRAe recommande de : - élargir le périmètre de l'étude de mobilité de manière à intégrer les flux en provenance ou en direction de la Francilienne et entre le boulevard Jean-Jaurès et l'autoroute A6 ; - préciser dans le dossier les parts modales projetées liées aux différents types de déplacements (automobiles, transports en commun, cyclistes et piétons) et en déduire le nombre de places de stationnement nécessaire dans un souci de réduction des surfaces artificialisées et de limitation des déplacements automobiles ; - proposer un plan faisant apparaître clairement les nouveaux aménagements réservés aux mobilités douces ; - présenter comment le projet va permettre de renforcer les déplacements par des modes doux ou pour les personnes à mobilité réduite au sein du quartier (itinéraires protégés, conditions de stationnement sécurisé des vélos, bonne accessibilité).....13
- (7) La MRAe recommande de : - compléter l'état des lieux des nuisances sonores à l'état initial par les informations sur les classements sonores des infrastructures de transports terrestres de la Francilienne, la voie ferrée du RER D et avenue Strakhelvin et présenter les cartes de bruit stratégiques (CBS) pour les infrastructures nationales et ferroviaires ; - détailler les mesures d'évitement et de

réduction envisagées pour limiter ces nuisances et en garantir l'efficacité par un dispositif de suivi adapté ; - compléter et renforcer le cas échéant ces mesures pour permettre de prendre en compte les valeurs d'exposition recommandées par l'OMS, y compris en faveur du confort acoustique des espaces extérieurs et en situation d'ouverture des fenêtres.....14

(8) La MRAe recommande de reprendre dans l'étude d'impact les données les plus significatives issues de l'étude Air et santé et préciser les niveaux atteints au regard des différents seuils réglementaires et valeurs guides de l'OMS;.....15

(9) La MRAe recommande de : - analyser les gaz du sol au niveau des sondages TE17 et TE18 afin de statuer sur le potentiel de dégazage des sols et la présence d'un risque sanitaire et formaliser des mesures de dépollution le cas échéant ; - identifier précisément les sites de dépôts sauvages de déchets et le cas échéant analyser les pollutions et mettre en place les mesures de dépollution afférentes, conformément à la méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués.....16

(10) La MRAe recommande de : - établir le bilan carbone du projet en prenant en compte les émissions de gaz à effet de serre liées aux démolitions ; - étendre l'évaluation des consommations énergétiques à l'ensemble des usages et activités du projet et préciser les mesures de limitation des consommations énergétiques, en quantifiant notamment les objectifs de performance attendus de l'isolation thermique des bâtiments et des caractéristiques bioclimatiques ; - préciser les choix en matière d'énergie renouvelable et justifier la faible part qui leur est accordée notamment pour les constructions neuves.....16