



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de  
l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

Le 31 DEC. 2015

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-1104-15

## Avis de l'autorité environnementale sur le projet Vilgénis à Massy (Essonne)

### Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet de Vilgénis à Massy, datée d'octobre 2015, et présentée par la Ville de Massy dans le cadre d'un projet de création de ZAC.

Le site du projet, propriété d'Air France, s'étend sur une superficie de l'ordre de 35 à 40 hectares. Il est occupé principalement par des équipements désaffectés dans sa partie sud, et intercepte un parc dans sa partie nord. Son environnement est ainsi composé de zones urbaines (équipements, infrastructures, habitat, zone économique) mais présente également une dimension naturelle et paysagère forte (monument historique, forêt, vallée). Le projet a pour objet de réaliser un quartier mixte, incluant 1 000 logements (pouvant accueillir 2 250 habitants), un pôle commercial, un groupe scolaire, une crèche, et des équipements sportifs. Il intègre également l'ouverture du parc au public.

Les principaux enjeux environnementaux du site sont la biodiversité, les paysages, la pollution des sols et sous-sols, les déplacements et nuisances associées.

L'étude d'impact présente des niveaux d'analyse hétérogènes, ce qui peut se justifier par le stade précoce de conception du projet. Certaines thématiques sont détaillées, notamment dans l'état initial (biodiversité, sols pollués, bruit, déplacements). La réalisation du quartier et les aménagements routiers connexes sont étudiés en tant que programme de travaux, et la synergie avec le tram-train est traitée dans l'étude des effets cumulés, ce qui est à souligner. Certains enjeux mériteraient néanmoins de faire l'objet d'approfondissements, notamment la biodiversité, les paysages, la pollution des sols.

L'Autorité environnementale recommande en particulier :

- dès maintenant, de préciser les conclusions et le cas échéant d'approfondir l'analyse sur les enjeux suivants : biodiversité notamment sur les espèces protégées ; paysage et patrimoine en lien notamment avec l'ouverture du parc de Vilgénis ; pollution des sols et qualité de l'air, en lien notamment avec l'implantation du groupe scolaire ; trafic et stationnement routier ; étude des effets cumulés ;
- ultérieurement, d'approfondir les thématiques et sujets suivants : risques, gestion des eaux pluviales, potentiel de développement des énergies renouvelables.

\*

\* \*

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

# AVIS

## 1. L'évaluation environnementale

### 1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé 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.

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, l'autorité environnementale est le préfet de région.

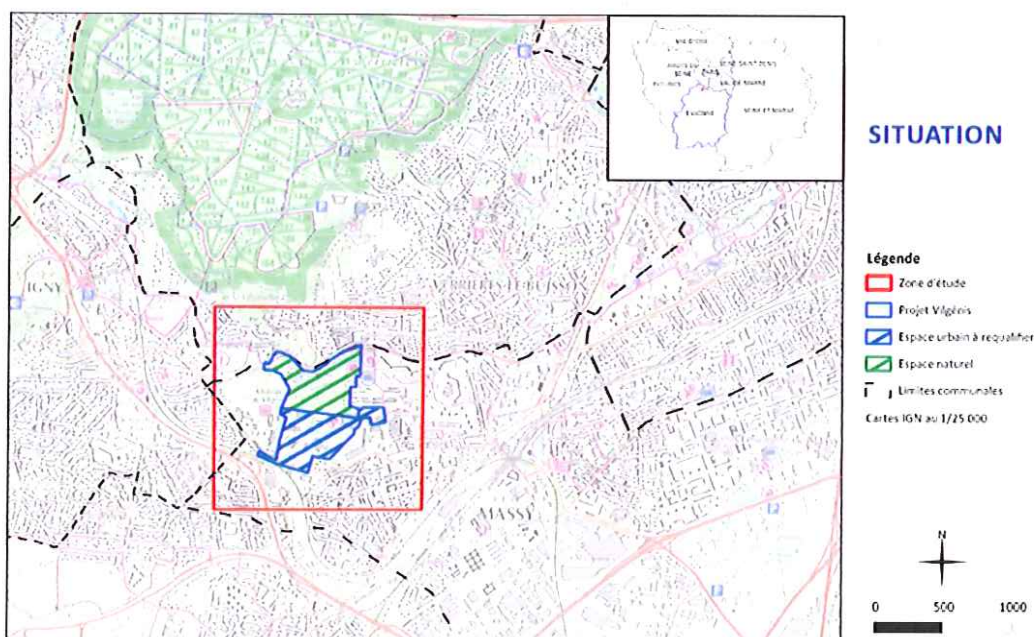
### 1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

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 la phase de concertation, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Le présent avis est émis dans le cadre du projet de création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC).

### 1.3. Contexte et description du projet

Massy, ville de 49 778 habitants, est localisée à 12 kilomètres au sud de Paris, à l'interface de différentes routes et lignes ferroviaires d'importance nationale et régionale. Elle fait partie de la communauté d'agglomération Europ'Essonne, et de l'Opération d'Intérêt National du Plateau de Saclay. Massy est urbanisée à plus de 85%, et fait l'objet d'une forte attractivité économique et résidentielle.





Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) a défini une partie du site de Vilgénis en tant qu'espace urbanisé à optimiser, et le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Massy, modifié en décembre 2012, a pré-défini le projet dans une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP). Toutefois, le projet n'est en l'état pas compatible avec le PLU en vigueur, qui fait l'objet d'une révision en cours. Une procédure de création de ZAC a également été initiée. Le site du projet, actuellement propriété d'Air France (qui a délocalisé la majeure partie de ses activités), s'étend sur une superficie de l'ordre de 35 à 40 hectares. Le site comprend dans sa partie nord une grande zone boisée, ainsi que des plans d'eau, des friches et des prairies. La partie sud est composée de bâtiments désaffectés, de voiries, de parkings et d'un terrain de sport (propriété de la Ville).



Le projet a pour objet la réalisation d'un quartier mixte, incluant 1 000 logements, principalement collectifs (atteignant des niveaux R+6), soit une capacité d'accueil de 2 250 habitants. Un pôle commercial, un groupe scolaire maternelle et primaire de 16 classes (comprenant un centre de loisirs), une crèche de 30 berceaux, un terrain de sport, et la réhabilitation du vestiaire du gymnase du lycée du parc de Vilgénis, sont également prévus.

Le projet prévoit, par ailleurs, d'ouvrir au public le parc de Vilgénis (sans y implanter de construction ni de voirie).

Le projet s'articule autour des principes d'aménagement suivants : une frange urbaine le long de la bordure sud de la zone naturelle, un parc habité au cœur du quartier bâti, des voiries réalisées sur les tracés existants (p28), et un nouveau chemin à l'est (p175). Des aménagements routiers connexes (carrefours avec le réseau routier, et transformation de l'intersection [RD 117, RD 120 - rue de Vilgénis -] en giratoire) seront réalisés.

Le site pourrait être desservi directement en 2020 par une station du tram-train qui reliera Massy et Evry, et sera prolongé en 2023 jusqu'à Versailles.

L'Autorité environnementale souligne que la réalisation du quartier et les aménagements routiers connexes sont étudiés en tant que programme de travaux, et que la synergie avec l'arrivée du tram-train est traitée dans l'étude des effets cumulés, ce qui est positif.



Les travaux devraient démarrer en 2016 pour s'achever en 2025, avec des livraisons échelonnées : le parc en juin 2019, le groupe scolaire en septembre 2019, les logements de 2018 à 2025. Il n'est pas précisé si la phase de démolition des bâtiments existants a été intégrée à l'étude.

## **2. L'analyse des enjeux environnementaux**

Les principaux enjeux environnementaux sont la biodiversité, les paysages, la pollution des sols et sous-sols, les déplacements et nuisances associées.

### **Gestion de l'eau**

12,5 ha du site sont imperméabilisés, soit 65% de la surface de la partie urbanisée (19,5 ha comme indiqué en page 15). Le potentiel des sols à l'infiltration, ainsi que la vulnérabilité des eaux de surface (en lien avec la perméabilité des sols et la présence de piézomètres), gagneront à être étudiés ultérieurement.

### **Risques naturels et technologiques**

Une coupe des sols est décrite, mais elle s'appuie uniquement sur des données bibliographiques. Les caractéristiques mécaniques des sols n'ont pas été étudiées. Des piézomètres sont présents sur le site, toutefois le dossier ne fait pas mention de la cote de la nappe, ni de son niveau maximum. Ces éléments méritent d'être étudiés précisément dans le cadre de l'étude géotechnique prévue par le dossier.

L'étude d'impact identifie l'existence sur le site d'un aléa d'inondation par remontée de nappe, et de zones inondables par débordement en parties nord et est.

Une canalisation haute pression de transport de gaz est située à proximité immédiate du site, en bordure est. La nature des dangers correspondants, et leurs bandes d'effets, méritent d'être précisés aux phases ultérieures du projet.

### **Sites et sols pollués**

11 sites BASIAS sont recensés sur la zone d'étude. Le site du projet a également accueilli des sources potentielles de pollution dans le cadre des activités d'AirFrance. Quatre diagnostics de pollution des sols ont été réalisés sur le site en 2002, 2010, 2011, et 2015, sous maîtrise d'ouvrage d'AirFrance, et des servitudes de pollution des sols ont été arrêtées en 2012. L'étude d'impact aurait gagné à inclure ces diagnostics en annexe, et à représenter les emplacements des sondages réalisés. Deux zones de pollution ont été détectées, suite à ces diagnostics. Des travaux de dépollution ont également été réalisés en 2003 puis 2011, et environ 4000 tonnes de terres polluées ont été excavées. Toutefois, des pollutions résiduelles aux hydrocarbures n'ont pu être résorbées car elles sont situées sous des bâtiments (zones 2 et 4 de l'étude). Par ailleurs, l'étude mentionne une teneur en arsenic résiduelle déclassante pour l'état chimique de la nappe. L'étude concluant que le site de Vilgenis est "marqué en matière de pollutions", des clarifications sur l'état des sols, et leur compatibilité sanitaire avec le projet, mériteraient en conséquence d'être apportées.

### **Biodiversité et zones humides**

Une biodiversité intéressante est présente sur le site, qui accueille des plans d'eau, des boisements, des friches, des prairies, des pelouses, et des arbres patrimoniaux. La moitié sud du site (partie urbanisée du projet) est essentiellement occupée par des friches, boisements et zones rudérales. L'étude d'impact note que le site intercepte dans sa partie nord deux Espaces Naturels Sensibles (ENS), et un corridor alluvial multitrames au titre du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE). Elle identifie par ailleurs la Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type 2 "Forêt de Verrière", située à 400m au nord du projet, désignée également en tant que réservoir de biodiversité au titre du SRCE. Deux inventaires faune flore ont été réalisés sur le site en 2011 (par le Syndicat Intercommunal d'Assainissement de la Vallée de la Bièvre (SIAVB))



et 2015 (par Eco Environnement Conseil (EEC)). Un diagnostic du patrimoine arboré de la partie urbanisée du projet a également été réalisé.

La description de la biodiversité du site est détaillée. Environ la moitié des espèces du site ont un intérêt patrimonial. Dix plantes invasives ont également été recensées. L'étude aurait néanmoins pu localiser les espèces patrimoniales identifiées, y compris les espèces protégées, en incluant les résultats de l'inventaire de 2015. L'étude d'impact a pris note de la probabilité de présence de zones humides sur le site, à l'est et au sud de la partie à urbaniser. Un diagnostic pédologique a conclu qu'une seule zone humide est présente sur le site, au nord de l'étang des graviers. Toutefois, la date du diagnostic, et la justification de l'emplacement retenu pour les sondages dans l'enveloppe d'alerte au sud, auraient mérité d'être précisés.

#### Paysage et patrimoine

Le site présente un intérêt paysager et patrimonial, au sein d'un environnement principalement urbain. L'étude d'impact prend note des différents zonages qui interceptent le site. A l'est, se trouve à proximité immédiate le château de Vilgenis (monument historique). La Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) de Massy se substitue à son périmètre de covisibilité. Elle recouvre par ailleurs l'ensemble du site, contrairement à ce qui est indiqué. Le site coïncide également dans sa partie nord avec un site classé (Vallée de la Bièvre), et dans sa partie sud, avec un site inscrit (Domaine de Vilgenis). De plus, environ 16 hectares du site sont délimités en tant qu'Espace Boisé Classé.

L'étude d'impact aurait ainsi gagné à approfondir l'analyse des enjeux paysagers du site, par exemple en étendant l'analyse du contexte paysager aux communes environnantes, en incluant davantage de prises de vue, et en examinant les enjeux spécifiques aux zonages listés ci-dessus.

#### Déplacements et nuisances associées

Le territoire de Massy est densément maillé par des infrastructures routières (autoroutes, nationales, départementales). Selon le PLU, le réseau routier est saturé. Des comptages de trafic ont été réalisés en 2015 sur la zone d'étude du projet. Les flux en sens cumulés sur la RD 120 – rue de Vilgénis, au sud du site – étaient respectivement de l'ordre de 900 et 700 véhicules en heures de pointes du matin et du soir. Les deux principaux giratoires d'accès au site ([rue de Vilgénis / RD 117] et [rue de Vilgénis / avenue du Président Allende]) présentaient un trafic dense et des difficultés de circulation avec remontées de files en heures de pointe. Le territoire de Massy est également desservi par des lignes ferroviaires (TGV, RER B et C) et un réseau de bus. En terme de desserte du site, l'étude d'impact ne caractérise que le fonctionnement de la ligne de bus reliant le quartier du pileu au pôle des gares (la ligne semble sous-dimensionnée). Par ailleurs, le réseau communal de déplacements doux est également densément maillé : le site du projet est ainsi entouré d'itinéraires pédestres et cyclables existants ou projetés (voir carte p144).

L'étude d'impact liste les sources de bruit du secteur et caractérise les nuisances sonores au droit de la zone d'étude. Certaines infrastructures font l'objet d'un classement au titre de la réglementation relative au bruit. La RD 444, au sud du projet, est la plus impactante et sa bande d'effet intercepte la partie sud-ouest du site. Une campagne de mesures acoustique in situ, incluant 2 mesures de longue durée, et 11 mesures de courte durée, a été réalisée en septembre 2015. Les points de mesure sont régulièrement répartis, mais les zones où les impacts sonores pourraient être majorants en phase exploitation auraient mérité d'être identifiées. Une modélisation s'appuyant sur les mesures a également été réalisée. La simulation (à 4m de hauteur en période diurne) a identifié un gradient d'environ 40 dB à 55 dB du nord vers le sud de la zone urbanisée du projet, puis de 55 à 65 dB aux abords de la rue de Vilgenis. L'emprise du projet est globalement en ambiance sonore modérée.



Concernant la qualité de l'air, l'étude n'aborde pas le caractère potentiellement polluant des routes environnantes et notamment de la RD 120 (rue de Vilgénis). Elle inclut, mais sans les localiser ni les dater clairement, des données relatives à la qualité de l'air dans le secteur, parmi lesquelles figurent les valeurs moyennes d'émissions annuelles de plusieurs paramètres (NO<sub>2</sub>, Nox, PM<sub>10</sub>, PM<sub>25</sub>, SO<sub>2</sub>, COVNM, GES), et l'indice Citeair, qui indique des valeurs moyennes à élevées, un peu plus de 25% de l'année 2013. Toutefois, aucune conclusion précise sur la qualité de l'air n'en est déduite. Ainsi, des précisions sur la méthodologie et une caractérisation précise de la qualité de l'air sont attendues.

### **3. L'analyse des impacts environnementaux**

#### **3.1 Justification du projet retenu**

Lors de la conception du projet, plusieurs variantes ont été étudiées en réponse à différents enjeux environnementaux : les déplacements, le paysage, la sécurité, les milieux naturels et la gestion de l'eau. Le recours à une démarche éviter, réduire, compenser, transparaît dans le dossier.

L'étude d'impact s'appuie sur une zone d'étude plus large que le projet, interceptant les communes voisines (Igny, Verrières-sur-buisson). Les modalités de définition de cette zone d'étude auraient mérité d'être précisées, en particulier pour les déplacements et nuisances associées, le paysage et le patrimoine, la gestion de l'eau et la biodiversité. L'étude d'impact aborde l'articulation du projet avec des documents de planification et réglementations locales. L'analyse est très approfondie pour ce qui concerne la servitude relative aux sols pollués. Elle est parfois concise, et néanmoins suffisante pour d'autres (le document Essonne 2020, la servitude relative au bruit lié à l'aéroport d'Orly, le règlement d'assainissement du Syndicat Intercommunal d'Assainissement de la Vallée de la Bièvre (SIAVB)). Elle mériterait dans certains cas d'être approfondie (notamment pour ce qui concerne le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), l'Opération d'Intérêt National (OIN) du Plateau de Saclay, le Plan Local de l'Urbanisme de Massy (PLU), le Plan Local de l'Habitat (PLH) cité p20, le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDU) et les servitudes relatives au bruit des routes nationales et départementales). L'articulation avec certains documents ou certaines réglementations cités dans l'étude mériterait d'être analysée, notamment pour : la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) de Massy, le site inscrit du Domaine de Vilgénis, le site classé de la Vallée de la Bièvre, le Schéma Régional de Cohérence Ecologique d'Ile-de-France (SRCE), le Schéma Régional Climat Air Energie d'Ile-de-France (SRCAE). D'autres auraient également pu être analysés : servitude relative à la canalisation d'hydrocarbures à l'est du projet, Plan Climat Air Energie de l'Essonne (PCET), Plan de Protection de l'Atmosphère d'Ile-de-France (PPA), Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine Normandie.

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

##### Gestion de l'eau

L'étude d'impact propose des principes de gestion de l'eau, qui devront être précisés aux phases ultérieures du projet.

Elle inclut des données précises sur l'imperméabilisation avant et après projet (réduction de 11,5 hectares à 7,5 hectares). Le projet conduira ainsi globalement à restituer 4 hectares de zones imperméabilisées, avec notamment la création d'espaces verts (p174), et ce, malgré l'aménagement d'une nouvelle partie du site (chemin à l'est).

Le projet prévoit la collecte de l'ensemble des eaux pluviales ruisselant sur le site (p195). Il est indiqué qu'il respectera le règlement d'assainissement local et son débit de fuite de 0,7 l/ha/s (p174). Un dispositif de gestion des eaux pluviales à la parcelle avec infiltration est envisagé, mais sans certitude en l'absence de connaissance précise des sols. En cas d'infiltration, il sera opportun d'en évaluer les impacts sur la pollution des eaux et des sols.



Il est envisagé de traiter les eaux de voirie par phytoremédiation ou séparateur à hydrocarbures. Les solutions retenues mériteront d'être précisément justifiées au regard de leur plus-value épuratoire.

Les travaux feront l'objet d'un dossier loi sur l'eau. A ce stade du projet, la nature du dossier (déclaration ou autorisation) n'est pas connue. Par conséquent, l'étude d'impact ne permet pas d'établir quelles rubriques de la nomenclature IOTA seront visées et les approfondissements qui seront réalisés dans ce cadre.

#### Sites et sols pollués

Un plan de gestion a été réalisé en 2011 et a conclu à la compatibilité sanitaire du projet avec l'état des sols sous réserve de l'absence de sous-sol. Toutefois, il ne semble concerner que le nord et le sud est du site urbanisé, et n'a pas permis de résorber toutes les pollutions (voir état initial). Par ailleurs, le dossier n'inclut ni description des usages du projet (groupe scolaire, logements, loisirs, fréquentation du parc, etc.), ni cartographie superposant les pollutions résiduelles et les usages, ni information sur le devenir des terres contenant les pollutions résiduelles. Aucune évaluation quantitative des risques sanitaires n'est jointe en annexe. Les conclusions méritent donc d'être davantage étayées.

#### Risques naturels et technologiques

Des approfondissements sont attendus aux phases ultérieures du projet en ce qui concerne la gestion des risques. Le dossier indique qu'une étude géotechnique sera réalisée, en vue de prendre des dispositions constructives adaptées aux contraintes liées aux sols et la nappe, et que les fondations permettront de limiter les conséquences des mouvements de terrain. Une conclusion plus précise sera appréciée. La gestion du risque inondation et des risques liés à la canalisation de transport de gaz, et au transport de matières dangereuses sur la RD 120, méritera d'être examinée.

#### Biodiversité et zones humides

La majorité des aménagements du projet sera réalisée sur des emplacements déjà aménagés, excepté un chemin en partie Est. Les effets potentiels du projet sur la biodiversité sont énumérés de manière détaillée. Les effets en terme de fréquentation du parc de Vilgenis auraient gagné à être précisés. Un bilan de surfaces imperméabilisées (4 ha restitués) et de plantations d'arbres (bilan positif) est présenté. Ces éléments donnent une première approche du bilan global des impacts du projets sur la biodiversité. Toutefois, l'étude aurait gagné à intégrer un bilan complet des effets positifs et négatifs, et une cartographie superposant les enjeux et les aménagements.

Le projet prévoit des mesures d'évitement, de réduction et de compensation. Certaines sont effectives (plan de gestion du patrimoine arboré, protection de l'étang des graviers), mais la plupart correspondent uniquement à des recommandations en faveur de la gestion des milieux naturels, des continuités écologiques, et des risques liés aux espèces envahissantes. L'étude aurait gagné à préciser le niveau d'engagement de ces mesures.

Les impacts du projet sur la ZNIEFF située à proximité, et sur les ENS et le corridor alluvial multitrames du SRCE en nord de site, auraient mérité d'être abordés. La préservation des espèces patrimoniales aurait également gagné à être plus affirmée, en termes de nombre d'espèces à préserver, et d'efficacité des mesures compensatoires. Le dépôt d'un dossier de demande de dérogation espèces protégées n'est pas évoqué, alors qu'une trentaine d'espèces animales protégées ont été recensées dans l'état initial.

L'étude d'impact indique qu'un évitement de l'impact du projet sur la zone humide (à proximité de la mare - étang des graviers) a été recherché dans le cadre de l'implantation du chemin est, déplacé au sud de l'étang (p177). Il est indiqué que le projet n'aura aucune incidence sur la zone humide identifiée au nord de l'étang. Toutefois, le fonctionnement hydraulique de cette zone humide n'est pas décrit, et il n'est donc pas possible de se prononcer sur d'éventuels impacts hydrauliques indirects de l'aménagement prévu.



### Paysage et patrimoine

L'étude d'impact aborde les impacts du projet sur le paysage et le patrimoine. Le site fait l'objet d'un fort dénivelé, de 90 mètres en partie sud, à 65 mètres au niveau de la Bièvre.

Le projet a fait l'objet d'une concertation avec les riverains en ce qui concerne la hauteur des bâtiments. Cette concertation aurait pu être davantage présentée dans le dossier. Le projet a été élaboré en collaboration avec l'Architecte des Bâtiments de France et l'Inspecteur des sites (voir partie variantes). Toutefois, l'absence d'impact sur le patrimoine réglementé (EBC, site inscrit, site classé, ZPPAUP) n'a pas été montrée. Les usages du parc (site classé) susceptibles d'impacter le paysage, et une analyse de ces impacts, gagneraient à être présentés.

De même, compte-tenu de l'importance de ces enjeux sur le site, des précisions étaient attendues, notamment : précisions sur les aménagements paysagers, ne se limitant pas à des orientations ; photomontages, représentant des points de vue représentatifs orientés vers et depuis le projet ; insertion du projet avec l'architecture communale et les formes urbaines alentour.

L'étude des effets cumulés avec le projet de tram-train aborde succinctement la question du paysage, et conclut à l'absence d'effet cumulé dans ce domaine. Ceci aurait mérité d'être mieux argumenté, par exemple à l'aide de plans et de photomontages.

### Déplacements et nuisances associées

Le site sera desservi en partie sud par la rue de Vilgenis, et en partie nord-est par la rue du docteur Schaffner. Ces deux connexions avec le réseau existant seront aménagées par des carrefours. Par ailleurs, selon l'étude d'impact, l'aménagement d'un nouveau giratoire à l'intersection de la RD117 et de la rue de Vilgenis contribuera à absorber le flux de véhicules généré par le projet. S'agissant d'aménagements sur des routes départementales et communales, la maîtrise d'ouvrage de ces derniers aurait mérité d'être précisée.

Une étude de trafic a été réalisée, mais n'est pas jointe au dossier. Elle s'appuie sur des données qu'il aurait été intéressant de caractériser davantage (avec notamment les flux selon les usages et les heures), tout comme la méthodologie utilisée. Dans le cadre de cette étude, les flux de véhicules bidirectionnels en heures de pointe aux deux accès au site ont été évalués. Globalement, le projet conduira en sens cumulés à 768 sorties en heure de pointe du matin et 645 sorties en heures de pointe du soir. Le fonctionnement du nouveau giratoire entre la RD 117 et la rue de Vilgenis a été étudié. Cette analyse aurait gagné à également inclure les carrefours d'accès au site. L'étude conclut que le trafic sera fluide après projet et aménagement du giratoire. Or des remontées de file jusqu'à près de 290 m sur la branche de Vilgenis, et des difficultés de circulation sont actuellement observées. Sur la branche Sud du futur giratoire, des remontées des files jusqu'à environ 130 m sont prévues, alors qu'un giratoire existant est situé 60m plus au sud. . De plus, le doublement prévu de la RD 120 dans le cadre d'un futur projet du Conseil Départemental, pourrait charger davantage le nouveau giratoire. L'étude aurait ainsi gagné à intégrer ces différentes hypothèses (interactions entre les giratoires, doublement de la RD120, difficultés de circulation constatées).

Le projet prévoit un maillage de cheminements doux et un rabattement piéton et cyclable vers les transports en commun locaux existants et futurs (bus et station de tram-train), ce qui est pertinent. Le projet prévoit également 1600 places de stationnement sur la zone de logements, soit 1,6 places par logement, ce qui est élevé et ne favorise pas le recours aux transports en commun.

L'étude d'impact intègre utilement une estimation de différents flux de polluants générés par le trafic routier induit par le projet. La méthodologie utilisée aurait pu davantage être expliquée, en lien avec les calculs effectués concernant les déplacements. La pollution supplémentaire paraît conséquente, d'environ 20% (COV) à environ 45% (particules) selon les paramètres qualitatifs. Une conclusion sur le caractère notable ou non de l'impact résiduel aurait été la bienvenue. Par ailleurs, l'analyse aurait gagné à analyser précisément l'impact de l'implantation du groupe scolaire, à l'aide d'une évaluation quantitative des



risques sanitaires. En effet, ce dernier sera localisé à proximité de la rue de Vilgenis (source potentielle d'émissions polluantes).

L'étude d'impact intègre une modélisation de l'ambiance sonore sur la zone d'étude après projet, intégrant le bruit induit par les déplacements routiers générés. Elle aurait pu préciser dans quelle mesure les projets de renforcement de transports en commun sur le secteur ont été pris en compte dans les hypothèses de cette modélisation. L'étude conclut à une augmentation de niveau sonore inférieure au seuil réglementaire de 2 dB, au niveau des points de mesure des voiries existantes (sud et est). Le projet prévoit un isolement acoustique des façades des nouveaux bâtiments en entrée Sud du site, afin de garantir une ambiance sonore intérieure inférieure à 35dB (niveau admissible de bruit). Pour ce qui concerne le groupe scolaire, il est envisagé de disposer les salles de classe et de vie du groupe scolaire vers le nord. Le dossier aurait pu justifier l'implantation de ce public dans une zone d'exposition sonore majorante.

#### Phase travaux

Les travaux s'échelonnent sur 7 ans. Etant donné leur durée, une justification des contraintes conduisant à ce planning aurait pu être présentée. Concernant la biodiversité, l'évitement de la période de l'année la plus impactante (mars à juin est évoqué dans l'étude) aurait mérité d'être davantage affirmé. Le dossier aurait également pu aborder la protection des espèces patrimoniales ou protégées. Le projet prévoit des mesures de gestion des émissions de poussières, des impacts sur les déplacements routiers et piétons, et des nuisances sonores. Toutefois, le niveau acoustique en limite de chantier sera de 80 dB. Des précisions (espèces protégées, nuisances, moyens financiers, etc.) pourront être présentées aux phases ultérieures du projet.

#### Énergie

Le pétitionnaire gagnera à finaliser l'étude de faisabilité réglementaire prévue à l'art. L 128-4 du Code de l'urbanisme, aux phases ultérieures du projet. Il est indiqué que l'opportunité du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid est toujours en cours d'étude. Or l'étude d'impact propose une étude d'opportunité économique pour la mise en place d'un réseau de chaleur. Par ailleurs, le potentiel de développement en énergies renouvelables sur le site a fait l'objet d'une analyse montrant que les énergies solaires thermiques et photovoltaïques, de bois énergie, géothermiques / hydrothermiques, et aérothermiques peuvent être développées, à un degré restant toutefois à préciser.

L'autorité environnementale recommande de préciser l'étude relative au réseau de chaleur et le niveau d'ambition du projet lors des phases ultérieures du projet.

#### Effets cumulés

L'étude d'impact aborde les effets cumulés avec les projets alentours. Selon l'étude, le seul projet nécessitant d'être inclus dans cette analyse, au titre de la réglementation, est le projet de tram-train Versailles-Evry. Le raisonnement ayant conduit à cette conclusion aurait mérité d'être davantage précisé. D'autres projets sur le secteur ont en effet fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale depuis 2011, et ne sont a priori toujours pas achevés. Deux d'entre eux (ZAC de la Bonde à Massy, ZAC Franciades-Opera à Massy) sont à cet égard cités à l'état initial (p121 et 122). L'analyse aurait également gagné à approfondir davantage les thématiques à plus fort enjeu (en particulier les déplacements et pollutions et nuisances associées, le paysage, et la phase travaux).

#### Modalités de suivi et estimation globale des dépenses pour la mise en place des mesures pour éviter, réduire, compenser

L'étude d'impact aborde les modalités de suivi des mesures en faveur de l'environnement et de la santé, ce qui est apprécié. Toutefois, elle aurait gagné à préciser la nature du suivi de la biodiversité, notamment sur la zone naturelle, et à intégrer un suivi de la pollution atmosphérique au droit du groupe scolaire, ainsi qu'un suivi des nuisances sonores supplémentaires auxquelles seront exposés les riverains. Les modalités de suivi de la



pollution des sols auraient pu être également précisées, en conformité avec la servitude concernée.

L'étude d'impact estime à 2 418 500 € HT le coût des dépenses pour la mise en place des mesures en faveur de l'environnement et de la santé. Trois postes, « assainissement », « aménagements paysagers », et « milieu naturel », sont énumérés. Leur contenu précis pourrait être détaillé. Par ailleurs, d'autres thématiques pourraient être examinées (bruit, énergie, risques naturels, déplacements notamment).

#### **4. L'analyse du résumé non technique**

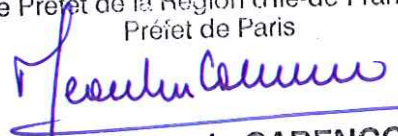
L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le résumé non technique est bien illustré. Il aurait gagné à adopter un style plus synthétique, et à se focaliser davantage sur les principaux enjeux et impacts du projet. La description du projet inclut certaines informations qui ne figurent pas dans la partie dédiée de l'étude d'impact (ouverture du parc au public, synergie avec la desserte du tram-train). Elle aurait par ailleurs gagné à inclure le giratoire entre la rue de Vilgénis et la RD 117. La partie relative aux milieux naturels aurait gagné à mentionner la présence d'espèces remarquables voire protégées. Une conclusion quant aux impacts résiduels du projet aurait été la bienvenue.

#### **5. Information, Consultation et participation du public**

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

Le préfet de région, autorité environnementale

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

  
Jean-François CARENCO