

PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le

06 SEP. 2017

Évaluation environnementale des projets
Nos réf : EE-1308-17

**Avis de l'autorité environnementale
sur le projet de construction d'un ensemble immobilier de logements sis chemin du
Vieux Pavé de Bruyères-le-Châtel à Linas (Essonne)**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet immobilier du chemin du Vieux Pavé de Bruyères-le-Châtel à Linas (Essonne), présentée dans le cadre de la procédure de permis de construire. Le projet est soumis à évaluation environnementale suite à la décision n°DRIEE-SDDTE-2017-020 du 07 février 2017.

Situé sur l'emprise d'une ancienne casse automobile, le projet vise à construire quatre bâtiments (12 844 m² de surface de plancher totale) afin d'accueillir 183 logements sociaux.

Particulièrement marqués par la proximité de la RN 20 qui supporte un très important trafic, les principaux enjeux environnementaux concernent la qualité des sols, les risques technologiques, les déplacements, la qualité de l'air, les nuisances sonores ainsi que le cadre de vie.

Afin d'assurer la bonne prise en compte de ces enjeux, l'autorité environnementale recommande :

- de préciser la description du projet en indiquant explicitement les distances entre les bâtiments et la RN 20 ;
- de présenter une étude du trafic afin d'exposer l'état et le fonctionnement du trafic actuel ainsi que l'impact du projet au regard du trafic prévisionnel ;
- d'étayer l'analyse des résultats relatifs aux ambiances sonores et de décrire précisément les mesures de réduction d'exposition envisagées en expliquant les dispositifs de suivi prévus ;
- d'approfondir l'analyse du contexte paysager et du cadre de vie ;
- d'étayer les explications quant à la gestion des terres polluées lors de la création des espaces verts du projet notamment au niveau des canalisations de transport de gaz et de pétrole situées au nord.

L'autorité environnementale souligne que le projet prévoit, en l'état, l'implantation de certains logements ouvrant directement et de façon très rapprochée sur la RN 20, conduisant à exposer des habitants à des nuisances et pollutions importantes. L'autorité environnementale recommande à ce titre, d'étayer la présentation des alternatives envisagées pour éviter cette exposition en expliquant, en ce sens, les avantages et inconvénients environnementaux des esquisses de solutions de substitution exposées dans l'étude.

L'étude d'impact explique que le projet s'inscrit dans les orientations du plan local d'urbanisme (PLU) de Linas qui vise notamment à requalifier en boulevard urbain la RN 20. A ce titre, il apparaît nécessaire pour comprendre le contexte de réalisation du présent projet de préciser les niveaux d'engagement de la requalification du boulevard urbain ainsi que les impacts prévisibles de cette opération sur le futur trafic routier et sur les nuisances associées (air et bruit).

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.

Le projet de construction d'un ensemble immobilier de logements sis chemin du Vieux Pavé de Bruyères-le-Châtel à Linas (Essonne) est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 39°).

Le présent projet a fait l'objet de la décision n°DRIEE-SDDTE-2017-020 du 07 février 2017 portant obligation de réaliser une étude d'impact. Cette décision était en particulier motivée par l'importance d'enjeux sanitaires (pollution de l'air et nuisances sonores notamment).

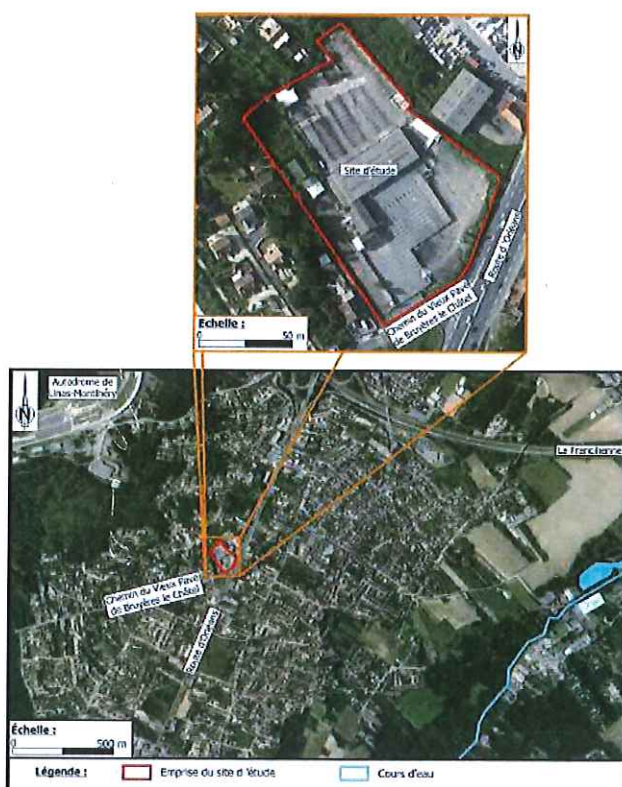
1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

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 considération dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Cet avis est rendu dans le cadre du dossier relatif à la demande de permis de construire. Il porte sur l'étude d'impact présentée par la SCCV LINAS BRUYERE datée de juin 2017. A la suite de la consultation du public, 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 du projet

Le projet consiste en la construction d'un ensemble immobilier de quatre bâtiments destinés à accueillir 183 logements sociaux (soit environ 510 personnes estimées). Localisé dans la partie sud de la commune de Linas, le site du projet porte sur une emprise de 11 860 m² qui se trouve plus précisément à l'angle du Chemin du Vieux Pavé de Bruyères-le-Châtel et de la route nationale 20 (route d'Orléans).



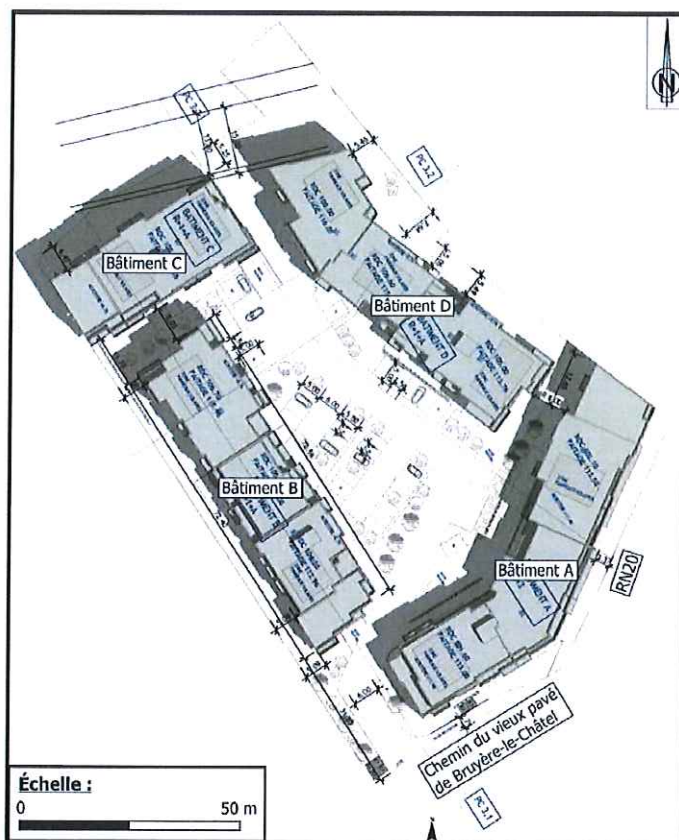
Vue projetée du projet depuis le nord-est de la RN 20 - Source : Etude d'impact p 88

Le site du projet correspond à une ancienne casse-automobile, dont l'activité a commencé à la fin des années 60 et a cessé à la fin de l'année 2015. Les terrains sont actuellement composés de divers bâtiments et hangars ainsi que de zones bétonnées ou goudronnées.

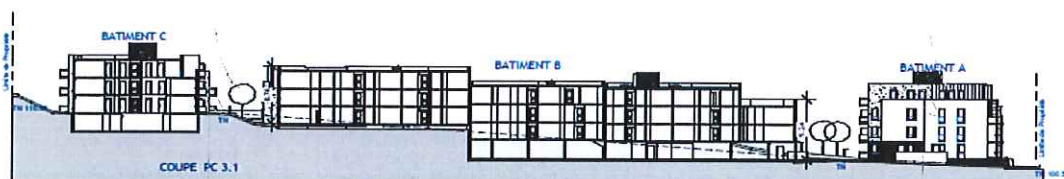
En ses abords immédiats, le site d'implantation est délimité :

- à l'est et au sud-est, par la RN 20 puis par des zones d'activités et des pavillons avec jardins ;
- au nord et nord-ouest, par des pavillons avec jardins puis par le chemin de Tabor ;
- à l'ouest et au sud-ouest, par des pavillons avec jardins ;
- au sud, par le chemin du Vieux Pavé de Bruyères-le-Châtel puis par un restaurant et des garages automobiles.

En termes de programmation, le projet prévoit de développer 12 844 m² de surface de plancher totale. Les quatre bâtiments, implantés selon le plan masse ci-dessous, seront édifiés en R+2+ attiques (bâtiment A) et en R+1+attiques (bâtiments B, C et D). Le projet prévoit la création d'espaces verts collectifs ainsi que 192 places de stationnement dont 154 seront implantées sur l'unique niveau de sous-sol.



Plan masse du projet - Source : Etude d'impact p 24



Coupe de principe des bâtiments C, B et A - Source : Etude d'impact p 4

S'agissant du programme opérationnel, l'étude d'impact indique que le projet sera conduit en quatre phases avec dans l'ordre la démolition de l'ensemble des bâtiments existants, les terrassements et mouvements de terrain, la construction des immeubles et, enfin, la mise en place des voiries et espaces verts.

L'autorité environnementale recommande de renseigner le calendrier du projet en indiquant la durée prévisionnelle des phases de travaux ainsi que leurs dates de commencement et d'achèvement.

L'étude d'impact indique, lors de la présentation du projet (cf. p 3 - résumé non technique), que « *la RN 20 sera requalifiée en boulevard urbain, où les limitations de vitesse seront revues à la baisse* ». Afin de précisément comprendre le contexte d'implantation du projet, il serait nécessaire d'indiquer la nature et le niveau d'engagement de ce projet. De même, des précisions sur la possible arrivée d'un transport en commun en site propre apparaissent utiles afin d'appréhender les différentes échéances de transformation annoncées de la RN 20.

L'autorité environnementale souligne que la proximité de la RN 20, axe routier à 2x2 voies très fortement fréquenté, a en grande partie motivée la décision d'obligation d'étude d'impact précitée compte tenu de la possible exposition des futures populations aux nuisances engendrées par cette voirie. La pertinence de ce projet d'implantation de logements à proximité immédiate de la RN 20 apparaît ainsi étroitement liée aux conditions et capacités de requalification de cet axe.

L'autorité environnementale recommande de renseigner dans l'étude d'impact les distances de chaque bâtiment par rapport à la RN20 et ses voies d'accès¹.

2. L'analyse de l'état initial du site

Les principaux enjeux environnementaux concernent la qualité des sols, les risques technologiques, les déplacements, la qualité de l'air, les nuisances sonores ainsi que le cadre de vie.

Le site d'implantation est tout particulièrement marqué par la proximité de la RN 20, dont le fort trafic est source de nuisances sonores et d'émissions polluantes significatives. Afin de permettre une bonne compréhension de ce contexte environnemental, l'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une analyse claire de l'état du trafic et du fonctionnement du réseau viaire.

Qualité des sols

Le site d'implantation est occupé par une ancienne casse automobile, référencée comme installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE). Des activités d'entreposage, dépollution, démontage et découpage de véhicules hors d'usage ainsi que des activités de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur y étaient exercées.

Afin de définir la qualité des sols, des sondages de sols sur l'ensemble du site (hors emprises bâties) ont été réalisés en décembre 2016 sur une profondeur comprise entre 2 et 4 mètres. Les résultats d'analyses montrent la présence de concentrations en métaux lourds supérieures aux valeurs de références de la région Île-de-France. Des marquages en hydrocarbures totaux et en hydrocarbures aromatiques polycycliques ont également été retrouvés ainsi que des anomalies en antimoine, molybdène et plomb lessivable. L'étude indique qu'une partie des terres est ainsi non inerte.

L'étude précise que des piézomètres ont été installés sur le site à 10 mètres de profondeur en vue de réaliser des prélèvements d'eau pour vérifier la qualité d'un éventuel aquifère superficiel. Ces piézomètres se sont révélés être secs en décembre 2016 et en avril 2017. Par ailleurs, selon les cartes de référence du bureau de recherches géologiques et minières (BRGM), le site d'implantation est concerné par un faible risque de remontée de nappe.

¹ Selon les plans transmis au dossier de permis de construire, les logements de la façade sud sont localisés à 3,37 mètres de la voie de sortie de la RN20.

Risques technologiques

L'étude d'impact identifie et localise clairement la présence des deux canalisations souterraines de transport d'hydrocarbures et de transports de gaz sous haute pression, situées au nord du site d'implantation. L'étude rappelle (cf. p 97) les principales prescriptions issues des servitudes relatives à ces canalisations, notamment en termes de distances de recul.

Déplacements

Le site d'implantation est marqué par la proximité immédiate de la RN 20 (route d'Orléans) qui le longe sur sa partie sud et sud-est. L'étude d'impact rappelle, de façon très succincte, dans la partie relative aux impacts du projet, que cette route connaît une importante fréquentation avec un trafic journalier moyen annuel de 77 800 véhicules par jour. L'autorité environnementale recommande de préciser la source de cette donnée et de présenter une véritable analyse du trafic routier afin de correctement appréhender les volumes de flux, la fonctionnalité de cet axe routier ainsi que son rôle et son importance dans l'organisation du réseau routier. L'autorité environnementale rappelle, en ce sens, que la MRAE d'Ile-de-France dans son avis précité relatif au PLU de Linas a souligné que « *les projets d'urbanisme contribuant [...] à augmenter l'exposition de nouveaux habitants aux risques sanitaires [liés au trafic routier] ne peuvent être envisagés sans une étude de trafic rigoureuse et menée à une échelle adéquate.* »

L'autorité environnementale recommande également d'exposer les offres de transport en commun ainsi que le réseau de déplacements actifs (pistes cyclables et axes piétons) existants sur le secteur d'étude.

Ambiance sonore

Une étude de l'ambiance sonore du site a été réalisée en avril 2017 au moyen de deux points de mesures implantés en limite de la RN 20 ainsi qu'au centre du site d'implantation. L'étude d'impact expose les principaux résultats en précisant que les niveaux sonores du site varient entre 73,5 dB, au plus près de la route, à environ 55 dB, en limite nord. Au centre, la moyenne des niveaux est d'environ 65 à 70 dB. Il apparaît ainsi que le site est particulièrement exposé aux nuisances sonores générées par le trafic routier de la RN 20. L'autorité environnementale relève que la période de mesures (14 au 20 avril 2017) correspond à une période de vacances scolaires et est donc susceptible de ne pas être totalement représentative d'une situation d'activité normale.

Afin d'apprécier correctement les niveaux relevés, l'autorité environnementale recommande d'étayer l'interprétation des résultats, en qualifiant explicitement les différentes ambiances sonores relevées au regard des échelles de bruit et des seuils de perturbations définis par les instances sanitaires, notamment l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). L'autorité environnementale rappelle que l'OMS considère qu'un niveau de L_{aeq}^2 de 55 dB en journée correspond à une forte gêne tandis qu'en période nocturne ce seuil est ramené à 45 dB.

Par ailleurs, l'autorité environnementale recommande d'indiquer le classement appliqué à la RN 20 en matière de réglementation vis-à-vis du bruit et d'exposer, le cas échéant, les différentes prescriptions applicables en matière d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation.

Qualité de l'air

La commune de Linas est localisée en zone sensible pour la qualité de l'air au titre du schéma régional climat, air et énergie (SRCAE) d'Ile-de-France. Afin de caractériser plus précisément la qualité de l'air au droit du site, des mesures de poussières ($PM^{2,5}$ et 10), de composés organiques volatils et de dioxyde d'azote (NO_2) ont été réalisées en plusieurs endroits du site en avril 2017. Les moyennes mesurées sont clairement exposées et comparées aux valeurs guides de l'OMS. L'étude d'impact explique que les résultats montrent des dépassements pour ce qui concerne les $PM^{2,5}$ et NO_2 . L'autorité

² L_{aeq} : Niveau de pression acoustique continue équivalent.

³ PM : (d'après la terminologie anglaise particulate matter). Le terme PM_{10} désigne les particules fines dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres tandis que le terme $PM_{2,5}$ désigne les particules plus fines dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres.

environnementale précise que l'objectif de qualité a été réévalué par l'OMS pour les PM 10 et fixé à 20 µg/m³ au lieu de 30 µg/m³. En conséquence et aux vues des résultats, des dépassements des valeurs guides concernent également les PM10.

Paysage et cadre de vie

L'étude d'impact présente, au moyen de photographies, l'état du site et de ses abords. La présentation du contexte paysager, marqué par la présence de la RN 20 et de différents sites d'activités et industriels la bordant directement gagnerait à être complétée d'une analyse des enjeux d'insertion du projet afin de pouvoir dégager les atouts paysagers du site ainsi que les points plus hostiles. A ce titre, une analyse de la perception de la RN 20 par les habitants du secteur d'étude aurait dû être réalisée.

3. Impacts du projet et justification

3.1 Justification du projet retenu

L'étude d'impact indique que « *le présent projet a été retenu car il permet de satisfaire au plan local d'urbanisme de Linas* » qui prévoit notamment de reconquérir la RN 20 en lui donnant un caractère plus urbain. En ce sens, le maître d'ouvrage explique qu'il a dû prendre en compte un ensemble de contraintes réglementaires imposées par le PLU en termes de hauteur et de distances de recul par rapport à la RN 20 ainsi que l'obligation de créer un minimum de 150 logements sur le site avec 100 % de logements sociaux.

L'autorité environnementale indique que le seul respect des règles du PLU ne permet pas de garantir une bonne prise en compte de l'environnement par le projet. En ce sens, l'autorité environnementale rappelle les observations formulées par la Mission régionale d'autorité environnementale d'Ile-de-France qui, dans son avis n°2016-08⁴ du 13 octobre 2016 relatif au projet de révision du POS de Linas en vue de l'approbation d'un PLU, a souligné que « *le rapport de présentation [portant évaluation environnementale du projet de révision du POS] ne permettait pas de démontrer une bonne prise en compte des enjeux environnementaux du territoire communal par le projet de PLU notamment pour ce qui concerne [...] la réduction de l'exposition aux nuisances et pollutions occasionnées par le trafic routier.* »

Il serait donc utile de préciser, de façon plus étayée, les avantages environnementaux des différents scénarios étudiés tant en termes d'organisation spatiale que de dispositions constructives. L'autorité environnementale recommande également de préciser si des solutions de substitution au présent projet, respectant les prescriptions du PLU, ont pu être définies notamment afin d'éviter ou de réduire l'exposition des populations aux nuisances générées par la RN 20. A ce titre, l'autorité environnementale recommande d'étudier les alternatives pour éviter l'implantation de logements donnant directement sur la RN 20⁵, tout en maintenant le cas échéant, le principe d'un front bâti permettant de réduire les nuisances à l'arrière de ce front.

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

Pollution des sols

Une évaluation des risques sanitaires a été menée dont les résultats montrent des niveaux de risques acceptables en étant toutefois proches des limites d'acceptabilité en particulier pour le scénario par ingestion de sol qui génère la majorité des risques selon l'étude (cf. annexe 10 p 2). Le bureau d'étude en charge de l'évaluation des risques préconise ainsi l'excavation des terres en surface et le recouvrement par des terres saines sur l'ensemble du site. L'étude d'impact indique dans ses conclusions (cf. p 110) que « *la mise en oeuvre de mesures simples de gestion par recouvrement de toutes les surfaces soit par des revêtements pérennes (béton, enrobés...) soit par des terres saines d'apport reposant sur*

⁴ http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/161013_MRAe_Avis_sur_PLU_Linas_91_delibere.pdf

⁵ Selon les plans transmis au dossier de permis de construire, des logements de la façade sud du bâtiment A, seront directement orientés, via des chambres et balcons notamment, vers la RN20 distante d'environ 3,3 mètres.

un géotextile a été prise en compte dans la conception du programme immobilier. » L'autorité environnementale recommande de préciser quelles mesures seront mises en oeuvre pour la création des espaces verts et comment celles-ci s'articuleront avec les règles de servitudes concernant les canalisations de transport (notamment si des excavations sont prévues).

Déplacements

Les éléments présentés sont trop succincts pour permettre d'appréhender les impacts du projet sur le trafic routier. L'étude d'impact nécessite d'être complétée pour exposer les hypothèses de déplacements retenues et indiquer clairement les volumes de flux générés ainsi que les volumes totaux attendus sur les différents axes routiers concernés, notamment la RN 20 qui connaît déjà une très forte fréquentation.

Le dossier indique que pour ne pas embouteiller le chemin du Vieux Pavé de Bruyères-le-Châtel, et indirectement la RN 20, une voie de décélération et dégagement sera mise en place le long de la façade sud du bâtiment A.

Les possibilités d'utilisation et d'accès aux modes de déplacements en commun et de déplacements actifs ne sont pas évoquées. Ces points nécessitent d'être abordés.

Nuisances sonores

Une modélisation de l'état futur de l'ambiance sonore du site a été réalisée (cf. annexe 15). Les résultats ainsi que certaines cartes sont présentées dans l'étude d'impact (cf. p 100). Le bâtiment A, dont la façade sud sera très fortement exposée aux bruits générés par le trafic routier permettra de réduire les niveaux sonores sur certaines zones situées derrière le bâtiment. Afin d'apprécier et visualiser distinctement les évolutions d'ambiance sonore, l'autorité environnementale recommande de présenter une carte des écarts de niveaux sonores.

Afin de répondre aux exigences réglementaires prévues en matière d'isolement acoustique, l'étude d'impact expose les niveaux d'isolement minimum qui seront appliqués sur chaque façade (cf. p 101). L'autorité environnementale recommande de décrire les mesures mises en oeuvre pour satisfaire ces niveaux, leur estimation financière ainsi que les modalités de suivi prévues.

Qualité de l'air

L'analyse de l'impact du projet sur la qualité de l'air est succinctement effectuée. Le dossier indique que les installations implantées sur le site n'induiront pas de modification de qualité de l'air dans la commune de Linas dans la mesure où elles ne comportent pas d'activités émettrices d'émissions polluantes. L'étude explique, par ailleurs, que le projet produira une augmentation (sans la quantifier) de la circulation sur le secteur d'étude induisant une légère augmentation de la pollution atmosphérique dans la zone d'étude. Le dossier indique, sans éléments de modélisation, que l'immeuble (i.e bâtiment A) qui sera implanté en bordure de la RN 20 permettra de diminuer les retombées de poussières provenant de la RN 20 sur la zone pavillonnaire plus au Nord-Ouest.

S'agissant de l'exposition des futures populations aux émissions polluantes de la RN 20, qui reste l'un des principaux enjeux environnemental et sanitaire du projet, le dossier indique que le bâtiment A sera doté d'un double-mur et de loggias pour limiter les ouvertures sur la RN 20 et que, par ailleurs, les chambres seront équipées de grilles de ventilation spécifiques.

Compte tenu des niveaux d'émissions de bruit de la RN 20 et de la proximité immédiate de logements, l'autorité environnementale considère qu'il est nécessaire de décrire de façon étayée les mesures de réduction aux expositions, en expliquant leur fonctionnement ainsi que les effets attendus (avec des niveaux de seuils précis). Une analyse des dépenses correspondantes nécessite également d'être intégrée dans l'étude d'impact conformément aux dispositions de l'article R. 122-5-8° du code de l'environnement.

Risques technologiques

L'étude d'impact rappelle les différentes préconisations édictées par le ministère en charge de l'environnement en matière de prise en compte des canalisations de transport et explique que le projet respectera les dispositions prévues par les servitudes notamment en termes de

recul et de modification de terrain. L'étude indique qu'une zone non bâtie (espaces verts) d'une distance de 15 mètres de part et d'autre des deux canalisations sera prévue dans le projet.

Paysage et cadre de vie

L'analyse de l'impact paysager est rapidement menée ne permettant pas de comprendre distinctement les effets générés sur les secteurs avoisinants. L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de photographies, croquis ou photomontages afin d'illustrer, en fonction des points de vue mentionnés, les effets du projet. Une attention toute particulière nécessite d'être menée quant à l'articulation du projet avec les tissus pavillonnaires avoisinants.

Il serait également utile d'étudier le futur cadre de vie (perceptions visuelles proches en particulier) qui sera offert aux populations qui résideront dans les bâtiments notamment en ce qui concerne le bâtiment A qui bordera directement la RN 20.

Effets cumulés

Le projet de ZAC Carcassonne⁶ qui prévoit notamment la construction de 512 logements (soit environ 1331 habitants) ainsi que la création de nombreux équipements publics, à l'est de la commune, n'est pas évoqué dans l'étude d'impact. La prise en compte de ce projet apparaît nécessaire notamment s'agissant de la prise en compte des effets cumulés sur le trafic routier.

4. L'analyse du résumé non technique

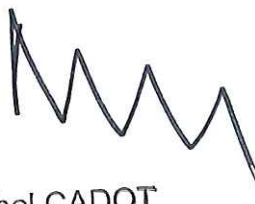
L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le résumé de la présente étude d'impact (5 pages) nécessiterait d'être plus étoffé notamment avec l'ajout d'illustrations (cartographies, croquis) permettant d'appréhender clairement les principaux enjeux environnementaux du site. L'autorité environnementale recommande également d'exposer distinctement les enjeux concernant les conditions d'expositions des futures populations aux nuisances générées par la RN 20.

L'autorité environnementale recommande de modifier le résumé pour intégrer, le cas échéant, les modifications qui seraient apportées à l'étude d'impact pour tenir compte des observations formulées dans le présent avis.

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'énergie d'Île-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale



Michel CADOT

⁶ Avis de l'autorité environnementale du 17 novembre 2015 – EE-1093-15 – sur le projet de ZAC « Carcassonne » sur la commune de Linas, dans le département de l'Essonne.