

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) de Vilgénis à Massy (Essonne)

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet de Vilgénis à Massy, datée de septembre 2016, et présentée par la Ville de Massy dans le cadre d'un projet de réalisation de ZAC. Le projet a fait l'objet d'un premier avis de l'autorité environnementale en date du 31 décembre 2015, dans le cadre de la procédure 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 gestion de l'eau, les risques naturels et technologiques, les sites et sols pollués, la biodiversité et les zones humides, le paysage et les déplacements et nuisances associées.

L'analyse des enjeux et des impacts environnementaux du projet a été approfondie, notamment en ce qui concerne la qualité de l'air, la gestion de l'eau et les zones humides. Même si l'analyse de la pollution des sols a été consolidée, elle mériterait encore de faire l'objet de plus amples précisions, tout comme les thématiques des déplacements, du paysage et de l'énergie.

L'Autorité environnementale recommande en particulier :

- de réaliser une évaluation quantitative des risques sanitaires, une analyse des risques résiduels et un plan de gestion pour ce qui concerne la pollution des sols, des gaz du sol et des eaux souterraines, et de joindre ces documents au dossier ;
- d'inclure des photomontages montrant l'insertion paysagère du projet depuis les environs ;
- de préciser les conditions de raccordement du projet à un réseau de chaleur.

*

* *

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.

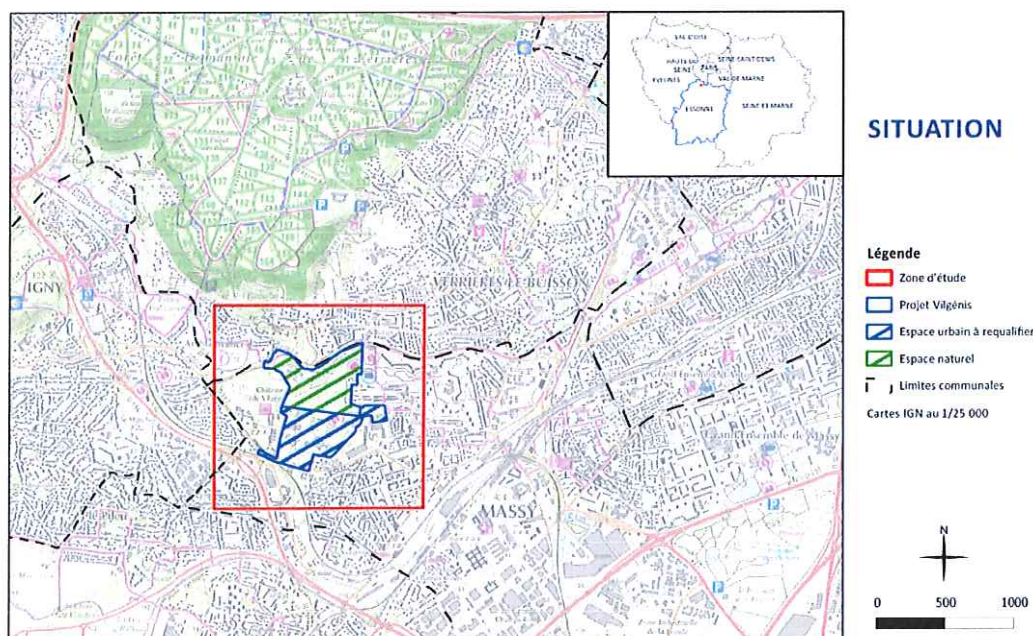
1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

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 réalisation de la zone d'aménagement concerté (ZAC) de Vilgénis à Massy (91). Il porte sur le dossier d'étude d'impact daté de septembre 2016. Le projet a fait l'objet d'un premier avis de l'autorité environnementale en date du 31 décembre 2015, dans le cadre de la procédure de création de ZAC. L'étude d'impact a été mise à jour à la suite de cet avis. Ces évolutions sont clairement mises en évidence dans le document, ce qui est apprécié.

1.3. Contexte et description du projet

Massy, ville de 45 902 habitants (en 2013), 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. Le nouveau plan local d'urbanisme (PLU) de Massy, approuvé en septembre 2016, a défini une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) conjointement à l'élaboration du projet de ZAC. Le site du projet, actuellement propriété d'Air France (qui a délocalisé la majeure partie de ses activités), s'étend sur une superficie de 38 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. La surface de plancher développée sera au maximum de 89 000 m² (81 000 m² pour les logements, 6 000 m² pour les équipements publics et 2 000 m² pour les activités).

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 principalement réalisées sur les tracés existants (p. 33), et un nouveau chemin à l'est (p. 184). Des aménagements routiers connexes, notamment l'accès au site depuis la RD 120 (rue de Vilgénis) et la transformation de l'intersection de la RD 117 et de la RD 120 en giratoire, seront réalisés.

L'étude d'impact présente l'évolution des plans-masse du projet (p. 34), à la suite du processus de concertation et à l'affinement des études techniques. Le dossier renvoie à un document annexe pour le dernier plan retenu (cf. PLAN MASSE hors texte). L'autorité environnementale aurait apprécié qu'un tel plan figure dans le corps de l'étude d'impact, qu'il précise les hauteurs des bâtiments et qu'il comporte une légende pour l'ensemble des éléments de la carte (en particulier, pour les éléments bâtis et leurs sous-sols).

Le site pourrait être desservi directement en 2023 par une station du tram-train Versailles / Evry via Massy. La ville de Massy a ainsi demandé la création d'une gare au niveau du quartier du Pileu, à proximité du site de Vilgénis.

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 2017 pour s'achever en 2024, selon 4 phases avec des livraisons échelonnées : le déménagement du stade du lycée en 2017-2018, l'aménagement de l'ouest du site d'ici à 2021 (logement et groupe scolaire), la création du quartier est de 2018 à 2022, les constructions dans la partie nord de l'espace urbanisé de 2020 et 2022 et enfin, la réalisation des logements au sud-est de 2022 à 2024. L'ouverture du parc au public (nord du site) est souhaitée pour 2020.

2. L'analyse des enjeux environnementaux

Les principaux enjeux environnementaux sont la gestion de l'eau, les risques naturels et technologiques, les sites et sols pollués, la biodiversité et les zones humides, le paysage et les déplacements et nuisances associées.

Gestion de l'eau

9 hectares sont imperméabilisés, soit 45 % de la surface de l'espace urbain à requalifier (p. 118). Dix piézomètres ont été posés sur le site, en réponse à une remarque de l'autorité environnementale dans son précédent avis. Leur niveau d'eau a été relevé en novembre 2015 et janvier 2016. Les mesures mettent en évidence une nappe présente à une faible profondeur, voire subaffleurante (p. 58). L'étude d'impact indique que de ce fait, les sols sont peu favorables à l'infiltration des eaux pluviales (p. 45). L'étude conclut à la nécessité d'une vigilance vis-à-vis de la qualité des eaux souterraines au droit du projet.

Risques naturels et technologiques

L'analyse des caractéristiques des sols en place a été approfondie sur la base d'une étude géotechnique, en réponse à une remarque de l'autorité environnementale dans son précédent avis. Les sols présentent des formations sableuses, limoneuses et argileuses, surmontées d'une couche de remblais d'une épaisseur de 1 à 3 mètres.

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 partie du site est également située dans une zone d'aléa fort pour le risque de retrait-gonflement des argiles (p. 69), du fait de la présence d'une nappe subaffleurante et de la nature argileuse des sols.

Une canalisation haute pression de transport de gaz est située à proximité immédiate du site, en bordure est.

Sites et sols pollués

11 sites BASIAS sont recensés sur la zone d'étude (p. 126). Le site du projet a également accueilli des sources potentielles de pollution dans le cadre des activités d'Air France. Plusieurs diagnostics de pollution des sols ont été réalisés sur le site depuis 2002, notamment dans le cadre de la cessation d'activités du site d'Air France. Des servitudes liées à la pollution des sols ont été arrêtées en 2012¹. 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.

Des précisions ont été apportées dans le dossier en réponse à une remarque de l'autorité environnementale. Une note de synthèse des différentes études, datée de janvier 2016 et jointe au dossier, a été produite dans le cadre des projets de construction (cf. annexe 08). Cette note préconise la réalisation d'investigations complémentaires notamment en ce qui concerne les gaz du sol et les eaux souterraines. L'étude d'impact fait état d'investigations menées en 2015 et 2016 et conclut, à l'appui d'extraits d'une synthèse datant de mai 2016,

¹ Arrêté préfectoral n° 2012-PREF/DRCL/BEPAFI/SSPILL/618 du 12 octobre 2012

à l'existence de pollutions résiduelles aux hydrocarbures parfois significatives au niveau des zones 2 et 4 identifiées dans l'arrêté préfectoral établissant les servitudes. Toutefois, la synthèse de mai 2016 n'est pas jointe au dossier et les éléments présentés (notamment, dans le tableau 35 en p. 131) ne permettent pas de caractériser de façon chiffrée les niveaux de pollution des sols, gaz du sol et eaux souterraines sur certaines zones du site. Des clarifications sur l'état des milieux, et leur compatibilité sanitaire avec le projet, restent donc à apporter.

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) (p. 73), 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 400 m 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 fournit désormais une carte de localisation des espèces patrimoniales et protégées identifiées, en réponse à une remarque de l'autorité environnementale. De même, le dossier a été complété (p. 67-68) en ce qui concerne la caractérisation et la délimitation des zones humides. Des sondages pédologiques complémentaires et une étude de la végétation ont permis de délimiter un périmètre de 1,37 hectares aux abords de l'étang des graviers et du talweg situés respectivement au nord-est et à l'est du site.

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. À 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 (secteur du parc du château de Vilgénis) se substitue à son périmètre de covisibilité. Ce secteur de la ZPPAUP, le seul qui concerne le projet, recouvre l'espace naturel ainsi que la frange nord de l'espace urbain à requalifier. 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). L'autorité environnementale relève que, à la suite de la révision du plan local d'urbanisme de la ville, les espaces boisés classés (EBC) sont désormais situés dans leur quasi-totalité au sein de l'espace naturel (p. 75). Au sein de l'espace urbain à requalifier, seule la frange nord du secteur à urbaniser à l'extrême est du site est encore délimitée en tant qu'EBC. L'étude d'impact précise les caractéristiques de ce classement (interdiction de tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisements).

L'autorité environnementale souligne, comme dans son avis précédent, que l'étude d'impact aurait gagné à approfondir l'analyse des enjeux paysagers du site, par exemple en étendant l'analyse du contexte paysager aux communes environnantes (vues lointaines sur le site) et en incluant davantage de prises de vue.

Déplacements et nuisances associées

Le territoire de Massy est densément maillé par des infrastructures routières (autoroutes, nationales, départementales). Des comptages de trafic complémentaires à ceux réalisés dans le cadre du dossier de création en juin 2015 ont été réalisés en octobre 2015 sur la zone d'étude du projet. Les flux en sens cumulés sur la RD 120 – rue de Vilgénis, au sud

du site – sont respectivement de l'ordre de 900 et 800 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) présentent un trafic dense et des difficultés de circulation avec remontées de files en heures de pointe. L'étude d'impact indique (p. 139) qu'une forte augmentation du trafic (de l'ordre de +900 véhicules) a été constatée à l'heure de pointe du matin sur le diffuseur routier du Pileu (carrefour RD 117 / RD 444) entre juin et octobre 2015. Il aurait été intéressant que des précisions sur les causes de cette augmentation soient fournies.

Le territoire de Massy est également desservi par des lignes ferroviaires (TGV, RER B et C) et un réseau de bus. En termes 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). L'ajout d'une carte de la desserte en bus sur la commune aurait été apprécié. 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 p. 146).

L'étude d'impact liste les sources de bruit du secteur et caractérise les nuisances sonores au droit de la zone d'étude (p. 154 et suivantes). 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 sur le site, mais le choix de leur implantation aurait pu être mieux justifié, notamment en ce qui concerne l'absence de points de mesures aux abords du futur groupe scolaire. Une modélisation s'appuyant sur les mesures a également été réalisée. La simulation (à 4 m 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 Vilgénis. L'emprise du projet est globalement en ambiance sonore modérée.

La caractérisation de l'état initial de la qualité de l'air a été approfondie (p. 150 et suivantes), en réponse aux remarques de l'autorité environnementale. Des précisions sont apportées sur la méthodologie retenue (étude Air & Santé de niveau III, en fonction des caractéristiques du projet). L'étude d'impact conclut à une qualité de l'air relativement bonne. Les abords des axes routiers majeurs, notamment ceux de la RD 444 située à une centaine de mètres du projet, présentent toutefois une qualité de l'air plus médiocre.

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 plusieurs zones d'étude, qui sont désormais précisées pour chaque thématique (p. 49-50).

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)).

L'autorité environnementale relève que l'étude d'impact fournit des précisions concernant la prise en compte d'un certain nombre de documents de planification, comme demandé dans l'avis de décembre 2015, ce qui est apprécié. C'est le cas notamment pour le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF), le plan local de l'habitat (PLH), le nouveau plan local d'urbanisme de Massy (PLU), le schéma régional climat air énergie d'Ile-de-France (SRCAE), le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)

Seine Normandie, le Schéma Régional de Cohérence Ecologique d'Ile-de-France (SRCE), 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, l'Opération d'Intérêt National (OIN) du Plateau de Saclay et le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDU).

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

Gestion de l'eau

L'étude d'impact inclut des données précises sur l'imperméabilisation avant et après projet (réduction de 9 hectares à 7 hectares). Le projet conduira ainsi globalement à restituer 3 hectares de zones imperméabilisées, avec notamment la création d'espaces verts (p. 178), et ce, malgré l'aménagement d'une nouvelle partie du site (chemin à l'est).

Les principes de gestion des eaux pluviales ont été affinés dans le cadre du travail de conception du projet. Une étude dédiée a été réalisée (p. 45). La gestion des eaux pluviales à la parcelle avec infiltration n'a pas été retenue compte-tenu de la nature des sols et de la présence de la nappe à une faible profondeur. Le projet prévoit la collecte de l'ensemble des eaux pluviales ruisselant sur le site (p. 215), ainsi que leur rétention dans des bassins de stockage avant rejet au réseau (p. 180). Il est indiqué que le projet respectera le règlement d'assainissement local et son débit de fuite de 0,7 l/ha/s (p. 179). L'autorité environnementale souligne qu'il conviendra de préciser les effets du projet sur le réseau de collecte de la rue de Vilgénis dans le cadre des réaménagements prévus sur cette voie, et notamment de l'éventuelle augmentation de l'imperméabilisation occasionnée par la création d'un giratoire et la mise à deux voies de circulation au niveau des arrêts de bus (p. 205).

Des mesures sont également prévues pour réduire la charge polluante contenue dans les eaux de ruissellements. Une phytoremédiation² sera ainsi mise en place au niveau des noues de collecte. L'autorité environnementale souligne que les solutions retenues mériteront d'être précisément justifiées au regard de leur plus-value épuratoire pour les pollutions chroniques et les pollutions accidentelles.

Le dossier précise désormais (p. 13) que les travaux feront l'objet d'une procédure de déclaration au titre de la loi sur l'eau pour ce qui concerne les rubriques 2.1.5.0 (rejet d'eaux pluviales), 3.2.2.0 (remblais en zone inondable) et 3.3.1.0 (imperméabilisation et remblais en zone humide). Compte-tenu de la création de parkings en sous-sol, l'autorité environnementale note que le projet est également susceptible de nécessiter le rabattement de la nappe. Le cas échéant, le pétitionnaire devra aussi déposer une demande au titre de la loi sur l'eau pour la pose des 10 piézomètres dans le cadre de l'étude géotechnique.

Sites et sols pollués

L'étude d'impact indique qu'un premier plan de gestion, réalisé en 2011, concluait à des risques acceptables pour un usage résidentiel. En revanche, dans certaines zones, la construction de sous-sols devait être encadrée par des mesures à définir dans le cadre d'un nouveau plan de gestion (p. 215). De nouveaux calculs de risques sanitaires ont été réalisés pour des scénarios résidentiels. Ils mettent en évidence des niveaux de risque supérieurs aux seuils réglementaires pour la voie d'exposition par ingestion (p. 216). L'autorité environnementale recommande qu'une évaluation quantitative des risques sanitaires et une analyse des risques résiduels soient menées en prenant en compte l'ensemble des usages prévus sur le site (groupe scolaire, logements, loisirs, fréquentation du parc, etc.). Ces documents, tout comme le plan de gestion, devront être joints au dossier.

Concernant le devenir des terres contenant des pollutions résiduelles, en particulier au droit des zones 2 et 4 faisant l'objet de servitudes, le dossier indique désormais qu'elles

² Décontamination par les plantes des eaux chargées en matière organique ou en contaminants divers (métaux, hydrocarbures, organochlorés, pesticides)

resteront en place compte-tenu de leur profondeur (entre 2 et 6,5 mètres) et de l'absence d'usages sensibles sur ces secteurs (voiries). L'autorité environnementale s'interroge toutefois sur l'éventuel impact de ces terres polluées sur les eaux souterraines. Ce point pourrait utilement être précisé dans le dossier.

Risques naturels et technologiques

Des précisions ont été apportées en ce qui concerne l'effet du projet sur le risque d'inondation, en réponse à une remarque de l'autorité environnementale. Il est indiqué (p. 182) que le pétitionnaire a cherché à limiter les modifications de la topographie dans les zones inondables, afin d'éviter au maximum le rehaussement des terrains, facteur d'aggravation du risque d'inondation pour les parcelles voisines.

Pour ce qui concerne les risques d'inondation par remontée de nappe et de mouvement de terrain, le dossier indique (p. 178 et 182) que des études géotechniques spécifiques à chaque projet de construction seront réalisées, 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. L'autorité environnementale souligne toutefois que le dossier déposé au titre de la loi sur l'eau devra aborder la question des remontées de nappe.

La gestion des risques liés à la canalisation de transport de gaz implantée à l'est du site est désormais abordée dans le dossier (p. 202). Il conviendra toutefois que le dossier rappelle la nature des contraintes engendrées en matière d'urbanisation notamment pour la construction d'établissements recevant du public (ERP) et d'immeubles de grande hauteur (IGH). Ainsi, toute construction d'ERP de plus de 100 personnes ou d'IGH est interdite dans une bande de 5 mètres de part et d'autre de la canalisation. En outre, l'arrêté préfectoral n°2016-PREF/DRCL/BEPAFI/SSPILL/180 du 30 mars 2016 institue des servitudes d'utilité publique concernant la maîtrise des risques autour des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques sur la commune de Massy. L'autorité environnementale invite ainsi l'aménageur à se rapprocher de GRTgaz afin de vérifier dès à présent que ces servitudes n'ont pas de conséquences pour le projet.

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. Des éléments complémentaires sont apportés (p. 184) pour caractériser les effets de l'ouverture au public du parc de Vilgenis, souhaitée pour 2020. Le dossier indique que les aménagements du site, qui sera cédé par Air France au syndicat intercommunal pour l'assainissement de la vallée de la Bièvre (SIAVB) seront d'ampleur limitée. Des espaces de quiétude pour la faune (zones non accessibles au public) pourraient ainsi être mis en place. L'autorité environnementale souligne que les impacts sur la faune de l'ouverture au public de la partie nord du site auraient mérité de faire l'objet d'une analyse plus approfondie, en collaboration avec le SIAVB. Il aurait ainsi été pertinent que plusieurs variantes d'ouverture (géographiques et temporelles) soient étudiées.

Le dossier indique que le projet n'aura aucune incidence en ce qui concerne les plantations d'arbres (p. 184). Les impacts du projet sur les milieux naturels et la biodiversité sont détaillés secteur par secteur (p. 186-187). L'étude aurait toutefois gagné à intégrer des éléments de synthèse sous la forme d'un bilan complet des effets positifs et négatifs, et d'une cartographie superposant les enjeux et les aménagements.

Le projet prévoit des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (p. 187 et suivantes). Ces mesures sont désormais formulées comme des engagements du pétitionnaire. 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, sont également abordés (p. 191). Les effets sur les espèces patrimoniales sont présentés (p. 191 également). Une mesure d'évitement (le maintien d'une bande verte non urbanisée) est prévue pour la Saugue Verveine, espèce à forte valeur patrimoniale présente sur l'espace urbain à requalifier. En

revanche, la population remarquable d'orchidées sera déplacée sur la commune de Massy. La localisation de la nouvelle implantation n'est pas précisée. L'autorité environnementale relève toutefois dans l'étude faune-flore (cf. annexe 03, p. 31) que ce déplacement présente une probabilité de succès très faible.

Le pétitionnaire précise désormais que le dépôt d'un dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées n'est pas nécessaire pour le projet, les espèces protégées étant implantées dans la partie nord du site qui ne fera pas l'objet d'aménagements.

Enfin, l'analyse des effets du projet sur les zones humides a été approfondie (p. 189-190). L'une des deux zones humides identifiées sera impactée par le projet. Une mesure de compensation est prévue avec la re-création de la zone humide au niveau du bassin de gestion des eaux pluviales qui sera implanté à l'ouest du site. L'autorité environnementale souligne que le dossier de demande au titre de la loi sur l'eau devra non seulement s'intéresser à une compensation en termes de surface mais également en termes de fonctionnalités des milieux humides.

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 est rappelée dans le chapitre de présentation des variantes (p. 38). Le projet a été élaboré en collaboration avec l'architecte des bâtiments de France et l'inspecteur des sites. Un avis favorable a été rendu par l'architecte des bâtiments de France (cf. annexe 6).

Toutefois, et comme déjà indiqué dans l'avis de décembre 2015, un approfondissement de l'analyse était attendu, 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'autorité environnementale relève qu'en réponse à l'une de ses remarques, l'étude des effets cumulés avec le projet de tram-train Massy-Evry a été approfondie, notamment en ce qui concerne la question du paysage (p. 227-229). L'absence d'effet cumulé dans ce domaine est désormais mieux argumentée.

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. Ces aménagements seront réalisés par la ville de Massy.

L'étude de trafic, qui date de novembre 2015, est désormais 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 entrées et sorties en heure de pointe du matin et 645 entrées et sorties en heures de pointe du soir (cf. tableau 71 p. 203). Le fonctionnement du nouveau giratoire entre la RD 117 et la rue de Vilgenis a été étudié, ainsi que celui du carrefour d'accès au site sur la rue de Vilgenis (p. 205). L'étude conclut que le trafic sera fluide après projet et aménagement du giratoire. Or des remontées de file jusqu'à près de 350 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 60 m 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, en réponse à une crainte des riverains concernant des difficultés de stationnement (p. 206). L'autorité environnementale souligne que ce niveau élevé ne favorisera pas le recours aux transports en commun, et contribuera à une hausse importante du trafic routier sur le secteur.

L'étude d'impact intègre utilement une estimation de différents flux de polluants générés par le trafic routier induit par le projet. En réponse à une remarque de l'autorité environnementale et dans le cadre de l'étude « Air et Santé » réalisée, la méthodologie utilisée est désormais expliquée. L'étude s'appuie sur les calculs effectués pour l'évaluation du trafic. La pollution supplémentaire paraît conséquente, d'environ 20% (COV³) à environ 45% (particules) selon les paramètres qualitatifs. L'étude d'impact conclut néanmoins au caractère négligeable de cet impact du fait des capacités de dilution des pollutions dans l'atmosphère (p. 208). L'analyse aurait toutefois gagné à justifier l'implantation du groupe scolaire 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. L'étude indique désormais (p. 211) que 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. L'autorité environnementale recommande à ce titre un suivi des niveaux acoustiques après travaux, notamment aux abords des établissements accueillant des populations sensibles.

Phase travaux

Les travaux s'échelonnent sur 7 ans. Une justification des contraintes conduisant à ce planning est désormais présentée (p. 176). Concernant la biodiversité, l'évitement de la période de l'année la plus impactante (mars à juin est évoqué dans l'étude) mériterait de faire l'objet d'un engagement du pétitionnaire. Le dossier aurait également pu aborder la protection des espèces patrimoniales ou protégées. Des précisions, notamment en termes de phasage et d'organisation du chantier dans un objectif de préservation de la biodiversité, pourront être présentées aux phases ultérieures du projet.

Le projet prévoit des mesures de gestion des émissions de poussières, des impacts sur les déplacements routiers et piétons, et des nuisances sonores.

Énergie

L'étude réglementaire de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone prévue à l'art. L 300-1 du Code de l'urbanisme est jointe au dossier (cf. Annexe 10). Il est indiqué que la ville de Massy privilégie le raccordement à un réseau de chaleur (p. 213). Toutefois, l'opportunité du raccordement à un tel réseau est toujours en cours d'étude. 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. Comme dans son avis précédent, l'autorité environnementale recommande de préciser l'étude relative au réseau de chaleur lors des phases ultérieures du projet.

³ Composés organiques volatils, qui proviennent d'une combustion incomplète du carburant des véhicules

Effets cumulés

L'étude d'impact aborde les effets cumulés avec les projets alentours. En réponse à une remarque de l'autorité environnementale, l'analyse a été approfondie (p. 224 et suivantes). Le raisonnement ayant conduit à la prise en compte du seul projet de tram-train Versailles-Evry est désormais précisé. Des éléments complémentaires ont également été apportés sur les milieux naturels et le paysage.

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 3 769 030 € HT le coût des dépenses pour la mise en place des mesures en faveur de l'environnement et de la santé. Sept postes de dépense sont énumérés (p. 220). Leur contenu précis pourrait être détaillé.

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 présenter des éléments de synthèse, par exemple sous forme de tableaux hiérarchisant les enjeux, les impacts et les mesures.

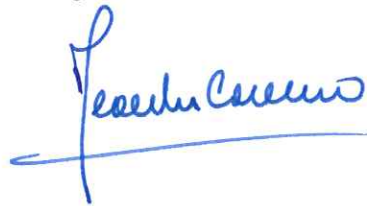
Le chapitre sur les déplacements mériterait d'être actualisé en ce qui concerne les chiffres du trafic routier actuel et futur.

Une conclusion quant aux impacts résiduels du projet et au coût des mesures 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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jean-Luc C...' with a long horizontal stroke underneath.