

Le 18 NOV. 2016

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-1206-16

Avis de l'autorité environnementale sur le projet immobilier des Hauts de Gravigny à Longjumeau (Essonne)

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet immobilier des Hauts de Gravigny à Longjumeau (Essonne), présentée dans le cadre de la demande de permis de construire déposée par la société Bouygues immobilier.

Sur un site de 5 hectares marqué par la présence de l'eau, le projet prévoit la construction de 192 logements répartis entre immeubles collectifs et maisons individuelles, ainsi que l'implantation d'une crèche. Le projet comprend également la création d'une desserte locale connectée aux rues Copernic et de Savigny.

Le site d'implantation du projet présente de nombreux enjeux au niveau local. Ceux-ci sont appréhendés par le pétitionnaire et les méthodologies mises en œuvre sont présentées dans l'étude d'impact. Toutefois, il conviendrait de consolider la prise en compte des risques, de relever le niveau d'enjeu concernant les milieux naturels, de mieux argumenter la qualification paysagère du site et de préciser le fonctionnement actuel des déplacements.

Par ailleurs, il serait utile d'étayer la justification du projet tant par une mise en perspective historique des choix d'urbanisation que par un développement plus précis de l'évolution du plan masse au regard des données environnementales.

Enfin, l'Autorité environnementale recommande :

- de justifier la compatibilité des sols avec l'implantation d'une crèche ;
- d'approfondir l'analyse de l'exposition des populations aux nuisances liées aux déplacements (bruit, qualité de l'air) ;
- d'évaluer de façon plus précise les impacts du projet sur la biodiversité et le paysage ;

*

* *

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

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est 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 immobilier des Hauts de Gravigny à Longjumeau est soumis à la réalisation d'une étude d'impact dans le cadre de la procédure de permis de construire, en application des dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 36°).

Le présent projet a fait l'objet de la décision n°DRIEE-SDDTE-2016-078 du 27 mai 2016 portant obligation de réaliser une étude d'impact.

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.

1.3. Contexte et description du projet

La commune de Longjumeau est située dans le département de l'Essonne, à une vingtaine de kilomètres au sud-ouest de Paris. Elle fait partie de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay (27 communes pour environ 300 000 habitants), créée le 1^{er} janvier 2016.

Le projet s'implante au sud-est de Longjumeau, sur un site de 5 hectares au sein du hameau de Gravigny, entre l'autoroute A6 d'une part et la rivière de l'Yvette d'autre part. Le RER C passe également en limite ouest du site, qui est desservi par la gare de Gravigny – Balizy (fig. 1).

Le terrain présente une pente élevée d'environ 10 % orientée vers l'Yvette. Situé en limite d'un étang artificiel, ponctué de trois sources et comprenant une mare, il est marqué par une forte présence en eau. Il est également attenant à un espace agricole en jachère. Peu urbanisé, le site représente aujourd'hui un espace rudéral et boisé. Enfin, des constructions (maisons, hangars et autres) doivent être démolies ; leur usage actuel mériterait d'être mieux décrit dans le dossier.

Une mise en perspective historique du secteur et de son urbanisation aurait permis de mieux appréhender le contexte du projet.

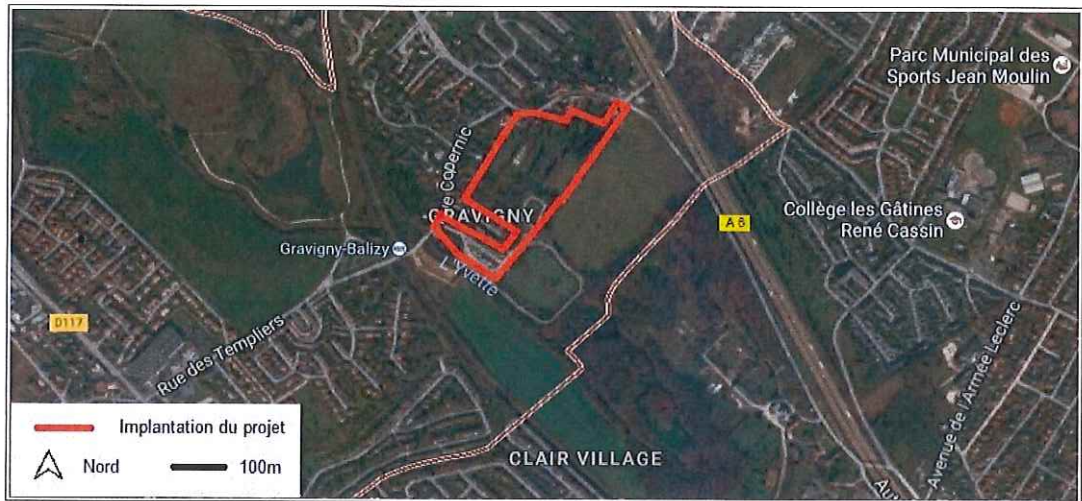


Fig. 1 : vue aérienne du secteur d'implantation du projet – Source : Google maps

Le programme immobilier prévoit la construction de 192 logements (fig. 2), ainsi répartis :

- 47 logements sociaux répartis sur deux immeubles en R+2+combles ;
- 81 logements en accession à la propriété sur deux immeubles en R+2+combles ;
- 64 maisons individuelles en rez-de-chaussée ou R+1.

Le rez-de-chaussée d'un des immeubles, au sud-ouest du site, doit accueillir une crèche.

Le projet comprend également un réseau de desserte locale raccordé aux rues Copernic et de Savigny. Enfin, un plan des aménagements paysagers, orienté selon la restructuration hydrologique du site, est présenté page 256.

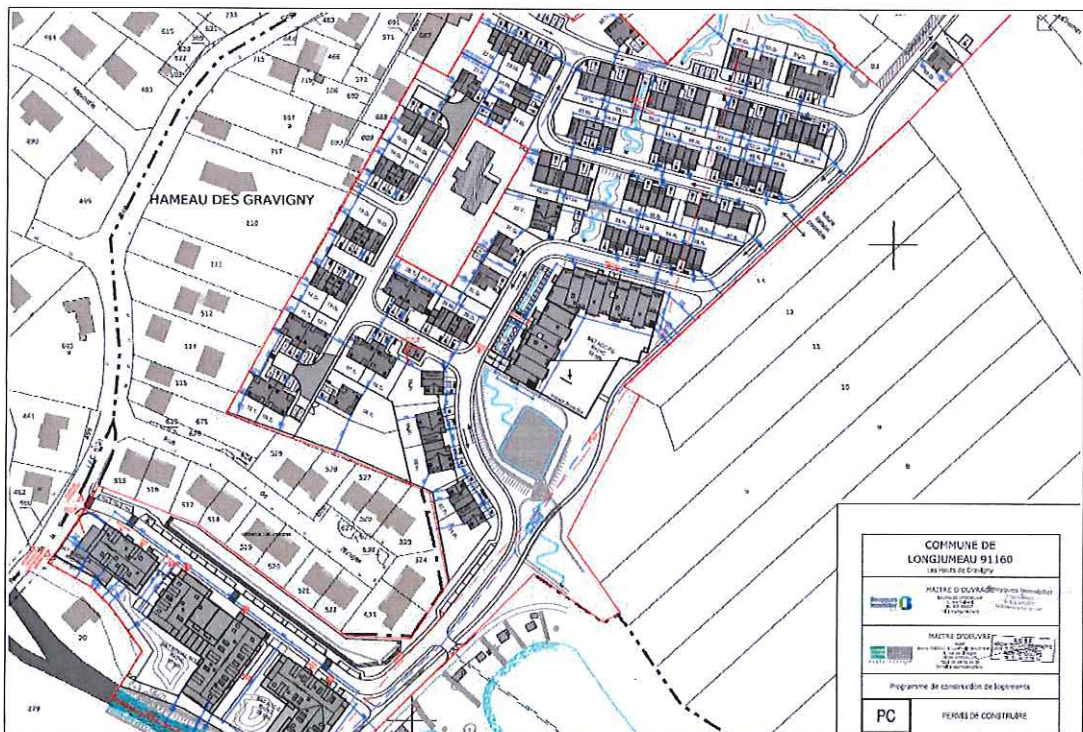


Fig. 2 : extrait du plan masse des constructions – Source : demande de permis de construire

2. L'analyse des enjeux environnementaux

Le site d'implantation du projet présente de nombreux enjeux au niveau local. Ceux-ci sont appréhendés par le pétitionnaire et les méthodologies mises en œuvre sont présentées dans l'étude d'impact. Toutefois, il conviendrait de consolider la prise en compte des risques, de relever le niveau d'enjeu concernant les milieux naturels, de mieux argumenter la qualification paysagère du site et de préciser le fonctionnement des déplacements.

- **Risques naturels et pollutions**

La base de données des anciens sites industriels et activités de service (BASIAS) recense, au nord du site, un laboratoire fabriquant des produits cosmétiques, aujourd'hui fermé. Un diagnostic de la qualité des sols et des eaux souterraines a été mené en 2014 et 2016. Celui-ci révèle notamment des pollutions ponctuelles aux hydrocarbures et polychlorobiphényles (PCB). La carte des sondages est difficilement lisible et une visualisation plus claire des pollutions serait utile. Le pétitionnaire aurait également pu joindre ce diagnostic à l'étude d'impact.

Par ailleurs, le site se caractérise par une nappe phréatique affleurant à des profondeurs inférieures à 1 ou 2 mètres (page 64). Le sol est peu perméable et composé d'argiles présentant un risque de détérioration des constructions par retrait-gonflement. Les caractéristiques du site font de l'écoulement des eaux un enjeu à part entière. Ainsi, il serait intéressant que le pétitionnaire étudie le rôle de l'occupation actuelle du sol et notamment des boisements sur le drainage des sols.

Enfin, le pétitionnaire montre (page 77 et suivantes) que le site n'est pas concerné par le Plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la vallée de l'Yvette. Il présente également une étude menée à la suite de la crue survenue en 2016, pendant laquelle seul le chemin situé en limite sud du site a été submergé. Il aurait été intéressant de préciser la période de retour de cet événement. Le projet modifiera les écoulements, l'occupation et de la topographie du site. Il est donc difficile de conclure *a priori* tel qu'en page 77, à « l'absence d'enjeu significatif » concernant les risques d'inondations.

- **Milieux naturels**

Selon l'étude d'impact, le site est marqué par la présence de trois sources, d'un ru s'écoulant sur toute la longueur du terrain et de 4 920 m² de zones humides. Le pétitionnaire a caractérisé ces dernières selon une méthodologie complète, fondée sur des inventaires floristiques et des sondages pédologiques. En revanche, la zone humide botanique de 251,33 m² attenant à l'emprise (page 85) devrait également être considérée comme potentiellement impactée par le projet.

Par ailleurs, il ressort de l'étude d'impact la présence sur le site d'une biodiversité commune, notamment riche d'habitats favorables à la reproduction des oiseaux et de la présence de chauve-souris. L'enjeu n'est certes pas majeur d'un point de vue de la réglementation ni de la vulnérabilité des espèces recensées. Toutefois, cette biodiversité commune représente, au regard de l'urbanisation du secteur, un intérêt écologique local qu'il convient de ne pas minimiser.

Enfin, le site n'est pas identifié comme appartenant lui-même à une trame écologique au sein des schémas régionaux et communautaire. Mais comme l'indique le pétitionnaire, le projet s'appuie sur la continuité majeure constituée par l'Yvette ainsi que sur la trame communautaire à laquelle appartient l'espace agricole en jachère (limite sud-est du site). Le niveau d'enjeu, considéré comme « faible » par le pétitionnaire, mériterait d'être relevé en vue d'une prise en compte totale des impacts potentiels du projet sur ces continuités.

- **Paysage**

L'étude paysagère présentée pages 155 à 158 est menée selon un déroulé cohérent. Toutefois, elle mériterait d'être approfondie. La situation en pente de ce terrain non urbanisé ouvre notamment un panorama intéressant vers le plateau de l'Yvette qu'il conviendrait de lier à des points de vue extérieurs : habitations voisines, autoroute, berges, etc. De même, la caractérisation de l'espace comme étant « délaissé, peu qualitatif » (page 158) doit être mieux argumentée par le pétitionnaire. L'autorité environnementale conseille notamment de s'appuyer sur une étude des perceptions menée auprès des riverains et des divers usagers concernés.

- **Déplacements et nuisances associées**

Le site d'implantation du projet est marqué par sa proximité avec l'autoroute A6 d'une part et les voies ferrées du RER C d'autre part. Concernant l'autoroute, il serait notamment utile de connaître dans quelle mesure elle dessert le secteur, ses franchissements (pour les modes de transport motorisés comme pour les modes doux) ainsi que son interface avec le site. Quant à la desserte par le RER C en gare de Gragny-Balizy, ses caractéristiques doivent être précisées : fréquence, fréquentation, etc.

Par ailleurs, le pétitionnaire a réalisé une étude de trafic aux abords du site, à partir de comptages datant de fin 2014, ce qui est apprécié. Les résultats sont présentés clairement et mettent en avant une circulation difficile en heure de pointe. En effet, la rue de Savigny, dimensionnée pour une desserte locale (circulation alternée de par son étroitesse), occupe en réalité une fonction de transit puisqu'elle ouvre sur la traversée de l'autoroute et du RER. Des remontées de file sont observées au passage à niveau de la gare et sur le carrefour des rues Rameau, Copernic et de Savigny. Enfin, la qualification des cheminements doux (page 232) est appréciée.

En ce qui concerne les conséquences sanitaires, l'autoroute est la source majeure de dégradation de la qualité de l'air au droit du site. Le pétitionnaire s'appuie sur les données Airparif le long de ces axes routiers pour caractériser le dépassement des normes pour plusieurs polluants atmosphériques : ozone, dioxyde d'azote, particules et benzène. De plus, de par la proximité d'infrastructures de transport lourdes, l'intégralité du site d'implantation du projet est affectée par le bruit et concernée par les arrêtés préfectoraux 108 et 109 du 20 mai 2003 relatifs au classement sonore des réseaux. L'état initial du cadre acoustique est complété par une série de mesures *in situ*. Ces thématiques sont donc appréhendées de façon satisfaisante dans l'état initial.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Tout d'abord, il aurait été utile d'étayer la démonstration de compatibilité du projet avec le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) avec des données quantitatives sur les densités visées par le projet.

Comme le montre le pétitionnaire pages 219 et 220, le projet s'inscrit dans le cadre d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) définie par le Plan local d'urbanisme (PLU) de Longjumeau approuvé le 9 décembre 2013. Il aurait été intéressant, pour permettre d'appréhender la démarche d'évaluation environnementale dans sa globalité, de préciser l'évolution de la planification locale de l'urbanisme. Il conviendrait notamment d'indiquer les raisons qui ont mené à considérer le site d'implantation du projet comme « la dernière zone urbanisable du territoire communal. »

Par ailleurs, le pétitionnaire amorce page 219, au regard de l'OAP, une réflexion sur les continuités écologiques qui mériterait d'être développée au sein de l'état initial.

Enfin, l'étude d'impact mentionne trois scénarios et indique que le projet final est le résultat de choix portant sur « la desserte, l'implantation des bâtiments, la gestion des eaux pluviales ainsi que celle des espaces publics et paysagers » (page 373). L'évolution de ces choix à partir des données environnementales mériterait d'être précisée et développée.

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

L'évaluation des impacts du projet sur les milieux naturels et le paysage mériterait d'être approfondie. De plus, le dossier doit être complété concernant les risques sanitaires, compte-tenu de l'implantation d'une crèche sur des sols potentiellement pollués et de l'exposition des populations nouvelles au bruit et à la pollution de l'air aux abords de l'autoroute.

- **Chantier**

D'après l'étude d'impact, le chantier se déroulera en deux phases de 18 mois chacune. Le pétitionnaire s'engage à réaliser un chantier propre et tient compte de ses impacts potentiels sur l'environnement et la santé. L'autorité environnementale souligne l'importance d'informer les riverains au préalable et pendant les trois ans que dureront les travaux. Par ailleurs, il conviendra de réaliser des analyses quant à la présence potentielle de plomb et d'amiante dans le cadre de la démolition des bâtiments construits avant 1997.

- **Risques naturels et pollutions**

Le pétitionnaire prend en compte les risques de pollution des eaux. En revanche, le traitement des terres polluées appelle une vigilance accrue par rapport à un « usage résidentiel ». En effet, la construction d'une crèche nécessite de réaliser un plan de gestion conformément à la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles. L'étude d'impact doit être complétée sur ce point.

En ce qui concerne l'écoulement des eaux, le pétitionnaire propose un dimensionnement des ouvrages et notamment de quatre bassins de rétention, selon les prescriptions du Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Orge-Yvette. Il aurait été utile de préciser la période de retour de l'événement considéré pour le dimensionnement de l'ouvrage. De plus, l'impact potentiel sur la nappe sub-affleurante des « pompages de fond de fouille » évoqués pages 279-280 mériterait d'être développé. Enfin, il conviendrait de confirmer dans un chapitre du dossier l'absence d'impact du projet sur le risque d'inondations.

- **Milieux naturels**

En ce qui concerne la destruction de zones humides et les mesures compensatoires associées, le dossier fait état d'une réflexion qui s'inscrit dans le cadre du Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Orge-Yvette. Les aménagements compensatoires sont liés à la restructuration du ru et ont été intégrés à la conception du projet, ce qui est pertinent. Toutefois, la carte de la page 292 pose question quant aux « zones humides non impactées » qui sont pourtant fragmentées par le projet.

Par ailleurs, le dossier liste l'ensemble des atteintes à la biodiversité : destructions d'habitats, morcellement des continuités, changement de l'hydrologie, nuisances lumineuses, etc. Or il est difficile de considérer, comme le propose le pétitionnaire pages

311-312, que « l'aménagement paysager d'espaces verts » conduise à « l'absence d'impact résiduel du projet ». La démonstration proposée mériterait d'être mieux étayée.

- **Paysage**

Il est indiqué page 315 que « le projet générera un nouveau paysage de type urbain, relativement fermé », ce que semblent confirmer les perspectives d'insertion (fig. 3). Le pétitionnaire indique que des perspectives visuelles seront toutefois maintenues sur le paysage lointain : cette affirmation doit être démontrée. Les impacts du projet sur les perceptions extérieures, notamment celles des riverains, mériteraient d'être développés. Plus généralement, l'argument selon lequel « les choix urbanistiques et paysagers optés dans le cadre de ce projet tendent à réduire les impacts sur le paysage générés par l'urbanisation du secteur » est discutable. En effet, l'étude doit s'intéresser aux impacts du projet par rapport à un scénario de référence sans projet et non par rapport à un paysage *a priori* urbain du fait de l'ouverture à l'urbanisation du secteur.

Enfin, le dossier évoque la lutte contre les îlots de chaleur : il serait intéressant que ce point soit développé en termes d'impacts. En effet, ce phénomène peut modifier la perception du site.



Fig. 3 : illustration de l'insertion du projet depuis sa jonction avec la rue de Savigny – Source : notice paysagère

- **Déplacements**

Les résultats de l'étude de trafic sont cohérents et bien argumentés. Ils concluent à une hausse du trafic routier mais à une fluidification de l'ensemble de la circulation du fait de la suppression de la circulation alternée rue de Savigny et de la mise en place d'une nouvelle voie permettant de mieux distribuer le trafic de transit. Cette utilisation de la desserte du projet comme support d'une réorganisation plus globale des déplacements au sein du quartier est appréciée. Dans la situation de projet, le passage à niveau reste toutefois un point de blocage.

En revanche, il serait intéressant de consolider la réflexion (initiée dans l'état initial) sur l'usage des modes doux, en lien avec la qualification de l'espace public. De plus, le dimensionnement des 342 places de stationnement mériterait d'être mieux argumenté, notamment au regard de la proximité du RER.

Enfin, la qualité de l'air est appréhendée sous l'angle de sa dégradation, relativement limitée, par le projet. L'autorité environnementale indique que le risque sanitaire dû à l'exposition de populations aux émissions de polluants aux abords de l'autoroute doit également être étudié. De même, l'évaluation des impacts devrait être complétée par une simulation des niveaux sonores en situation de projet compte tenu de l'autoroute, des voies ferrées et du positionnement envisagé des bâtiments.

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 pétitionnaire propose un résumé non technique clair et bien synthétisé. Sur la forme, certaines illustrations (vue du site et vues d'insertion par exemple) gagneraient à être plus lisibles. Sur le fond, la caractérisation des enjeux « faible / moyen / fort » est certes proportionnelle mais paraît globalement minimisée.

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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jean-Louis Courvoisier', with a horizontal line underneath the name.