



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le 20 SEP. 2017

Évaluation environnementale des projets
Nos réf : EE-1311-17

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) de la Cité de l'Air à Athis-Mons (Essonne)

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) de la Cité de l'Air implanté au nord de la commune d'Athis-Mons dans le département de l'Essonne, dans le cadre de la procédure de création de ZAC. Il est porté par la commune d'Athis-Mons.

D'une emprise de 33 hectares, le quartier est aujourd'hui occupé par le lotissement de la cité de l'air créé après la deuxième guerre mondiale pour loger le personnel de l'aéroport d'Orly. Inspiré des cités-jardins anglo-saxonnes, ce lotissement est constitué de pavillons individuels et de petits collectifs de faible hauteur implantés en retrait des rues. Les espaces non construits (cœurs d'îlots et espaces devant les pavillons) sont très largement plantés. Ces caractéristiques lui confèrent une sensibilité paysagère et patrimoniale particulière, ayant justifié son enregistrement à l'inventaire général du patrimoine culturel. Le quartier compte aujourd'hui 300 logements, partagés entre deux bailleurs principaux (la direction générale de l'aviation civile (DGAC) et la société Immobilière 3F). Le projet vise à densifier ce quartier d'habitat principalement sur ses franges et à développer une offre commerciale nouvelle. Il est toutefois insuffisamment décrit. Des données chiffrées quant au nombre de démolitions, de logements créés, de surface de plancher développée sont attendues et des plans précis devront être joints au dossier.

Les principaux enjeux environnementaux sont le paysage et le patrimoine, les milieux naturels, les déplacements et nuisances associées (bruit, pollution de l'air), l'eau, les sols et dans une moindre mesure les risques naturels et technologiques. L'étude d'impact les traite de façon inégale.

L'autorité environnementale recommande :

- de conduire une étude paysagère approfondie pour ce quartier singulier ;
- de justifier davantage les impacts du projet sur les déplacements, la qualité de l'air et les niveaux sonores, en reprenant notamment les informations de l'étude Air et Santé et de l'étude acoustique jointes en annexe de l'étude d'impact.

L'autorité environnementale recommande de manière plus générale de lever toutes les incohérences et contradictions relevées dans le développement ci-après.

*

* *

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'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 soumis à la réalisation d'une étude d'impact au titre de la rubrique 39 du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement, 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. Le présent avis porte sur l'étude d'impact réalisée par l'institut d'écologie appliquée et datée de juillet 2017, présentée dans le cadre de la procédure de création de zone d'aménagement concerté (ZAC).

A 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

Le projet de ZAC de la Cité de l'Air se situe au nord de la commune d'Athis-Mons (environ 30 000 habitants) dans le département de l'Essonne, à une quinzaine de kilomètres au sud de Paris. Il est porté par la commune d'Athis-Mons.

D'une emprise de 33 hectares, le quartier, situé sur le plateau du Hurepoix à proximité immédiate de l'aéroport d'Orly (cf. Illustration 1), est aujourd'hui occupé par le lotissement de la cité de l'air créé après la deuxième guerre mondiale pour loger le personnel de l'aéroport. Inspiré des cités-jardins anglo-saxonnes, ce lotissement est constitué de pavillons individuels et de petits collectifs de faible hauteur (rez-de-chaussée) implantés en retrait des rues. Les espaces non construits (cœurs d'îlots et espaces devant les pavillons) sont très largement plantés. Le quartier compte aujourd'hui 300 logements, partagés entre deux bailleurs principaux, à savoir la direction générale de l'aviation civile (DGAC) et la société Immobilière 3F.

Le site est bordé par la RD118A (rue des Pistes) au nord, par l'avenue Jean-Pierre Bénard et la RD118 (avenue Henri Dunant) au sud et la rue Nolle à l'est. Sa desserte interne est assurée par les avenues Maurice Noguès et Jean Mermoz, voies à double sens avec terre-plein central végétalisé, ainsi que par la rue André Launay (cf. Illustration 2).

L'étude d'impact indique que le projet vise à densifier ce quartier d'habitat principalement sur ses franges et à développer une offre commerciale nouvelle. Cette description très générale n'est toutefois pas accompagnée de données chiffrées quant au nombre de logements créés ni à la surface de plancher développée, ni de plans précis. L'autorité environnementale relève par ailleurs que le plan joint à l'étude d'impact porte sur une emprise plus large que le périmètre de la ZAC (cf. Illustration 3). Des informations contradictoires issues des études spécifiques réalisées pour le projet figurent en outre dans le dossier : création de 1 050 logements selon l'étude de trafic (p. 168) et de 1 400 logements selon l'étude acoustique, soit un nombre de logements multiplié au minimum par 3,5 par rapport aux 300 logements actuels. L'autorité environnementale demande donc de compléter l'étude d'impact en ce qui concerne les démolitions envisagées¹, la

¹ L'étude acoustique précise que la totalité des 300 logements existants seront démolis, mais cette information n'est pas reprise dans le corps de l'étude d'impact.

programmation de la ZAC et d'inclure des plans montrant l'emplacement et la typologie des constructions.

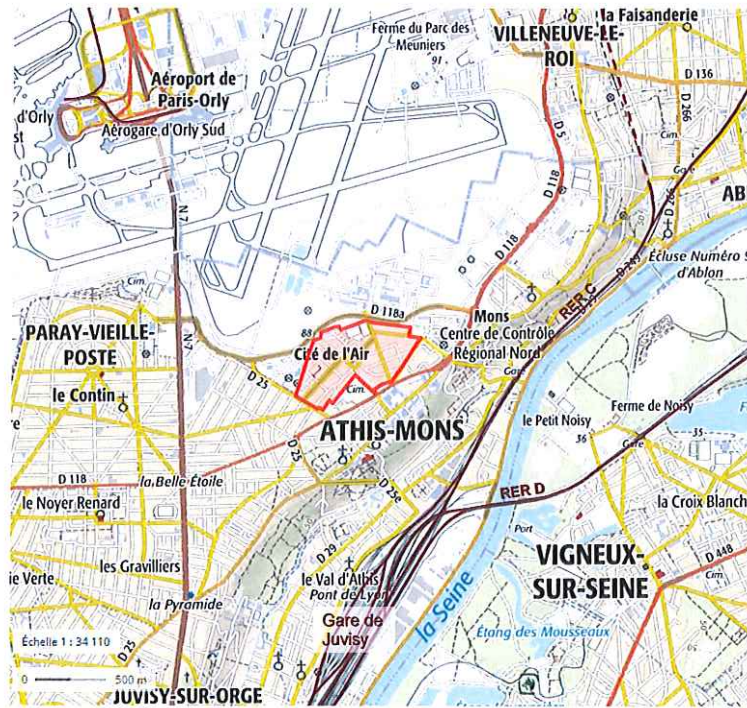


Illustration 1: Plan de situation (source : Géoportail ; annotations : DRIEE)



Illustration 2: Desserte routière de la cité de l'air (source : Géoportail, annotations : DRIEE)



Illustration 3: Plan du projet (source : étude d'impact)

A ce jour, le projet est programmé en trois phases d'aménagement : densification des franges nord et sud, réalisation du cœur du quartier et enfin finalisation de la partie est. Les études annexées au dossier indiquent que le quartier sera réalisé à l'horizon 2025. L'autorité environnementale recommande de préciser le calendrier du projet.

2. L'analyse des enjeux environnementaux

Les principaux enjeux environnementaux sont le paysage et le patrimoine, les milieux naturels, les déplacements et nuisances associées (bruit, pollution de l'air), l'eau, les sols et dans une moindre mesure les risques naturels et technologiques.

Les courtes synthèses au sein de chaque chapitre sont appréciées. Un tableau de synthèse et de hiérarchisation des enjeux est présenté en pages 156-160. L'autorité environnementale recommande de requalifier certains niveaux d'enjeux :

- Habitats naturels, faune et flore : enjeu moyen (et non faible) ;
- Paysage : enjeu fort (et non moyen) ;
- Circulation / desserte : enjeu moyen (et non nul) ;
- Pollution et nuisances : enjeu moyen (et non faible).

Paysage et patrimoine

Le dossier retrace l'urbanisation de la ville d'Athis-Mons (p. 92) et sa structure. Il est ainsi indiqué que la cité de l'air constitue un ensemble bâti atypique (p. 94) à forte densité végétale présentant un caractère insulaire par rapport au reste de la ville (p. 30). Certains aspects paysagers remarquables sont soulignés dans le chapitre consacré à la présentation du projet. L'autorité environnementale relève notamment la visibilité vers les cœurs d'îlot très végétalisés du fait de la faible hauteur des bâtiments, les jardins ouverts devant les pavillons organisant la transition entre la rue et le bâti, et la perception très ouverte des espaces libres amplifiée par l'absence de clôtures côté rue (p. 38).

La cité de l'air n'est pas inscrite ou classée aux monuments historiques. L'autorité environnementale souligne toutefois qu'elle a fait l'objet d'un plan de composition particulier et qu'elle est enregistrée à l'inventaire général du patrimoine culturel² qui recense les

² Cf. <http://culture.gouv.fr/documentation/memoire/HTML/IVR11/IA91000491/index.htm>

éléments du patrimoine national présentant un intérêt culturel, historique ou scientifique. Aujourd'hui, la végétation a atteint sa maturité et confère au quartier une qualité paysagère et une identité propre, confortée par une forme urbaine singulière (maisons en retrait des voies, absence de clôtures, etc.). Le plan initial s'appuyait sur une réflexion approfondie de la typologie des voies, qui reste déterminante dans la perception actuelle du site.

L'autorité environnementale note que le chapitre consacré au paysage ne compte que quelques lignes essentiellement consacrées au patrimoine végétal et illustrées d'une carte des structures paysagères (p. 109) assez peu lisible. Un diagnostic urbain et paysager de qualité est pourtant attendu pour ce site. Il devra permettre de prendre connaissance de son état actuel (par des photographies, des plans, des coupes, etc.) et de préciser la qualité paysagère des différents espaces en s'appuyant sur des éléments cartographiques et photographiques précis et lisibles. Les typologies urbaines, les jeux d'échelle (rapports entre les hauteurs et les distances d'implantation des bâtiments aux autres structures) et les points de vue remarquables devront être présentés, tout comme la relation du site à la trame urbaine de la commune (axes routiers et aménagements piétons et vélo). En outre, un recensement du patrimoine bâti est attendu afin de juger de ses qualités et de son potentiel de rénovation ou de reconversion.

Milieus naturels

Les zonages réglementaires d'inventaire et de protection et les continuités écologiques sont présentés dans l'étude d'impact (p. 64-65). Le site s'implante à environ 600 mètres de deux zones d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) dites du « Coteau des vignes » (présence d'une espèce très rare de tulipes, de certains odonates et oiseaux nicheurs) et de la « Vallée de la Seine de Saint-Fargeau à Villeneuve-Saint-Georges » (présence d'espèces floristiques rares à très rares et d'espèces faunistiques protégées). Ces deux zones sont toutefois séparées de la cité de l'air par des secteurs urbanisés.

Un diagnostic de la faune et de la flore a été réalisé sur quatre saisons. De bonne qualité, il met notamment en évidence la présence d'une espèce floristique protégée en Ile-de-France aux limites de la zone d'étude (Renoncule à petites fleurs), la présence d'une espèce de papillon présentant un enjeu fort (Mélitée du plantain) et de deux espèces d'oiseaux présentant un enjeu modéré (Verdier d'Europe et Chardonneret élégant). Un corridor de la sous-trame herbacée identifié dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) est présent à proximité du site, en lien avec les espaces prairiaux de l'aéroport d'Orly. Le dossier conclut à la fois que le site est un isolat écologique (p. 86), tout en indiquant par ailleurs qu'il est en lien avec les espaces prairiaux de l'aéroport pour certaines espèces d'insectes (p. 89). Ces deux conclusions sont contradictoires, et l'autorité environnementale souligne que le site semble bien contribuer au corridor de la sous-trame herbacée du SRCE.

Déplacements et nuisances associées (bruit, pollution de l'air)

Le site est desservi par deux routes départementales au trafic élevé : la RD118A (rue des Pistes) au nord, en limite avec les emprises aéroportuaires, et la RD118 (avenue Henri Dunant) au sud. L'étude de trafic réalisée en octobre 2016 mentionne par ailleurs que l'avenue Jean-Pierre Bénard (RD25) est également très fréquentée. La rue André Launay, l'une des seules voies traversantes du quartier, est utilisée comme voie de shunt³ entre les RD 118 et 118A (p. 104). Le dossier ne précise pas si des difficultés de circulation sont constatées aux heures de pointe sur les carrefours des axes structurants (RD118 et RD25, RD118A et RD25).

Si la commune est relativement bien pourvue en transports en commun (RER C, tramway T7, lignes de bus), la cité de l'air n'est toutefois desservie que par le bus et se situe à une vingtaine de minutes à pied des gares de tramway et de RER. Le tramway T7 sera prolongé jusqu'à la gare de Juvisy-sur-Orge à l'horizon 2021 mais ne desservira pas le

³ Voie utilisée comme itinéraire alternatif aux routes et carrefours principaux

quartier. Des liaisons cyclables sont présentes sur les axes de circulation bordant le site, et une consigne sécurisée pour les vélos est installée au terminus du tramway (p. 106).

Une étude Air et Santé a été réalisée sur le site du projet dont les conclusions sont brièvement rappelées dans l'étude d'impact (p. 111-114). Bien que la commune d'Athis-Mons soit classée en zone sensible pour la qualité de l'air selon le schéma Régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), il est indiqué que le site ne présente pas de sensibilité particulière vis-à-vis de la pollution atmosphérique (p. 113), ce qui apparaît contradictoire. L'autorité environnementale aurait apprécié que les éléments de l'étude Air et Santé soient plus largement repris, notamment les cartographies montrant l'emplacement des points des mesures, les résultats obtenus et l'implantation des équipements accueillant des populations sensibles afin d'argumenter ces conclusions. Les résultats mettent en évidence des concentrations assez élevées en dioxyde d'azote, notamment à proximité de l'avenue Henri Dunant. L'étude d'impact aurait également pu préciser pourquoi la plate-forme aéroportuaire d'Orly n'est pas un secteur d'activités contribuant aux émissions de polluants à l'échelle de la commune, alors qu'elle l'est pour les communes voisines.

Le dossier comporte plusieurs incohérences concernant le classement sonore du réseau routier départemental défini par arrêté préfectoral n°2005-DDE-SEPT-085 du 28 février 2005⁴. En particulier, contrairement à ce qui figure en page 115, la RD118 et la RD118A sont bien concernées par ce classement. Elles sont classées en catégorie 4, avec un secteur affecté par le bruit de 30 mètres de part et d'autre de la voie. En outre, la RD 25 (avenue Jean-Pierre Bénard), classée en catégorie 3 (p. 116), affecte bien la cité de l'air puisqu'elle constitue sa limite sud-ouest. Le secteur affecté par le bruit de cette infrastructure est de 100 mètres. L'autorité environnementale recommande de corriger l'ensemble de ces informations, y compris dans la présentation du scénario de référence (p. 146).

Les cartes stratégiques du bruit relatives aux grandes infrastructures routières et autoroutières (dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules) et ferroviaires (dont le trafic annuel est supérieur à 60 000 passages de train) sur le département de l'Essonne montrent l'influence de l'avenue Jean-Pierre Bénard sur l'ambiance sonore de la cité de l'air. En revanche, les informations relatives au plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport d'Orly doivent être clarifiées, puisqu'il est conjointement indiqué que le PEB ne comporte que deux zones A et B et que la cité de l'air est située en zone D (p. 116).

Une campagne de mesures acoustiques a été menée sur le site (p. 118-119). Elle met en évidence une ambiance sonore préexistante modérée (niveaux sonores ressentis inférieurs à 65 dB(A) en journée et à 60 dB(A) de nuit) et confirme que les niveaux sonores sont plus importants aux abords des axes routiers limitrophes. La carte de modélisation des niveaux sonores actuels (en page 30 de l'étude acoustique) mériterait d'être plus lisible, notamment dans le choix de la représentation des intervalles de bruit, et de figurer dans le corps de l'étude d'impact.

Eau, sols et risques naturels et technologiques

Le système d'assainissement de la cité de l'air est un réseau unitaire vétuste qui connaît des problèmes d'étanchéité et d'écoulement (p. 128). Certaines parcelles sont encore en assainissement autonome. Le dossier aurait utilement pu préciser la perméabilité des sols au droit du site en vue de l'infiltration des eaux pluviales, solution privilégiée par les règlements locaux de gestion des eaux.

En ce qui concerne l'alimentation en eau potable, l'autorité environnementale relève que la commune d'Athis-Mons n'est pas desservie par le forage de Vigneux-sur-Seine comme indiqué en page 52, mais par le champ captant de Savigny-le-Temple en Seine-et-Marne, avec un traitement des eaux mené dans l'usine d'Arvigny gérée par Véolia.

⁴ Cf. http://www.essonne.gouv.fr/content/download/2680/17130/file/Arrete_RD_2005-DDE-SEPT-085.pdf

Le site est peu concerné par les risques naturels à l'exception du risque de mouvements de terrain par retrait-gonflement des argiles à l'extrême sud de la cité (zone d'aléa fort selon la cartographie du bureau de recherches géologiques et minières).

En termes de risques technologiques, la commune d'Athis-Mons compte un établissement industriel classé SEVESO à seuil haut, la Société de manutention de carburant d'aviation (SMCA), située à un peu plus de 500 mètres de la limite nord de la cité de l'air (p. 99). Un plan de prévention des risques technologiques a été élaboré pour ce dépôt d'hydrocarbures. Le dossier précise que les zones d'effets des phénomènes dangereux n'interceptent pas le périmètre de la cité de l'air. Enfin, il est indiqué qu'une canalisation de transport de gaz est présente sous l'avenue Jean-Pierre Bénard et la RD118 (p. 100). Le dossier pourrait rappeler l'arrêté préfectoral du 6 juin 2017 instituant des servitudes d'utilité publique pour la maîtrise des risques autour des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques sur le territoire d'Athis-Mons. Cet arrêté précise les contraintes en matière d'urbanisme liées à la présence des canalisations de transport. Elles concernent la construction et l'extension d'établissements recevant du public (plus de 100 personnes) et les immeubles de grande hauteur.

Le dossier fait part de l'existence de deux activités industrielles recensées dans l'inventaire des anciens sites industriels et activités de services BASIAS (p. 109), situées en dehors du périmètre de la cité. Le dossier ne fournit pas de données sur l'état actuel des sols. L'autorité environnementale recommande de réaliser un diagnostic proportionné au niveau d'enjeu (présence éventuelles de cuves de fioul, de transformateurs électriques, fuites du réseau d'assainissement ou des fosses septiques, décharges sauvages, etc.).

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

La compatibilité du projet avec le schéma directeur régional d'Ile-de-France (SDRIF) est étudiée. La carte (p. 125) montre qu'il s'intègre dans un espace urbanisé à optimiser, et non dans un secteur d'urbanisation préférentielle et conditionnelle, comme indiqué en page 123.

L'étude d'impact présente deux variantes d'aménagement du site, la première consistant en une urbanisation traditionnelle le long des voiries internes et la seconde visant à préserver l'ambiance insulaire de la cité par une urbanisation plus dense le long des axes extérieurs. Il est indiqué que la deuxième option est retenue (p. 175). L'autorité environnementale souligne toutefois que cette deuxième option a l'inconvénient de soumettre une plus grande population aux nuisances sonores et à une qualité de l'air dégradée, ce qui mériterait d'être relevé dans le tableau figurant en page 178. L'autorité environnementale note également que la programmation comprend des lots à libre constructeur (p. 42). Dans ces conditions, il conviendra de préciser les mesures permettant de garantir le maintien du caractère unitaire de la cité annoncé comme l'un des avantages de l'option d'aménagement retenue.

La réalisation du projet implique la démolition des 300 pavillons existants. L'autorité environnementale recommande de justifier le choix de la démolition de ces bâtiments au regard de leur potentiel de maintien en l'état ou de rénovation, de leur valeur patrimoniale et sociale et des principes de la politique nationale de prévention et de gestion des déchets fixés à l'article L. 541-1 du code de l'environnement, qui donnent la priorité à la prévention et à la réduction de la production de déchets.

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

L'étude d'impact présente, de façon souvent trop succincte, les effets temporaires et permanents du projet sur l'environnement, ainsi que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces effets. L'analyse des impacts est décrite dans deux chapitres

de l'étude d'impact, celui consacré aux évolutions de l'environnement et celui portant sur la description des incidences notables du projet. Ce découpage nuit à la bonne appréhension des impacts du projet. L'autorité environnementale recommande de réserver le chapitre portant sur les évolutions de l'environnement à une comparaison plus succincte et qualitative des effets avec et sans projet, et de consacrer le chapitre sur les incidences à une analyse plus quantitative et approfondie des impacts.

Effets en phase de travaux

Compte-tenu de l'ampleur des opérations de démolition envisagées, le projet est susceptible d'être concerné par les dispositions de l'article R. 111-43 et suivants du code de la construction et de l'habitation impliquant notamment la réalisation d'un diagnostic portant sur les matériaux et déchets issus de ces travaux. Aussi, l'autorité environnementale note qu'il aurait été pertinent d'apporter des approfondissements sur les incidences résultant de l'élimination et la valorisation des déchets. L'étude d'impact aurait ainsi gagné à intégrer dès à présent :

- des indications sur les possibilités de réemploi sur le site de l'opération, accompagnées d'une estimation, même sommaire, de la nature et de la quantité des matériaux qui peuvent être réemployés sur le site ;
- à défaut de réemploi sur le site, des indications sur les filières de gestion des déchets issus de la démolition, accompagnées d'une estimation de la nature et de la quantité des matériaux issus de la démolition destinés à être valorisés ou éliminés.

La présence d'amiante dans les constructions devra être précisée, ainsi que les mesures de protection des travailleurs vis-à-vis du risque sanitaire associée.

Enfin, les travaux à proximité de canalisations et de réseaux enterrés devront être conduits dans le respect de la procédure de DT/DICT⁵ définie par le décret modifié n°2011-1241 du 5 octobre 2011.

Effets sur le paysage et le patrimoine

Le dossier mentionne une étude paysagère non jointe au dossier et conclut sans démonstration à un impact paysager positif du projet (p. 169). Des principes d'aménagement visant à prendre en compte l'enjeu paysager figurent à divers endroits de l'étude d'impact, notamment :

- la création d'une cité-jardin contemporaine exemplaire en termes d'insertion des constructions à l'environnement (p. 40) ;
- l'implantation en retrait des rues et en fonction de la trame paysagère, l'interdiction des clôtures sur la rue (p. 39) ;
- la limitation de la hauteur des bâtiments à celle de la canopée des arbres existants (p. 39), sans que celle-ci ne soit précisée, avec des bâtiments ponctuellement plus hauts (en périphérie, à l'entrée de la cité, près des espaces publics majeurs) ;
- le maintien du caractère unitaire de la cité (p. 176).

L'autorité environnementale souligne que ces principes doivent être étayés de descriptions plus précises, de schémas, de plans et de visuels. La présentation du projet doit ainsi être plus richement illustrée et argumentée, tout comme la transition avec les quartiers alentours. Des coupes sont nécessaires pour prendre la mesure des nouvelles échelles du quartier (rapport de la hauteur du bâti par rapport aux voies), et les comparer aux échelles actuelles. L'impact paysager de la gestion alternative des eaux pluviales devra également être décrit et illustré.

Effets sur les milieux naturels

L'étude d'impact insiste sur les mesures à mettre en place en phase de travaux, et notamment la nécessité de prévoir les coupes d'arbres et arbustes en septembre et octobre afin d'éviter la période de reproduction des oiseaux (p. 182). Le dossier précise que l'habitat du Mélitée du plantain sera préservé (p. 182). Cette affirmation devra toutefois être étayée par un plan du projet plus précis. Le projet devant être réalisé en plusieurs phases, il conviendra également que soit précisé l'échéancier des travaux au regard du calendrier

⁵ Déclaration de projet de travaux (D'1) et déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT)

des défrichements. Le dossier mentionne la réalisation de toitures et de façades végétalisées (p. 166), qui ne figurent pas dans la description du projet. Ce point devra être confirmé.

Effets sur les déplacements et nuisances associées (bruit, pollution de l'air)

Le projet prévoit de redessiner le réseau de voiries de la cité de l'air pour limiter les flux de transit et les reporter sur la périphérie de la ZAC. Certains axes seront conservés, notamment l'avenue Maurice Noguès et la rue André Launay. Cette dernière sera transformée en allée piétonne afin d'éliminer le trafic de transit. L'étude de trafic réalisée conclut à une multiplication par 3,5 du trafic généré par la ZAC par rapport à la situation actuelle, soit un total de 2 414 véhicules par jour. L'autorité environnementale s'interroge toutefois sur la carte d'estimation du trafic à l'issue du projet urbain (cf. p. 13 de l'étude de trafic), qui comporte les mêmes chiffres que la carte des trafics sans réalisation du projet (cf. p. 11 de la même étude). L'étude d'impact indique que cette circulation nouvelle aura un impact négatif sur les axes alentours déjà embouteillés (p. 169). Le dossier aurait utilement pu quantifier cet impact et préciser les éventuelles mesures de réduction à mettre en œuvre sur ces axes.

En ce qui concerne la qualité de l'air, l'augmentation de la circulation routière entraînera une hausse moyenne des émissions de polluants de 4 % par rapport au scénario sans projet (p. 170). L'impact du projet sur les émissions au droit des voiries limitrophes est inférieur à 10 %, mais les niveaux y sont déjà importants. Le dossier évoque des mesures d'évitement et de réduction des nuisances (p. 184) comme la réduction des vitesses autorisées, l'éloignement des sites sensibles, la création de circuits de mobilité douce. Ces mesures devront toutefois être précisées. De façon plus générale, il conviendra de décrire l'impact du projet sur les logements et les équipements sensibles existants implantés le long des axes périphériques déjà soumis à d'importantes nuisances.

L'autorité environnementale relève que contrairement aux impacts sur la qualité de l'air, les effets du projet relatifs aux nuisances sonores sont décrits dans le chapitre « Evolution de l'environnement » et non dans celui consacré à la description des incidences notables du projet, sans explication claire quant à ce choix. Le dossier indique (p. 146) que le projet entraînera une augmentation de 1,5 dB(A) des niveaux sonores en façade des bâtiments du Clos Nollet, quartier de logements collectifs voisin de la cité de l'air. Une carte des niveaux sonores figure bien dans l'étude acoustique, mais elle gagnerait à être plus lisible (cf. remarque sur l'état initial) et à être intégrée à l'étude d'impact. En outre, il conviendrait que soit indiquée l'évolution des niveaux sonores pour l'ensemble des points de mesure, et non pas uniquement pour le point situé au Clos Nollet. De façon générale, une justification des affirmations figurant dans l'étude d'impact (« impact acoustique négligeable », « augmentation de 1,5 dB(A) à proximité du Clos Nollet », « baisse de 5 dB(A) au cœur de la cité ») est attendue.

Effets sur l'eau

Le dossier ne comporte pas d'éléments précis sur la mise en œuvre du principe de gestion des eaux pluviales à la parcelle. Compte-tenu de sa superficie, le projet devra faire l'objet d'une demande d'autorisation environnementale relative à la loi sur l'eau. L'étude d'impact associée à cette demande d'autorisation devra impérativement être complétée sur ce sujet.

Approvisionnement en énergie

De par ses caractéristiques, le projet est visé par l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme qui impose la réalisation d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération. Une pré-étude de faisabilité énergétique et de l'opportunité de mise en place d'un réseau de chaleur est jointe au dossier. Elle étudie plus particulièrement les solutions de chaufferie à biomasse et de pompes à chaleur alimentées par géothermie sur la nappe phréatique. Elle conclut que la chaufferie à biomasse est plus pertinente d'un

point de vue environnemental mais moins intéressante financièrement que la mise en œuvre d'un réseau de chaleur par la géothermie.

L'autorité environnementale relève que le plan proposé pour le réseau de chaleur (p. 17 de l'étude annexée au dossier) prévoit l'installation de la chaufferie au nord du site, sur un emplacement susceptible de nuire à l'espèce protégée « Renoncule à petites fleurs » identifiée dans l'étude faune-flore. Il conviendra que soient précisés ultérieurement l'option énergétique retenue, le tracé du réseau et l'emplacement de la chaufferie.

4. L'analyse du résumé non technique

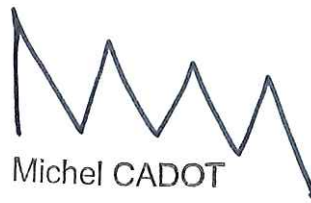
L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Le résumé présenté ne comporte aucune illustration. Il devra être complété d'au moins une carte montrant le périmètre du projet et d'un plan des aménagements prévus.

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'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale



Michel CADOT