



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 15 septembre 2020
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet immobilier des Hauts de Gravigny à Longjumeau (Essonne)**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction d'un ensemble immobilier « les Hauts de Gravigny » et d'une crèche à Longjumeau (Essonne), présenté 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 185 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 projet a été soumis à évaluation environnementale suite à la décision n°DRIEE-SDDTE-2016-078 du 27 mai 2016. L'autorité environnementale (préfet de région) a ainsi émis un avis, en date du 18 novembre 2016, sur le projet et son étude d'impact, dans le cadre d'une première demande de permis de construire. Le projet ayant ensuite évolué, nécessitant un nouveau permis de construire, il a fait l'objet d'une étude d'impact actualisée (en date de mai 2020) dans le cadre de la nouvelle demande de permis de construire. L'autorité environnementale a donc été saisie, et le présent avis se substitue à l'avis du 18 novembre 2016, en l'actualisant et le complétant.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent les risques naturels, les pollutions des sols, les milieux naturels, le paysage et les déplacements et pollutions associées (pollutions sonores et qualité de l'air). L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques environnementales et des compléments à l'étude d'impact de 2016 ont été apportés (études de circulation et de l'impact sonore environnemental notamment).

Les principales recommandations de la MRAe sont :

- de préciser les mesures permettant la prise en compte des risques naturels ;
- de justifier la compatibilité des sols avec l'implantation d'une crèche ;
- de mieux caractériser l'insertion paysagère du projet ;
- de compléter l'analyse de l'impact du projet sur les déplacements ;
- d'approfondir l'analyse de l'exposition des populations aux pollutions sonores et atmosphériques liées aux déplacements.

La MRAe a formulé d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-après.

Avis disponible sur le site Internet de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France et sur celui de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France

Préambule

Vu le code de l'environnement, notamment le chapitre II du titre II du livre 1er ;

Vu le décret n°2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) ;

Vu le décret n°2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas, notamment son article 21 ;

Vu l'arrêté du 11 août 2020 relatif au référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (MRAe), notamment le préambule de ce référentiel ;

Vu les arrêtés du 11 août 2020 et du 24 août 2020 portant nomination, respectivement, de membres de missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable et du président de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France ;

Vu la décision délibérée de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France du 27 août 2020 portant délégation en application de l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable et abrogeant la décision du 2 juillet 2020 sur le même objet ;

Vu la décision délibérée de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France du 30 juillet 2020 déléguant à François Noisette, membre permanent, la compétence à statuer sur le présent dossier ;

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, la DRIEE agissant pour le compte de la MRAe a consulté le directeur de l'Agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 27 juillet 2020, et a pris en compte sa réponse en date du 19 août 2020.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, sur le rapport de Noël Jouteur, coordonnateur, et après consultation des membres de la MRAe d'Île-de-France à l'exception de Philippe Schmit, son président, qui s'est déporté sur ce dossier, le présent avis prend en compte les réactions et suggestions reçues.

Le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Cet avis est un avis simple qui doit être joint au dossier de consultation du public.

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	4
1.1 Présentation de la réglementation.....	4
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	4
2 Contexte et description du projet.....	4
3 Analyse des enjeux environnementaux.....	6
3.1 Risques naturels.....	6
3.2 Pollutions des sols.....	8
3.3 Milieux naturels.....	8
3.4 Paysage.....	10
3.5 Déplacements et pollutions associées (qualité de l'air et pollutions sonores).....	11
4 Justification du projet retenu.....	14
5 Information, consultation et participation du public.....	14

Avis détaillé

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.

L'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et R.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France.

Le projet a été soumis à évaluation environnementale suite à la décision n°DRIEE-SDDTE-2016-078 du 27 mai 2016.

1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire 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 est rendu à la demande de la ville de Longjumeau dans le cadre de la demande de permis de construire. Il porte sur l'étude d'impact datée de juin 2020¹.

L'autorité environnementale (préfet de région) a émis un avis, en date du 18 novembre 2016, sur le projet et son étude d'impact². Le projet ayant ensuite évolué, et un nouveau permis de construire sollicité en conséquence après l'annulation du permis initial en mai 2019, l'étude d'impact a été actualisée. Le présent avis se substitue donc à l'avis du 18 novembre 2016 en l'actualisant et le complétant.

À la suite de la phase de 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.

2 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 312 000 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 au nord et la rivière de l'Yvette au sud. Le RER C passe également en limite ouest du site, qui est desservi par la gare de Gravigny – Balizy (p.250).

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 de l'eau. Il est également attenant à un espace agricole en friche.

1 Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact.

2 http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis_ae_-_projet_immobilier_des_hauts-de-gravigny_a_longjumeau_91_-_18_nov._2016.pdf

Peu urbanisé, le site représente aujourd'hui un espace rudéral³ et boisé. Enfin, des constructions (maisons, hangars et autres) doivent être démolies (carte p.276) ; 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.

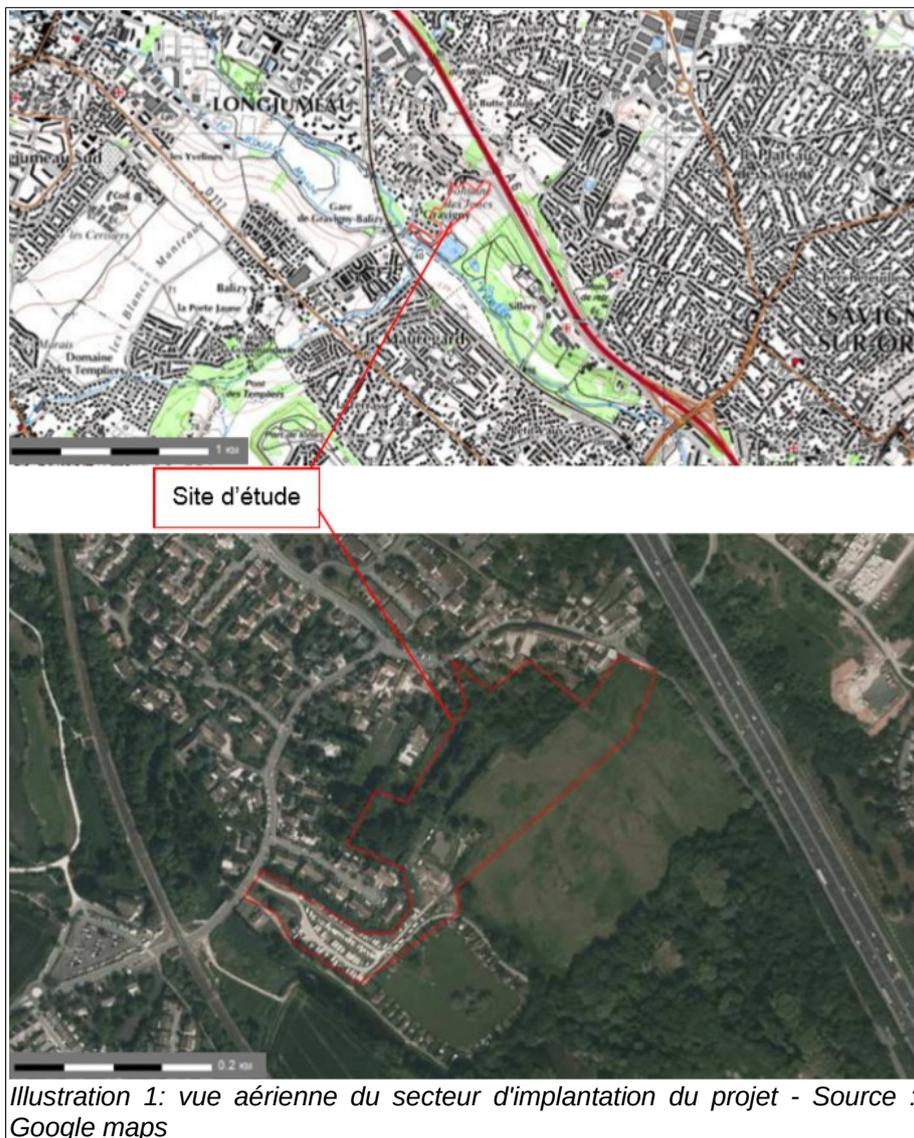


Illustration 1: vue aérienne du secteur d'implantation du projet - Source : Google maps

Le projet immobilier prévoit la construction de 185 logements et d'une crèche pour une surface de plancher totale de 14 000 m² environ 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 ;
- 57 maisons individuelles en rez-de-chaussée ou R+1 ;

Le rez-de-chaussée d'un des immeubles (bâtiment collectif A), au sud-ouest du site, doit accueillir une crèche (environ 20 berceaux).

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 pages 287 et 288.

Les principales évolutions du projet actuel par rapport au projet soumis à étude d'impact en 2016 ne sont pas suffisamment mises en évidence par l'étude d'impact de 2020, ce qui ne facilite pas la compréhension du nouveau projet. Elles sont uniquement listées page 6 du document intitulé

3 C'est-à-dire dont l'occupation végétale est liée à la présence ou aux activités humaines.

« Document d'identification des évolutions du projet et de l'étude d'impact » figurant au dossier reçu en fin d'instruction. Elles consistent à :

- supprimer la bande de maisons individuelles localisée en partie ouest du site (parcelle 98) ;
- modifier le schéma viaire interne au projet suite aux conclusions de l'étude de circulation ainsi que des changements d'implantation de certains bâtiments ;
- et supprimer deux maisons au sud-ouest permettant la restauration d'une zone humide compensatoire.

L'horizon de réalisation du projet n'est pas précisé.



Illustration 2: Plan masse - Annexe PC2

3 Analyse des enjeux environnementaux

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont :

- les risques naturels ;
- les pollutions des sols ;
- les milieux naturels ;
- le paysage ;
- les déplacements et les pollutions associées (atmosphériques et sonores).

Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après, dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site et les incidences potentielles du projet.

3.1 Risques naturels

État initial

Le site se caractérise par une nappe phréatique affleurant à des profondeurs inférieures à 1 ou 2 mètres (page 67). Le sol est peu perméable et composé d'argiles présentant un risque de détérioration des constructions par retrait-gonflement (aléa fort) d'après la cartographie de cet aléa

réalisée par le BRGM⁴ (page 65), et le rapport géotechnique réalisé par ROC SOL en 2016. Ce dernier n'est cependant pas joint à l'étude d'impact.

Les caractéristiques du site font de l'écoulement des eaux un enjeu à part entière puisque, comme le souligne l'étude d'impact, « la quasi-totalité du site du projet est située en zone potentiellement sujettes aux débordements de nappe et aux inondations de cave » (p.69). L'étude d'impact actualisée précise toutefois que des études ponctuelles détaillées doivent être menées afin d'établir une carte de sensibilité aux remontées de nappe inférieure à 1/100 000^{ème}. La MRAe note que ces études n'ont pas été réalisées, et que le rôle de l'occupation actuelle du sol, et notamment des boisements, sur le drainage des sols n'a pas été étudié.

Enfin, le maître d'ouvrage indique (page 88) que le site n'est pas concerné par le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la vallée de l'Yvette, sauf sur sa bordure sud. 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. Toutefois, le projet modifiera les écoulements, l'occupation et la topographie du site. Pour la MRAe, « l'absence d'enjeu significatif » mentionnée page 88 concernant les risques d'inondations n'est pas démontrée.

Impacts et mesures d'évitement et de réduction

L'étude d'impact actualisée comporte un chapitre concernant les objectifs du SDAGE Seine-Normandie et du SAGE Orge Yvette (p.81 à 91) en concluant que « compte tenu de la sensibilité du milieu récepteur, une attention particulière sera portée à la maîtrise quantitative et qualitative des eaux rejetées issues de tout aménagement dans ce secteur ». Le projet actuel prévoit l'infiltration des petites pluies en lieu et place du rejet vers les eaux superficielles de la totalité des eaux pluviales. En ce qui concerne l'écoulement des eaux, le maître d'ouvrage propose un dimensionnement des ouvrages et notamment de neuf bassins (six bassins de rétention, dont désormais cinq en caissons modulaires enterrés au lieu d'un seul dans la version précédente du projet, et quatre bassins d'infiltration), dont les débits de fuite sont conformes aux prescriptions du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Orge-Yvette.

La MRAe constate que la majorité des bassins de rétention sera enterrée. Les opérations d'entretien, garantes du bon fonctionnement des ouvrages dans le temps, sont plus délicates pour ce type de bassins, du fait des difficultés d'accès. Selon la MRAe, la possibilité de mettre en place des bassins à ciel ouvert intégrés aux aménagements paysagers doit être étudiée et le choix retenu davantage justifié.

De plus, l'impact potentiel sur la nappe sub-affleurante des « pompages de fond de fouille » durant la phase chantier n'est pas évoqué par l'étude d'impact. Seules des mesures d'évitement et de réduction sont évoquées succinctement page 314 : il est prévu notamment que les eaux de pompage de fond de fouille transitent par un bassin de décantation.

La MRAe recommande d'étudier la possibilité de mettre en place des bassins de rétention à ciel ouvert et de justifier le choix de bassins enterrés et d'en décrire les modalités d'accès et d'entretien, afin de garantir leur bon fonctionnement dans le temps. Elle recommande également de présenter l'impact des pompages de fond de fouille sur la nappe sub-affleurante.

Concernant les risques naturels d'inondations par remontées de nappes et de retrait-gonflement des sols argileux, l'étude d'impact (page 355) annonce des mesures de construction qui permettront de réduire la vulnérabilité du projet, sans toutefois préciser ces mesures ni démontrer qu'elles seront suffisantes à prendre en compte l'existence de ces risques.

La MRAe recommande de préciser les mesures permettant la prise en compte des risques naturels d'inondations par remontées de nappes et de retrait-gonflement des argiles dans le projet.

4 Bureau de recherches géologiques et minières.

3.2 Pollutions des sols

État initial

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. Le diagnostic de la qualité des sols et des eaux souterraines, mené en 2014 et 2016, a été joint en annexe (p.421). La MRAe note que le diagnostic n'a pas été actualisé. Le site révèle notamment des pollutions ponctuelles aux hydrocarbures et polychlorobiphényles (PCB). Le diagnostic conclut uniquement que les sols sont compatibles avec un usage futur résidentiel (p.466) et il ne permet pas de savoir s'ils sont compatibles avec un usage considéré comme sensible, alors qu'il s'agissait d'une des recommandations principales présentée dans l'avis de 2016. La carte des sondages est difficilement lisible et une visualisation plus claire des pollutions serait utile.

Impacts et mesures d'évitement et de réduction

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. Le diagnostic réalisé en 2016 consistait uniquement à « vérifier la compatibilité environnementale des sols avec l'usage futur envisagé (résidentiel) » (p.465). L'étude quantitative des risques sanitaires n'a pas encore été réalisée (p.388).

La MRAe souligne qu'une attention particulière devra être portée sur la pollution aux hydrocarbures et aux polychlorobiphényles (PCB) présente dans le sol au droit du site lors des étapes d'enlèvement et d'évacuation des terres polluées.

La MRAe recommande d'actualiser le diagnostic de pollutions des sols, notamment pour déterminer la compatibilité des sols avec un usage considéré comme sensible (crèche), et de compléter l'étude d'impact par une étude quantitative des risques sanitaires.

3.3 Milieux naturels

État initial

Selon l'étude d'impact et d'après la MRAe, les milieux naturels, et plus spécifiquement les zones humides, représentent un enjeu fort du projet. Une étude de délimitation des zones humides, menée en octobre 2015, précise que le site est marqué par la présence de trois sources, d'un ru s'écoulant sur toute la longueur du terrain et de 4 570 m² de zones humides, dont 342 m² de zone humide botanique. Le maître d'ouvrage a caractérisé ces dernières en 2019 selon la même méthodologie que celle utilisée en 2015, fondée sur des inventaires floristiques et des sondages pédologiques. La MRAe note que la quasi-totalité de cette zone humide botanique (256 m²) est située au sein du périmètre à aménager (p.95) mais que le plan d'eau existant sera préservé (p.97).

La nouvelle campagne met en évidence une superficie totale plus faible des zones humides par rapport à la campagne de 2016 (réduction de 350 m² dont la majorité concerne les zones humides pédologiques). La MRAe note que l'étude d'impact présente des incohérences sur les justifications surfaciques des zones humides entre les surfaces présentées dans les figures 23 (localisation de la zone humide pédologique) et 25 (localisation de la zone humide botanique) et celles présentées dans le texte (p.103).

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'urbani-

sation du secteur, un intérêt écologique local qu'il convient de ne pas minimiser et de ne pas considérer comme un enjeu « nul » du projet (p.19).

Enfin, le site n'est pas identifié comme appartenant à une trame écologique recensée par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) mais, comme l'indique le maître d'ouvrage, le projet se situe à proximité immédiate de la continuité majeure (trame bleue) constituée par l'Yvette ainsi que de la trame verte du schéma communautaire à laquelle appartient l'espace agricole en jachère (limite sud-est du site). Le niveau d'enjeu considéré comme « faible » dans l'étude d'impact du projet initial a été requalifié, conformément à une recommandation de l'avis de l'autorité environnementale de 2016, de « faible à moyen » par le maître d'ouvrage.

Impacts et mesures d'évitement et de réduction

En ce qui concerne la destruction de zones humides et les mesures associées, l'étude d'impact fait état d'une réflexion qui s'inscrit dans le cadre du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Orge-Yvette. Des mesures de réduction en réalisant des bâtiments sur pieux afin de maintenir la capacité du sol au stockage des eaux sont prévues pour les zones humides pédologiques, situées en partie basse (p.328). Les aménagements compensatoires sont liés à la restructuration du ru et ont été intégrés à la conception du projet, ce qui est pertinent. Les mesures compensatoires de la destruction des zones humides sont détaillées (p.40 et p. 332 à 338) et portent sur une surface de 4 261 m², pour une surface de zones humides estimée comme impactée par la réalisation du projet de 2 188 m². La carte de la page 330 pose question quant aux zones humides considérées comme non impactées, et notamment de la zone humide pédologique, dans la mesure où elle inclut des zones qui sont pourtant fragmentées par le projet.

THEMA LOCALISATION DES ZONES HUMIDES IMPACTÉES



THEMA LOCALISATION DES MESURES COMPENSATOIRES ZONES HUMIDES



Illustration 3 : localisation des ZH impactées et des mesures compensatoires (p.40)

Des mesures de suivi à échéance de 1 an, 3 ans et 5 ans sont prévues par le projet afin de vérifier la fonctionnalité de cette zone humide reconstituée. Un coût prévisionnel de 10 000 euros a été évalué concernant les mesures de suivi du chantier, de suivi à moyen et long terme, et de suivi de la zone humide compensatoire (p.407). L'étude ne précise toutefois pas le responsable du suivi de cette mesure, ni les modalités éventuelles d'intervention en cas de dysfonctionnement de la zone humide compensatoire.

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 maître d'ouvrage page 44, que « l'aménagement

paysager d'espaces verts » conduite à « l'absence d'impact résiduel du projet ». La démonstration proposée mériterait d'être mieux étayée.

3.4 Paysage

État initial

L'étude paysagère présentée pages 172 à 176 a été actualisée par une notice paysagère réalisée en juin 2020. Le projet se situe en extension urbaine, au sein de milieux ouverts à l'est (espaces agricoles en friche et étang dédié à la pêche) et entourés à l'ouest par un lotissement pavillonnaire (rues Copernic et de Savigny). La situation en pente de ce terrain non urbanisé est bien illustrée par de multiples points de vue extérieurs (p.3 de l'annexe de la notice paysagère) : habitations voisines, autoroute, berges, etc. L'étude paysagère évoque un espace morcelé par d'anciennes activités (présence de portail et de murs) avec la présence de zones de friches. La caractérisation de l'espace par le maître d'ouvrage comme étant « délaissé, peu qualitatif » (page 173) doit être mieux argumentée. Cette caractérisation pourrait notamment s'appuyer sur une étude des perceptions menée auprès des riverains et des divers usagers concernés.

Impacts et mesures d'évitement et de réduction

Il est indiqué page 349 que « le projet générera un nouveau paysage de type urbain, relativement fermé », ce que semblent confirmer les perspectives d'insertion (notice paysagère en annexe). Le maître d'ouvrage 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, nécessitent d'être développés. Une évaluation de ces impacts pourrait ainsi s'appuyer sur différentes perspectives données par des photos-montages permettant de visualiser le projet une fois réalisé.

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.

La MRAe recommande de mieux justifier l'insertion paysagère du projet, notamment par la réalisation de photos-montages du projet une fois réalisé.



Illustration 4 : insertion du projet depuis sa jonction avec la rue de Savigny –

Source : notice paysagère, figure 75

3.5 Déplacements et pollutions associées (qualité de l'air et pollutions sonores)

Déplacements

État initial

Le site d'implantation du projet est marqué par sa proximité avec l'autoroute A6 d'une part (moins de 100 mètres au nord du site et plus de 300 mètres au sud du site environ) et les voies ferrées du RER C d'autre part. Concernant l'autoroute, l'étude précise ses franchissements et l'interface avec le site (p.245). Des caractéristiques de la desserte par le RER C en gare de Gravigny-Balizy ont été précisées page 259 (fréquence et accès) mais la fréquentation n'est pas indiquée, et il n'est pas signalé que cette desserte est appelée à être remplacé à l'horizon 2022 par une liaison banlieue-banlieue réalisée par le futur tramway T12.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a réalisé une étude de trafic aux abords du site en juin 2019 (annexe 3 p.641 à p.726), actualisant celle réalisée en juillet 2016. Les résultats sont présentés clairement et mettent en avant une circulation difficile en heure de pointe, notamment au pont des Maures au nord du projet et au carrefour avec la route de Corbeil à l'ouest du projet. 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.

Le site est correctement desservi par les transports en commun avec une gare du RER C à environ 500 mètres de la gare (figure 65 de l'étude d'impact). Il semble bien aménagé pour les piétons également (figure 64). En revanche, l'étude de trafic élude totalement les déplacements en vélo et les aménagements cyclables présents sur le site.



Source : Etude de circulation Les Hauts de Gravigny à Longjumeau, Dynalogic, 17 juin 2019.

Figure 65 : Desserte du site de projet par les transports en commun

Illustration 4: desserte du site par les transports en commun

Source : Ei, figure 65

Impacts et mesures d'évitement et de réduction

Les résultats de l'étude de trafic 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 (pont des Maures) et le carrefour (route de Corbeil et rue des Templiers) restent toutefois un point de blocage.

En revanche, l'étude d'impact indique (page 363) qu'en contrepartie de la fluidification attendue du trafic aux abords du site de projet, le développement d'un trafic de transit au sein de ce site est à prévoir, sans que le volume et les impacts de ce trafic sur la santé des futurs habitants et usagers du nouvel ensemble immobilier soient évalués.

Il est nécessaire de compléter l'étude d'impact par une analyse et une réflexion sur l'usage des différents modes doux, y compris le vélo, en lien avec la qualification de l'espace public. Par ailleurs, le dimensionnement des 311 places de stationnement a été détaillé dans l'étude d'impact (p.293).

La MRAe recommande de préciser le fonctionnement actuel des déplacements ainsi que l'impact du projet sur les déplacements :

- ***en évaluant le volume et les impacts potentiels du trafic de transit au sein du secteur de projet ;***
- ***en analysant l'état initial et le potentiel de développement des voies cyclables afin de compléter la prise en compte des mobilités douces aux alentours et au sein du projet.***

Qualité de l'air

En ce qui concerne les conséquences sanitaires, l'étude d'impact souligne que l'autoroute est la source majeure de dégradation de la qualité de l'air au droit du site. Le maître d'ouvrage s'appuie sur les données Airparif de 2017 (station « RN20 Montlhéry » située à 8 kilomètres) le long de ces axes routiers pour caractériser le dépassement des normes pour plusieurs polluants atmosphériques : ozone, dioxyde d'azote, particules et benzène.

La qualité de l'air est appréhendée sous l'angle de sa dégradation, relativement limitée selon l'étude d'impact, par le projet. La qualité de l'air sur le site n'a pas été mesurée, et l'impact du projet sur la qualité de l'air n'a pas été précisément évalué, compte tenu notamment des évolutions attendues sur les conditions du trafic dans l'ensemble du secteur. L'analyse est globalement très succincte sur cet enjeu.

Impacts et mesures d'évitement et de réduction

Le risque sanitaire dû à l'exposition de populations aux émissions de polluants aux abords de l'autoroute est considéré par le maître d'ouvrage comme permanent et sur le long terme (p.394) sans toutefois être évalué. Le nord du site inscrit « en continuité immédiate du tissu urbain existant et à proximité d'infrastructures de transport routières et ferroviaires » est considéré par le maître d'ouvrage comme étant particulièrement sensible (p.393).

Au titre des mesures d'évitement et de réduction, le maître d'ouvrage se borne à évoquer les mesures d'incitation aux déplacements doux et de limitation des vitesses, ainsi que l'éloignement de la crèche par rapport à l'autoroute et la mise en place d'un dispositif de filtration de l'air (p.377). L'efficacité des dispositifs techniques pour garantir la qualité de l'air de la crèche n'est toutefois

pas démontrée, y compris au regard des incidences ou inconvénients auxquels peuvent donner lieu ces dispositifs par ailleurs. La qualité de l'air sur le site n'est pas mesurée. De cette manière, la MRAe considère que l'exposition aux pollutions atmosphériques des nouvelles populations, et notamment des publics considérés comme sensibles (crèche), n'est pas suffisamment étudiée dans le projet.

La MRAe recommande d'évaluer le risque d'exposition des futurs occupants du site aux pollutions atmosphériques, le cas échéant en s'appuyant sur des mesures in situ et en prenant en compte les évolutions prévisibles des conditions de trafic aux abords et au sein du site de projet.

Pollutions sonores

État initial

De par la proximité d'infrastructures de transport lourdes (A6), 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. Les conclusions d'une étude acoustique réalisée par Acoustex en juillet 2019 (carte de bruit routier diurne, carte de bruit prévisionnelle et extraits de cartes stratégiques de bruit des infrastructures routières) ont été présentées mais cette étude n'est pas annexée à l'étude d'impact. Par ailleurs, l'étude a été réalisée au mois d'août, période où le trafic routier est réduit par rapport à la normale. À l'inverse le trafic aérien peut avoir été plus important puisque les couloirs ont été déviés pour cause de travaux sur l'aéroport d'Orly.

La MRAe recommande de réaliser et d'analyser des mesures acoustiques in situ dans une période pertinente pour le site afin de mieux décrire les pollutions sonores présentes dans l'état initial.

Impacts et mesures d'évitement et de réduction

L'évaluation des impacts a été complétée par rapport à l'étude d'impact en 2016 : une simulation des niveaux sonores en situation de projet compte tenu de l'autoroute, des voies ferrées et du positionnement envisagé des bâtiments est présentée (figure 103 p.371). Les niveaux de bruit dépassent les 60 dB sur la partie sud et la partie nord du futur quartier, le long de la voirie créée, et certains points des façades des futures constructions dépassent les 70 dB (extrémité nord-est du site du projet)⁵. L'étude d'impact ne propose pas d'analyse ou de mesures d'évitement et de réduction concernant ces niveaux de bruit que la MRAe considère comme élevés.

Le projet prévoit des mesures d'évitement et de réduction qui visent à une « incitation aux déplacements non motorisés par la mise en place de liaisons douces » ainsi qu'à « limiter les vitesses de circulation sur les voies internes » (p.372). D'après l'étude d'impact, le prolongement de l'écran acoustique existant le long de l'autoroute A6 permettra de diminuer les nuisances sur le secteur. L'étude d'impact ne présente toutefois pas l'avancement de la réalisation de cet écran acoustique. La MRAe considère donc que les bénéfices qu'il permettrait concernant la pollution sonore ne peuvent être pris en compte pour le projet actuel.

La MRAe recommande :

- **de préciser l'état d'avancement du projet de prolonger l'écran acoustique au droit de l'autoroute ;**
- **d'actualiser en conséquence l'étude d'impact pour qualifier précisément les pollutions sonores auxquelles seront exposés les futurs habitants, et de définir le cas échéant les mesures d'évitement et de réduction nécessaires, mesures pouvant inclure une contribution au financement de l'écran acoustique.**

5 Afin de protéger la santé des populations, l'Organisation Mondiale de la Santé recommande un niveau sonore du trafic routier de 53 dB(A) (Lden), soit un niveau de 53 dB durant 24 h, et de 45 db(A) (Ln) soit de 45 dB en période nocturne.

4 Justification du projet retenu

Conformément à une recommandation de l'avis de l'autorité environnementale de 2016, la compatibilité du projet avec le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) a été démontrée par la présentation de données quantitatives sur les densités visées par le projet (densité de 44,7 logements/ha, avec 185 logements sur une parcelle de 41 369 m²).

Comme l'indique le maître d'ouvrage, 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. L'OAP identifie le site du projet comme « une zone dédiée à l'implantation d'une opération d'aménagement associant offre de logements et haute qualité environnementale » (p.25). 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. » (p. 221).

Par ailleurs, le maître d'ouvrage amorce page 240, 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 quatre scénarios et indique que le projet final est le résultat de choix portant sur « la composition urbaine, la desserte, l'environnement » (page 401). L'évolution de ces choix à partir des données environnementales a été précisée selon chaque scénario (déplacements, vue sur le paysage lointain, zones humides).

La MRAe constate cependant qu'il ne s'agit pas d'alternatives au projet ou au site d'implantation de ce dernier mais plutôt de variantes de programmation au sein du site. De plus, l'étude ne propose pas de variantes concernant l'exposition aux pollutions atmosphériques et sonores concernant la réalisation de la crèche.

La MRAe recommande de compléter la justification du projet au regard du choix de son site d'implantation et en particulier du choix de localisation de la crèche.

5 Information, consultation et participation du public

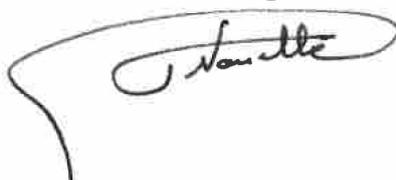
Le résumé non technique fourni dans le dossier donne au lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Par ailleurs, le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique du projet.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France et sur celui de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,
le membre délégataire,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Noisette', is written over a large, light-colored, irregular scribble or stamp.

François Noisette