



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 29 mars 2018
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet de création de la liaison routière Centre Essonne et d'une voie spéciale pour
les transports en commun le long de la RD 117 sur les communes de Saint-Michel-sur-
Orge, du Plessis-Pâté, de Sainte-Geneviève-des-Bois, de Brétigny-sur-Orge et de Fleury-
Mérogis, dans le département de l'Essonne**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact actualisée du projet de création de la Liaison Centre Essonne (LCE) et de la voie spéciale de transport en commun le long de la RD 117, dans le département de l'Essonne. Les communes concernées sont Saint-Michel-sur-Orge, Le Plessis-Pâté, Sainte-Geneviève-des-Bois, Brétigny-sur-Orge et Fleury-Mérogis.

L'autorité environnementale (Préfet de région) a émis un premier avis sur le projet, daté du 10 novembre 2016, dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet. L'étude d'impact de ce projet a été complétée, et l'autorité environnementale de nouveau saisie, le 29 janvier 2018, dans le cadre d'une nouvelle procédure de déclaration de projet.

Le projet vise à créer :

- une nouvelle infrastructure routière, la LCE, intégrant une liaison de Transport en Commun en site Propre (TCSP) et une voie pour des modes doux (reliant le giratoire d'entrée de la zone d'activités du Techniparc de Saint Michel sur Orge au projet de ZAC Val Vert Croix Blanche au Plessis-Pâté ;,
- des voies de TCSP et modes doux le long de la RD 117 reliant l'échangeur de la Francilienne (A 104) au projet de ZAC Val Vert Croix Blanche.

Le dossier présenté, y compris l'étude d'impact actualisée, ne porte que sur la partie ouest de la LCE et sur la partie nord de la RD 117 jusqu'au périmètre de la ZAC Val Vert Croix Blanche alors même que la LCE comporte deux autres tronçons (la LCE Est et la LCE Val Vert Croix Blanche). L'étude d'impact du projet doit être complétée pour porter sur le projet pris dans son ensemble

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent la consommation des espaces agricoles, les transports et nuisances associées, la gestion des eaux pluviales, les milieux naturels et les paysages.

L'étude d'impact actualisée, datée de février 2017, aborde toutes les thématiques environnementales pertinentes. Celle concernant les milieux naturels est bien traitée. Des compléments ont été apportés, en ce qui concerne les déplacements, le paysage, la gestion des eaux pluviales et les nuisances sonores de la section ouest de la LCE. En revanche, les impacts qui concernent les autres sections et l'aménagement de la RD 117 et les effets cumulés du projet avec les nombreuses opérations d'aménagement du secteur sont encore trop peu présentées et analysées, et l'étude d'impact doit être complétée sur ces points.

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- Analyser le projet dans son intégralité pour en appréhender toutes ses incidences ;
- Développer l'étude des incidences et des mesures concernant les espaces agricoles ;
- Approfondir la thématique des paysages ;
- Développer la présentation des effets cumulés avec les projets proches, notamment ceux générant des déplacements.

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

*Avis disponible sur le site Internet
de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Île-de-France*

Avis détaillé

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France s'est réunie le 29 mars 2018 dans les locaux de la DRIEE. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de création de la liaison routière Centre Essonne et d'une voie spéciale pour les transports en commun le long de la RD 117 sur les communes de Saint-Michel-sur-Orge, du Plessis-Pâté, de Sainte-Geneviève-des-Bois, de Brétigny-sur-Orge et de Fleury-Mérogis, dans le département de l'Essonne.

Étaient présents et ont délibéré : Paul Arnould, Christian Barthod, et Jean-Jacques Lafitte.

Étaient excusées: Nicole Gontier et Judith Raoul-Duval (suppléante, sans voix délibérative)

Jean-Paul le Divenah se retire du débat en application de l'article 20 du règlement intérieur du CGEDD s'appliquant aux MRAe.

En application de l'article 20 du règlement intérieur du CGEDD s'appliquant aux MRAe, chacun des membres délibérants cités 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.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, et sur le rapport de Christian Barthod, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit :

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.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

Le projet de Liaison Centre Essonne (LCE) et de voie spéciale de transport en commun le long de la RD 117 sur les communes de Saint-Michel-sur-Orge, Le Plessis-Pâté, Sainte-Geneviève-des-Bois, Brétigny-sur-Orge et Fleury-Mérogis est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 6°).

L'autorité environnementale a émis un premier avis sur le projet et sur son étude d'impact, daté du 10 novembre 2016, à l'occasion d'une procédure de déclaration de projet. Suite à la réalisation d'études complémentaires, l'étude d'impact du projet a été actualisée, et l'autorité environnementale de nouveau saisie, le 29 janvier 2018, à l'occasion d'une nouvelle procédure de déclaration de projet.

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 dans le cadre d'une procédure de déclaration de projet, portée par la communauté d'agglomération « Cœur d'Essonne Agglomération ». Il porte sur l'étude d'impact actualisée-datée de février 2017.

À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

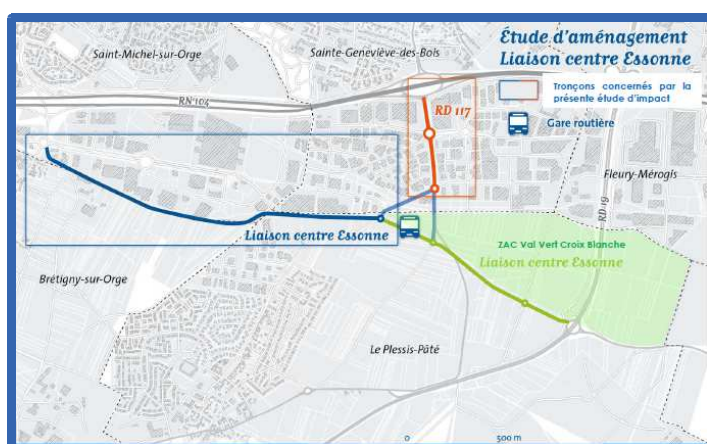
1.3. Contexte et description du projet

Le projet vise à créer :

- une nouvelle infrastructure routière, la Liaison Centre Essonne (LCE), intégrant une liaison de transport en Commun en site Propre (TCSP) et des modes doux reliant le giratoire d'entrée de la zone d'activités du Techniparc de Saint Michel sur Orge au projet de ZAC Val Vert Croix Blanche,
- des voies de TCSP et modes doux le long de la RD 117 reliant l'échangeur de la Francilienne au projet de ZAC Val Vert Croix Blanche.

Ce projet, porté par la communauté d'agglomération « Cœur d'Essonne Agglomération », est situé sur les communes de Saint-Michel-sur-Orge, du Plessis-Pâté, de Sainte-Geneviève-des-Bois, de Brétigny-sur-Orge et de Fleury-Mérogis, dans le département de l'Essonne.

Source : étude d'impact



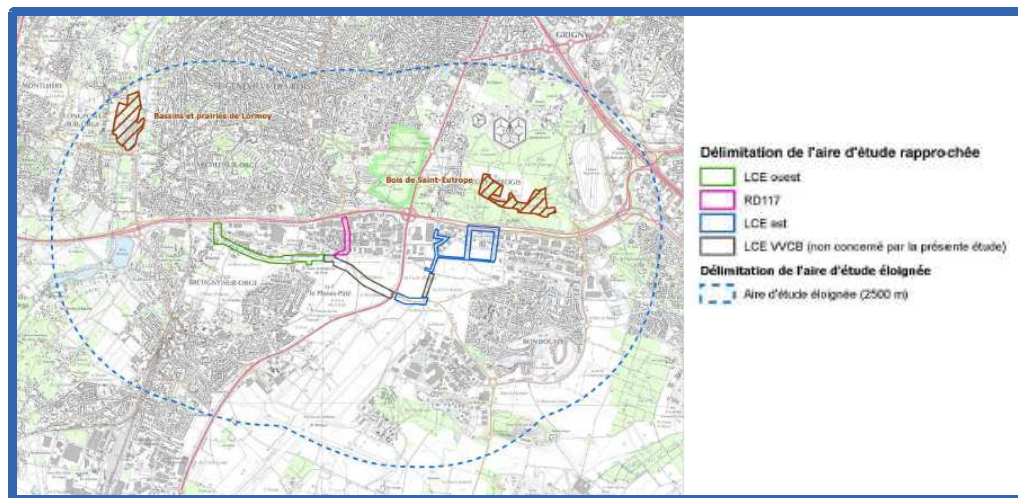
Si la LCE a vocation à relier à la Francilienne à la RD 19, elle jouera par ailleurs un rôle de desserte interne de la ZAC Val Vert Croix Blanche. En effet, l'arrêté préfectoral du 14/01/2014 déclarant d'utilité publique le projet d'aménagement de la ZAC Val Vert Croix Blanche vise explicitement la LCE comme équipement public d'infrastructure jouant un rôle de desserte interne de la ZAC. La réalisation de la LCE doit également fluidifier le trafic d'une zone souvent congestionnée.

Source : étude d'impact



Il est à noter que la gare routière, la ZAC Val Vert Croix Blanche et le tronçon de la LCE la longeant, ont déjà fait l'objet des autorisations nécessaires et ne sont pas visés par la présente étude.

Source : étude d'impact



Le dossier précise que la LCE, qui s'étend sur un linéaire de 3.2 km, sera réalisé en 2 temps :

- une étape transitoire avec la réalisation de la chaussée « 2 x 1 voie » et d'un cheminement mode doux, pour une emprise de 17,50 m ;
- une étape finale avec la réalisation d'une voie supplémentaire dédiée au TCSP avec une emprise globale de 28 m.

En ce qui concerne la RD 117, l'aménagement consistera en la réalisation d'une sur-largeur sur l'emprise publique existante pour la réalisation d'une voie de bus et d'une voie modes doux, en complément de la voirie actuelle.

La Figure 5 (page 24) délimite quatre tronçons distincts dans le projet (la LCE Ouest, la LCE Est, la LCE Val Vert Croix Blanche et le TCSP sur la RD 117). Or, et en dépit de précédentes recommandations de l'autorité environnementale, et sans justification convaincante, la présente étude d'impact ne porte principalement que sur la LCE Ouest et le TCSP sur la RD 117.

Dans l'état actuel du dossier, la MRAe estime que les quatre tronçons sus-mentionnés constituent un seul et même projet au sens de la directive communautaire et du code de l'environnement, et donc que l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du projet.

La MRAe recommande :

- **de reprendre et compléter l'étude d'impact pour qu'elle porte effectivement sur l'ensemble du projet constitué des quatre tronçons mentionnés (la LCE Ouest, la LCE Est, la LCE Val Vert Croix Blanche et le TCSP sur la RD 117) ;**
- **sinon de démontrer en quoi l'ensemble constitué de la LCE Ouest et du TCSP sur la RD 117 constituent un projet au sens communautaire du terme, respectant la doctrine de la Commission européenne et la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne.**

2. L'analyse de l'état initial du territoire et des enjeux environnementaux

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont : la consommation des espaces agricoles, les transports et pollutions et nuisances associées, la gestion des eaux pluviales, les milieux naturels et les paysages.

Si l'aire d'étude a été élargie en réponse à une observation de l'Autorité environnementale dans son précédent avis, il reste nécessaire de présenter et d'analyser le projet dans son intégralité pour apprécier toutes ses incidences sur l'environnement et la santé.

2.1 Les sols pollués

Cinq sites issus de la base de données Basol¹ sont cités et ont été localisés sur une carte en réponse à une recommandation de l'Autorité environnementale (Préfet de région) dans son précédent avis. Les nombreux sites du secteur issus de la base de données Basias² ne sont toujours pas listés de manière exhaustive (et ne sont donc, a priori, pas pris en compte).

Les conclusions (p.85) affirmant, d'une part, que *les sols semblent dépourvus de pollution*, et, d'autre part, que *les analyses de sols (...) ont montré (...) la présence dans les sols d'anomalies en métaux lourds et de légères concentration en HAP et HCT* apparaissent contradictoires. Il convient de clarifier ce point.

2.2 L'eau et les risques naturels

L'étude d'impact fait référence à des dossiers loi sur l'eau « LCE ouest » et « RD 117 » en date de mai 2016 (p.37), et à des études géotechniques réalisées en 2009 (page 48) ayant mis en évidence la présence de nappes souterraines à une faible profondeur (environ 4 mètres) et indiquant que cette nappe doit être suivie et surveillée (pose de piézomètres).

L'Autorité environnementale recommandait dans son précédent avis de compléter la présentation et l'analyse des conditions actuelles de gestion des eaux pluviales. Si un descriptif sur le tronçon de la RD 117 a été nouvellement apporté (p.39), cette thématique reste globalement trop succinctement analysée et doit être complétée.

Par ailleurs, de nombreux compléments de l'état initial des eaux pluviales auraient vocation à intégrer la partie « impacts » du dossier, notamment tout ce qui a trait aux noues d'infiltration projetées (p.37). Le risque inondation doit encore d'être plus détaillé qu'il ne l'est.

La carte des aléas du risque de retrait-gonflement des argiles montre un aléa moyen pour le site du projet et celle du risque remontée de nappes un aléa faible à très fort.

2.3 Les milieux naturels et les espaces agricoles

Milieux naturels et continuités écologiques

Une étude détaillée (étude d'impact faune flore de janvier 2016) de bonne qualité est jointe à l'étude d'impact. Cette étude ne porte que sur les deux parties de la LCE non concernées par la ZAC Val Vert Croix Blanche, c'est-à-dire la « LCE ouest » et la « LCE est » ainsi que la RD117. L'autorité environnementale constate encore une fois que la LCE Ouest est seule traitée dans le corps de l'étude d'impact, et non l'ensemble du projet. L'enjeu de la faune et de la flore sur l'ensemble de la LCE n'est présenté que dans le tableau synthétique de la page 95.

Les inventaires globaux ont eu lieu le 5 mai et le 6 juillet 2015 (floristique), le 18 juin, le 23 juillet et le 20 août 2015 (insectes et reptiles), le 17 mars 2015 (amphibiens), de février à septembre 2015 (cycle biologique complet) pour les oiseaux, le 26 juin 2015 pour les chiroptères. Les autres mammifères ont été recherchés. Les dates d'inventaires sont désormais précisées (p.66).

Ont été mises en évidence 162 espèces floristiques (inventaire global), dont quatre espèces à statut régional « assez rare », une espèce rare, une espèce très rare et une espèce « exceptionnelle » d'intérêt patrimonial (le Scirpe Glauque). Six espèces invasives ont été répertoriées. Pour ce qui concerne la faune, deux espèces patrimoniales d'insectes ont été mises en évidence : la Decticelle bariolée et le Demi-deuil (espèces déterminantes de ZNIEFF) ainsi qu'une espèce protégée de reptiles : le lézard des murailles ; s la globalité du projet (hors ZAC mais comprenant la LCE est) 50 espèces d'oiseaux ont été observées dont 36 espèces protégées et onze considérées comme patrimoniales ; pour ce qui concerne les chiroptères la Pipistrelle commune (bénéficiant d'une protection nationale) a été mise en évidence ; les 4 autres espèces de mammifères observées ne sont pas des espèces protégées.

¹ Inventaire des sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif (<http://basol.environnement.gouv.fr>)

² Inventaire historique de sites industriels et activités de service (<http://basias.brgm.fr>)

L'étude des continuités écologiques se réfère au SRCE. Le site du projet présente peu d'enjeu de niveau régional (corridor de la sous trame herbacée). Les continuités écologiques à l'échelle du territoire de projet sont présentées, y compris leur fonctionnalité.

Espaces agricoles

L'étude d'impact note (page 66) que l'agriculture est un enjeu très important en raison de la raréfaction des terres agricoles.

Les exploitations concernées par le projet de LCE sont citées et localisées sur une carte qui gagnerait à être plus claire et à faire apparaître les emprises du projet.

2.4 Transport, qualité de l'air et bruit

Déplacements

L'étude d'impact note que la thématique des transports et déplacements sur le secteur est un enjeu majeur. Il est mentionné que la zone d'étude présente d'importants dysfonctionnements en termes de trafic et que la Francilienne est très souvent saturée dans le secteur. En réponse à une observation de l'autorité environnementale, une étude de trafic a été annexée à l'étude d'impact.

Le site est présenté comme desservi par de nombreuses lignes de bus mais le schéma qui les présente (p.75) mériterait d'être commenté plus précisément.

Qualité de l'air

L'étude « air et santé », jointe en annexe au dossier, a été revue sur la base des éléments de trafic issus de l'étude de trafic d'août 2016.

Il convient de noter que les communes concernées par le projet sont situées en zone sensible pour la qualité de l'air en Île-de-France d'après le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).

La thématique de la qualité de l'air reste succincte dans le corps de l'étude d'impact (p.52) et sa caractérisation (de bonne à très bonne dans 84% du temps) renvoie à l'année 2008, ce qui est trop ancien. L'autorité environnementale, dans son avis précédent, avait déjà recommandé de mobiliser des données plus récentes. La MRAe renouvelle cette recommandation.

Bruit

Une étude acoustique est jointe au dossier, six points de mesure proches des habitations concernées par le projet sont présentés, répartis sur le périmètre d'étude du projet. Le maître d'ouvrage indique ne pas avoir programmé de point de mesure sur le tronçon de la RD 117 aux motifs qu'aucune habitation n'y est rencontrée.

L'étude conclut à une ambiance sonore modérée de jour et de nuit.

2.5 Les paysages et l'archéologie

Paysage

L'étude d'impact se réfère au guide des paysages urbains et naturels de l'Essonne ce qui est apprécié. Une étude paysagère est menée et les vues (pages 71 à 73) sont désormais localisées par leur cône de vue, ce qui permet de mieux appréhender les enjeux paysagers du secteur.

Selon l'étude d'impact, les principaux enjeux seront de « *pérenniser la respiration agricole dans le paysage urbain et de recomposer la frange urbaine avec cet espace agricole* » (p. 89).

L'étude d'impact note désormais que le projet d'infrastructure routière empruntera, pour partie, l'ancien chemin de Monthéry à Corbeil (actuel chemin du Vieux pavé), sans autre commentaire ou conclusion. Or, dès la note de cadrage préalable de février 2016, l'Autorité environnementale précisait qu'« il serait intéressant que le tracé et les aménagements de la LCE révèlent les anciens tracés historiques, ».

Le dossier mentionne que la DRAC³ d'Île-de-France avertit que le projet se trouve dans un secteur archéologique sensible et que conformément à la réglementation en vigueur, le maître d'ouvrage s'engage à signaler aux services concernés toute découverte fortuite mise à jour lors de la réalisation des travaux d'aménagement de la Liaison Centre Essonne.

2.6 Les risques technologiques

Les ICPE⁴ du secteur sont listées (page 69), et une carte en localise certaines. L'étude d'impact note que « la présence de plusieurs ICPE au sein de la zone industrielle constitue un potentiel de danger réel. ».

L'autorité environnementale note que la future voie longe deux entrepôts à Sainte Geneviève des Bois :

- PRECISIUM⁵ pour lequel le DIRI (document d'information sur les risques industriels) signale que des flux thermiques sortent au sud du site (zone concernée par la LCE).
- BEAULIEU PROPETIES⁶ dont le DIRI indique également des « flux thermiques » qui sortent au sud du site (dans une plus grande mesure).

Le dossier rappelle désormais (p.86) que le pétitionnaire devra respecter les prescriptions en matière d'urbanisme liées à ces installations, pour ce qui concerne les zones exposées à des effets létaux et des effets irréversibles et justifier de la prise en compte des risques, et note que la présence de plusieurs usines au sein du fuseau d'étude constitue un réel danger (p.17) mais sans autre précision et/ou caractérisation.

La MRAe recommande de développer la manière dont le projet prend effectivement en compte les risques technologiques présentés par PRECISIUM et BEAULIEU PROPETIES, et de préciser les conséquences tirées pour la conception du projet de LCE.

Les canalisations de transport de gaz et d'hydrocarbures ainsi que les lignes électriques du réseau stratégique sont signalées et cartographiées. L'étude d'impact note que « la présence de tels réseaux représentent un potentiel de danger important. Toutefois, les travaux de la LCE ne prévoient pas de les intercepter et les techniques pour maîtriser ce risque sont parfaitement connues et seront mises en œuvre. ».

Il convient de rappeler que les travaux à proximité des réseaux (et particulièrement des canalisations de transport) devront se faire dans le respect de la procédure de DT/DICT (déclaration de travaux et déclaration d'intention de commencement de travaux) définie par le décret modifié n°2011-1241 du 5 octobre 2011.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

Le dossier précise que le territoire de « Cœur d'Essonne Agglomération », au Sud de la Francilienne, « va accueillir d'ici 2017 avec la ZAC Val Vert Croix Blanche, une nouvelle zone d'activités économiques ». Il est également évoqué la requalification de la base aérienne 217 au Sud-Est de la ZAC, ainsi que la réalisation de logements et d'infrastructures sur le territoire du Val d'Orge et les territoires voisins. Il est noté que pour permettre la desserte de ces futures installations il s'est avéré nécessaire de créer de nouvelles voies de circulation, dont la LCE fait partie. En réponse à une observation de l'autorité environnementale, le dossier apporte quelques précisions sur ces aménagements que le projet doit contribuer à desservir. Le dossier ne présente toujours pas le schéma de déplacement projeté pour le territoire.

La MRAe recommande de présenter le schéma de déplacement projeté pour le territoire.

³ Direction Régionale des Affaires Culturelles

⁴ Installation classée pour la protection de l'environnement

⁵ Arrêté préfectoral du 28/09/2012

⁶ Arrêté préfectoral complémentaire du 06/04/2006 (les prescriptions se substituent à l'AP de 1992)

L'étude d'impact indique également que la création d'un TCSP (Transport en Commun et Site Propre) le long de la LCE et de la RD 117 doit permettre de renforcer l'offre en transport en commun du secteur pour mieux desservir la future gare routière de la ZAC Val Vert Croix Blanche et encourager un report modal de la voiture vers les transports en communs.

Variantes

Deux variantes sont présentées, dont une consistant à ne pas réaliser cette infrastructure.

La variante 1 qui correspond à un projet de création de la seule LCE Ouest et à l'aménagement d'un TCSP le long de la RD117 est évoquée.

Le pétitionnaire donne (en p.99) les raisons qui ont conduit la maîtrise d'ouvrage à ne pas envisager d'autres variantes : « l'existence d'un emplacement réservé dédié à la LCE aux PLU des communes concernées », « la faiblesse des impacts du projet retenu » et « l'aggravation des impacts pour toute autre solution hors emplacement réservé ». Ces 3 motifs sont insuffisamment justifiés.

Par ailleurs, l'étude d'impact note à diverses reprises que, suite à des premières investigations de terrain et lors de la concertation publique de mai et juin 2015, des mesures d'évitements d'impacts ont été prises pour dévier le tracé initialement prévu. Le dossier mentionne, en page 99, qu'une adaptation du tracé a été retenue afin de contourner une zone doublement sensible (au titre de la biodiversité et des risques technologiques) mais le renvoi est inexploitable (*cf. p. Erreur ! Signet non défini*).

Pour la MRAe il est nécessaire de développer davantage ces points pour justifier l'évolution du projet et donc ses variantes, au regard notamment de leurs impacts sur l'environnement et la santé.

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

Les principaux impacts concernent la consommation d'espaces agricoles, les transports et nuisances associées, la gestion des eaux pluviales, les milieux naturels et le paysage.

Les impacts qui concernent l'aménagement de la RD117 sont très souvent omis, il conviendrait donc de compléter l'étude d'impact sur ce point.

La MRAe rappelle qu'elle attend également que les incidences du projet appréhendé dans sa globalité (avec notamment la LCE Est) soient présentées.

Un tableau récapitulatif des mesures et leur suivi est présenté : sa clarté est appréciée.

La phase de travaux

Les effets temporaires du projet sur l'environnement ainsi que les mesures prévues et leurs suivis sont présentés pour la seule section Ouest. Il est indiqué (p.44) que le calendrier des travaux s'étend de 2017 à 2020. Il aurait été bon de préciser ce qui a déjà été engagé. Une attention particulière devra être portée aux habitations proches du projet qui devraient subir les nuisances du chantier sur une durée non négligeable.

Les volumes de déblais à évacuer et de matériaux à apporter sont évalués pour la seule section ouest LCE mais pas pour la RD117, et le trafic induit par ces travaux est évoqué mais pas évalué.

L'autorité environnementale rappelle que la recherche analytique d'amiante devra être effectuée dans le cadre prévu de la rétrocession d'une route à l'agriculture et constate que le pétitionnaire renvoie à de prochaines études une présentation plus détaillée des chantiers et travaux.

L'eau

En réponse à une observation de l'Autorité environnementale dans son précédent avis, des compléments sur la gestion projetée des eaux pluviales ont été apportés. Cette description plus détaillée des modalités de gestion des eaux pluviales prévues sur la LCE Ouest et sur la RD117 permet de mieux appréhender cette thématique. Le projet prévoit ainsi des dispositifs de rétention et d'infiltration pour gérer la totalité des volumes générés lors d'un événement de période de retour de 20 ans. Au-delà de cet événement, les eaux pluviales déborderont sur les zones agricoles.

Les transports, le bruit et la qualité de l'air

Les déplacements

En réponse à une observation de l'Autorité environnementale dans son précédent avis, le dossier comporte désormais une étude de trafic et les impacts du projet sur les déplacements sont désormais évoqués.

La MRAe considère qu'une étude sur le développement et la continuité des voies de circulation douce sur les communes environnantes et impactées favorablement ou non par le projet est également nécessaire .

Qualité de l'air

L'étude sur la qualité de l'air a été complètement revue en vue d'intégrer les données issues de l'étude de trafic d'août 2016. Toutefois, son contenu reste incomplet, car elle ne contient pas la qualification de l'état initial par des mesures in situ, conformément aux dispositions de la circulaire du 25 février 2005. Compte tenu de l'enjeu sanitaire représenté par l'augmentation du trafic dans la zone concernée, il convient de réaliser ces mesures.

Le dossier fait état d'un impact global positif du projet sur la qualité de l'air aux motifs que l'exposition globale des populations à la pollution d'origine automobile va diminuer. Le pétitionnaire justifie cette affirmation au regard des Indices Pollution Population (IPP) calculés, ceux-ci étant plus faibles à l'horizon du projet qu'actuellement. Ces indices montrent également un impact encore plus favorable sur la qualité de l'air du secteur à l'horizon 2020 en l'absence de tout projet.

Le tableau présenté en page 135 montre par ailleurs que les émissions de polluants atmosphériques augmenteront avec la réalisation du projet (+79 % à l'horizon 2020) et diminueraient sans le projet.

Une Évaluation Quantitative des Risques Sanitaires (EQRS) a été menée compte tenu de la présence d'un skate parc (site sensible) le long du projet et conclut « *qu'au regard des connaissances actuelles, les effets critiques n'apparaîtront pas a priori au sein de la population concernée* ».

L'articulation du projet avec le PPA⁷ et le SRCAE⁸ est désormais analysée. Il est à noter que le dossier fait état d'une comptabilité du projet avec ces plans et schémas tout en mentionnant que l'objectif du SRCAE de réduction de 20 % des émissions de GES ne sera pas atteint pour ce projet.

Le bruit

Une étude acoustique a été réalisée afin d'évaluer l'impact de la section ouest du projet sur les habitations situées à proximité. Cette étude ne prend en compte que la LCE ouest. Le maître d'ouvrage indique ne pas avoir étudié le tronçon de la RD 117 aux motifs qu'aucune habitation n'y est rencontrée.

Les milieux naturels et les espaces agricoles

Milieux naturels

Des mesures pertinentes d'évitement, de réduction d'impact, et de compensation sont décrites dans l'étude d'impact pour les différentes espèces observées, permettant de limiter l'impact des travaux concernés par le présent dossier.

En réponse à une observation de l'Autorité environnementale dans son précédent avis, le tableau de synthèse des impacts sur les milieux naturels, présenté dans l'étude détaillée jointe en annexe a été incorporé dans le corps de l'étude d'impact.

Il est rappelé qu'en cas d'impacts résiduels notables touchant des espèces protégées, le maître d'ouvrage doit procéder, avant de démarrer les travaux, à une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées au sens de l'article L411-1 du code de l'environnement.

⁷ Plan de protection de l'atmosphère

⁸ Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie

Il est prévu la plantation de frênes et de chênes le long de l'axe routier et piétonnier. Or, ils sont répertoriés comme espèces au pouvoir allergisant fort et moyen, selon le guide du réseau national de surveillance aérobiologique (RNSA) disponible à l'adresse <http://www.vegetation-en-ville.org/>.

Espaces agricoles

Le développement futur de zones d'activités économiques et de voies de circulation au sein du territoire de Cœur d'Essonne Agglomération est important. Ces projets consommeront des espaces naturels, agricoles et forestiers et auront des conséquences économiques sur les exploitations agricoles et la gestion forestière

Pour ce qui concerne le projet, la LCE va impacter des surfaces agricoles de très bonne qualité (environ 2,5 hectares) sur trois exploitations.

Il convient de remarquer que la création de la LCE risque d'entraîner la rupture de la continuité du réseau de drainage et le maintien de sa fonctionnalité devra donc être assuré.

Des compensations, au sens de l'article L. 112-1-3 du code rural, sont prévues en concertation avec les agriculteurs :

- la démolition d'une route existante rétrocédée à l'agriculture (environ 3300 m²),
- l'étude de la possibilité d'un remembrement (qui serait soumis à étude d'impact) .

D'autres compensations (non finalisées à ce stade) sont présentées :

- créer un parc agricole ou ferme maraîchère afin de maintenir une activité agricole sur le site du projet de la ZAC Val Vert Croix Blanche. Cette disposition est insuffisamment présentée ;
- arrêter un contrat de redynamisation agricole de la base aérienne 217 (environ 15 exploitations à termes et 90 emplois au total). Suite à la fermeture de la base aérienne 217 en 2012, le Contrat de Redynamisation des Sites de la Défense (CRSD) prévoit un axe de soutien de l'agriculture biologique et de l'emploi agricole qui prévoit la création d'un « lotissement biologique. »
- mettre en œuvre la convention Cœur d'Essonne /Département / Région pour « sanctuariser » le territoire de l'Orme-Fourmi (Le Plessis Pâté)

Le manque d'informations empêche d'évaluer pleinement la pertinence de ces mesures et leur lien avec le projet : des précisions sont donc nécessaires.

Le paysage et l'archéologie

Le dossier note que « les mesures d'intégration ou d'accompagnement du projet s'inscrivent dans une double optique de création d'une frange urbaine et de valorisation de l'itinéraire pour l'usager dans la continuité des aménagements de la ZAC Val Vert Croix Blanche. »

La présentation du paysage par séquençage (entre plateau agricole et zone d'activités, le boulevard industriel ...) est pertinente, mais il n'est pas toujours aisé de s'y repérer (p.126 et suivantes).

En réponse à une observation de l'Autorité environnementale dans son précédent avis, le chapitre sur le paysage a été complété par l'ajout de deux photomontages (Figures 79 et 80 / p.131) montrant des vues des franges urbaines et des lisières prévues du côté agricole.

Il en ressort que l'ambition portée sur ces transitions paysagères pourrait être plus forte.

Avant



Après



Les effets cumulés

L'étude d'impact localise quatre projets connus (Cf. figure 66) mais n'en présente que deux (le projet de ZAC d'activités économiques « Val Vert – Croix Blanche », sur les communes de Fleury-Mérogis, Le Plessis-Pâté et Sainte-Geneviève-des-Bois, et le projet de ZAC « Grand Parc – Bondoufle » sur la commune de Bondoufle) avant de n'en retenir qu'un seul, « Val Vert – Croix Blanche », pour l'analyse des effets cumulés, qui ne porte que sur le trafic et les transports, l'impact agricole, et l'impact sur le milieu humain (bruit et qualité de l'air).

Comme le recommandait déjà l'avis précédemment émis, la question de l'analyse des effets cumulés nécessite d'être appréhendée de manière exhaustive et qualitative, afin d'en apprécier les impacts notamment sur les questions de déplacements, nuisances, espaces agricoles, paysage.

L'analyse présentée des effets cumulés étant partielle, l'Autorité environnementale recommande de ré-interroger la conclusion sur le niveau d'impact modéré des effets cumulés.

4. L'analyse du résumé non technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur une vision synthétique des sujets traités dans l'étude d'impact. Ce document figure en début d'étude d'impact (pages 13 à 25).

En réponse à une observation de l'Autorité environnementale dans son précédent avis, le résumé a été complété par l'ajout de quelques photographies et d'un tableau présentant les impacts, mesures et suivis.

Le résumé présenté permet l'appréhension de la partie analysée du projet par un public non averti.

5. Information, consultation et participation du public

Le présent avis doit être joint au dossier d'enquête publique du projet.

Conformément aux articles L122-1 V et VI 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.

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