



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 16 juillet 2019  
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France  
sur le projet de construction d'un ensemble immobilier et de rénovation  
d'équipements publics rues Auguste Blanqui et Pierre Mendès France  
à Chilly-Mazarin (Essonne)**

**Synthèse de l'avis**

Le présent avis porte sur le projet de construction d'un ensemble immobilier et la rénovation d'équipements publics dont un gymnase et d'espaces publics rues Auguste Blanqui et Pierre Mendès France à Chilly-Mazarin (Essonne). Il intervient dans le cadre de la demande de trois permis de construire présentés par la société Eiffage et concernant l'ensemble immobilier.

Implanté sur un site de 2 hectares, le projet consiste :

- d'une part, après démolition du centre technique municipal (qui est reconstruit dans le nord de la commune) en la construction par la société Eiffage de 7 bâtiments en R+2 à R+4 totalisant 219 logements (pour une surface de plancher de 14 000 m<sup>2</sup>) sur un niveau de sous-sol de parking (307 places) et un local associatif de la copropriété ;
- d'autre part, en la rénovation et l'extension par la ville de Chilly-Mazarin d'un gymnase (de surface non précisée), le déplacement et le réaménagement d'un parking (75 places prévues), le déplacement d'un boulodrome et de son club-house (surface non précisée), des travaux de voiries et la. Les opérations portées par la ville ne sont pas détaillées dans l'étude d'impact.

Le projet a été soumis à évaluation environnementale par décision de l'autorité environnementale n°DRIEE-SDDTE-2017-059 du 04 mai 2017.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent :

- les nuisances sonores et les pollutions atmosphériques, (notamment celles liées à la proximité de l'autoroute A6 et de la voie ferrée empruntée par le RER C puis en 2022 par le tram-train T2) auxquelles seront exposés les nouveaux habitants et les usagers des équipements publics ;
- les déplacements induits par le projet ;
- la pollution des sols en place liée notamment à l'activité passée du centre technique municipal ;
- la phase de travaux, compte tenu de la présence d'une école à proximité et du maintien d l'activité du gymnase au cœur du site.

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

- faire porter l'étude d'impact sur l'ensemble du projet et donc intégrer les interventions de la ville de Chilly-Mazarin sur les espaces et les équipements publics dans l'étude d'impact du projet qui sera soumise à la consultation du public sur les trois demandes de permis de construire en analysant les impacts du projet dans sa globalité, notamment ceux résultant des interactions entre les opérations conduites par les deux maîtres d'ouvrage ;
- justifier le projet retenu au regard de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores importantes au niveau du site et notamment de l'exposition d'une nouvelle population à ce risque sanitaire ;
- approfondir la conception du projet pour réduire l'exposition au bruit et à la pollution atmosphérique.

- risque des nouveaux habitants et des usagers ;
- actualiser l'étude d'impact avec l'analyse des risques résiduels et le plan de gestion des pollutions des sols annoncés dans l'étude d'impact d'avril 2018.

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

*Avis disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie et de la MRAe d'Ile-de-France*

## Préambule

*Vu 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 ;*

*Vu le décret n°2016-519 du 28 avril 2016 portant réforme de l'autorité environnementale ;*

*Vu les arrêtés du 12 mai 2016, du 19 décembre 2016, du 16 octobre 2017, 17 avril et 28 juin 2018 portant nomination des membres des missions régionales d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable ;*

*Vu la décision du 12 juillet 2018 de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France, portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable, abrogeant la décision du 2 mars 2017 sur le même objet ;*

*Vu la délégation de compétence donnée le 4 juillet 2019 par la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France à Jean-Paul Le Divenah, son président, pour le dossier concernant le projet de construction d'un ensemble immobilier et de rénovation d'équipements publics rues Auguste Blanqui et Pierre Mendès France à Chilly-Mazarin (Essonne);*

*Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, sur le rapport de Jean-Jacques LAFITTE et après consultation des membres de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France, le présent avis prend en compte les réactions et suggestions reçues.*

*En application de l'article 20 du règlement intérieur du CGEDD s'appliquant aux MRAe, 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.*

## Table des matières

<b>1 L'évaluation environnementale.....</b>	<b>5</b>
1.1 Présentation de la réglementation.....	5
1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	6
<b>2 Contexte et description du projet.....</b>	<b>6</b>
2.1 Contexte du projet.....	6
2.2 Description du projet - Opérations prévues.....	8
<b>3 L'analyse de l'état initial du territoire et de ses enjeux environnementaux.....</b>	<b>10</b>
3.1 Les déplacements et les pollutions et les nuisances associées.....	11
3.2 Les sites et sols pollués et le transport de matières dangereuses.....	14
3.3 Les risques naturels.....	14
3.4 L'insertion paysagère.....	14
<b>4 La justification du projet et l'analyse des impacts environnementaux.....</b>	<b>15</b>
4.1 Justification du projet retenu, variantes étudiées.....	15
4.2 Les impacts du projet et les mesures retenues pour les éviter, les réduire et à défaut les compenser.....	16
4.2.1 Les déplacements et les nuisances associées.....	16
4.2.2 Les sols pollués.....	20
4.2.3 Les risques naturels.....	21
4.2.4 L'insertion paysagère.....	21
4.2.5 <i>Impacts du projet en phase de chantier</i> .....	22
4.2.6 Impacts cumulés.....	22
<b>5 L'analyse du résumé non technique.....</b>	<b>23</b>
<b>6 Information, consultation et participation du public.....</b>	<b>23</b>

# 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.

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 a été soumis à évaluation environnementale par la décision de l'autorité environnementale du préfet de région n°DRIEE-SDDTE-2017-059 du 04 mai 2017 portant sur le « projet de construction de 219 logements situés rues Pierre Mendès France et Auguste Blanqui à Chilly-Mazarin dans le département de l'Essonne » car entrant dans la catégorie des projets relevant de la procédure d'examen au cas par cas au titre de l'article R122-2 du code de l'environnement (rubrique 39<sup>°1</sup>), en considérant notamment que le projet entraînait une augmentation de l'exposition de la population aux nuisances sonores et à une qualité de l'air dégradée.

Pour la MRAe, le projet comprend, en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement<sup>2</sup>, l'ensemble des aménagements projetés sur le site entre les rues Auguste Blanqui et Pierre Mendès France, qu'il s'agisse de l'opération immobilière faisant l'objet des trois demandes de permis de construire présentés par la société Eiffage, ou de l'opération projetée par la ville de Chilly-Mazarin sur le gymnase, le club-house, le boulodrome et le parking (cf § 1.3-2 du présent avis). En effet, ces deux opérations sont interdépendantes et contribuent au même objectif de réaménagement du site.

L'étude d'impact qui sera soumise à la consultation du public en appui des demandes de permis de construire présentés par la société Eiffage doit donc porter sur l'ensemble du projet et non sur une seule de ses composantes. Si les incidences du projet sur l'environnement ne peuvent être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi des permis de construire, l'étude d'impact du projet devra être ultérieurement actualisée<sup>3</sup>, notamment pour être jointe aux demandes de permis relatifs à l'opération conduite par la ville

- 1 En application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, les travaux, ouvrages ou aménagements ruraux et urbains énumérés dans le tableau annexé à cet article sont soumis à évaluation environnementale soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas, en fonction des critères précisés dans ce tableau. En l'espèce, à la rubrique n°39 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, sont soumis à la procédure de cas par cas : les travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme comprise entre 10 000 et 40 000 m<sup>2</sup> ainsi que les Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R.111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du code de l'urbanisme est comprise entre 10 000 et 40 000 m<sup>2</sup>.
- 2 Article L. 122-1 du code de l'environnement (extrait) : Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.
- 3 Article L. 122-1-1 : III.-Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. (...)

**La MRAe recommande aux deux maîtres d'ouvrage :**

- **de compléter l'étude d'impact qui sera soumise à la consultation du public pour la faire porter sur l'ensemble du projet, à savoir l'ensemble des aménagements projetés sur le site y compris les opérations portées par la ville de Chilly-Mazarin ;**
- **d'actualiser au besoin cette étude d'impact à l'occasion du dépôt des permis relatifs à l'opération, conduite par la ville.**

## **1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale**

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, les maîtres 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 l'occasion de des trois demandes de permis de construire présentées par la société Eiffage en avril 2019.

L'avis porte sur l'étude d'impact présentée par la société Eiffage et datée d'avril 2018.

À la suite de la phase de consultation du public, cet avis est l'un des éléments que l'autorité compétente (dans le cas présent, le maire de Chilly-Mazarin) prend en considération pour prendre les décisions d'autoriser ou non le projet (dans le cas présent, délivrer ou non les permis de construire).

## **2 Contexte et description du projet**

### **2.1 Contexte du projet**

Le projet est localisé dans la commune de Chilly-Mazarin (Essonne) située à 18 km au sud-ouest de Paris, au sud-ouest de l'aéroport d'Orly et au nord-est de la vallée de l'Yvette qui traverse la commune. La commune fait partie de la communauté d'agglomération Paris-Saclay.

Le projet situé dans le quartier de la Gare, plus précisément dans le secteur Pierre Mendès France, est porté par Eiffage pour les constructions immobilières et par la ville de Chilly-Mazarin pour les équipements publics.

Le site de 2 hectares est entouré d'une zone pavillonnaire. Il est accessible par la rue Auguste Blanqui, voie en sens unique à l'ouest et par la rue Pierre Mendès France à l'est (cf illustration n° 1), cette dernière rejoignant au nord de l'autoroute A6 l'avenue Pierre Brossolette/RD 118 qui donne accès d'un côté au centre-ville de Chilly-Mazarin, de l'autre à l'autoroute A 6 puis à la gare de Chilly-Mazarin. Il est longé au nord par le chemin des Chardonnerets (voie piétonne et cyclable au droit du site) qui le sépare des emprises du RER C (futur tram-rail T2) et plus au nord de l'autoroute A6.



Illustration n° 1 : situation du projet (EI p.12)

Comme mentionné dans l'étude d'impact, le projet s'inscrit dans le plan local d'urbanisme (PLU)<sup>4</sup> de Chilly-Mazarin, dont la révision approuvée le 20/09/2018 a introduit des modifications dans l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP)<sup>5</sup> du secteur Gare. Cette OAP vise notamment à :

- permettre la mise en œuvre de projets de densification des tissus urbains à proximité de la gare afin de s'inscrire en compatibilité avec les orientations du schéma directeur régional d'Ile-de-France (SDRIF) ;
- accompagner l'arrivée du Tram 12 Express ;
- assurer un traitement qualitatif du pôle gare en préservant les espaces publics aux alentours et en revalorisant l'entrée de ville ;
- préserver le quartier pavillonnaire et son ambiance apaisée.

L'étude d'impact rappelle les objectifs d'aménagement de l'OAP concernant l'emprise du présent projet : : « projet de logements comportant au minimum 25 % de logements sociaux », « transition travaillée entre les tissus » (bordure sud-ouest), « tenir les populations sensibles éloignées de la zone de vigilance air-bruit (100 m aux abords de l'A6) ». (cf schéma de l'OAP reproduit ci après : illustration n° 2)

4 <http://www.ville-chilly-mazarin.fr/toutes-les-actualites/441-de-nouveaux-projets-d-amenagement-et-d-urbanisme>

5 [http://www.ville-chilly-mazarin.fr/images/1-Menu/I-Urbanisme/I-1-PLU/documents\\_%C3%A9crits/ORIENTATIONS\\_DAM\\_%C3%89NAGEMENT\\_ET\\_DE\\_PROGRAMMATION.pdf](http://www.ville-chilly-mazarin.fr/images/1-Menu/I-Urbanisme/I-1-PLU/documents_%C3%A9crits/ORIENTATIONS_DAM_%C3%89NAGEMENT_ET_DE_PROGRAMMATION.pdf)

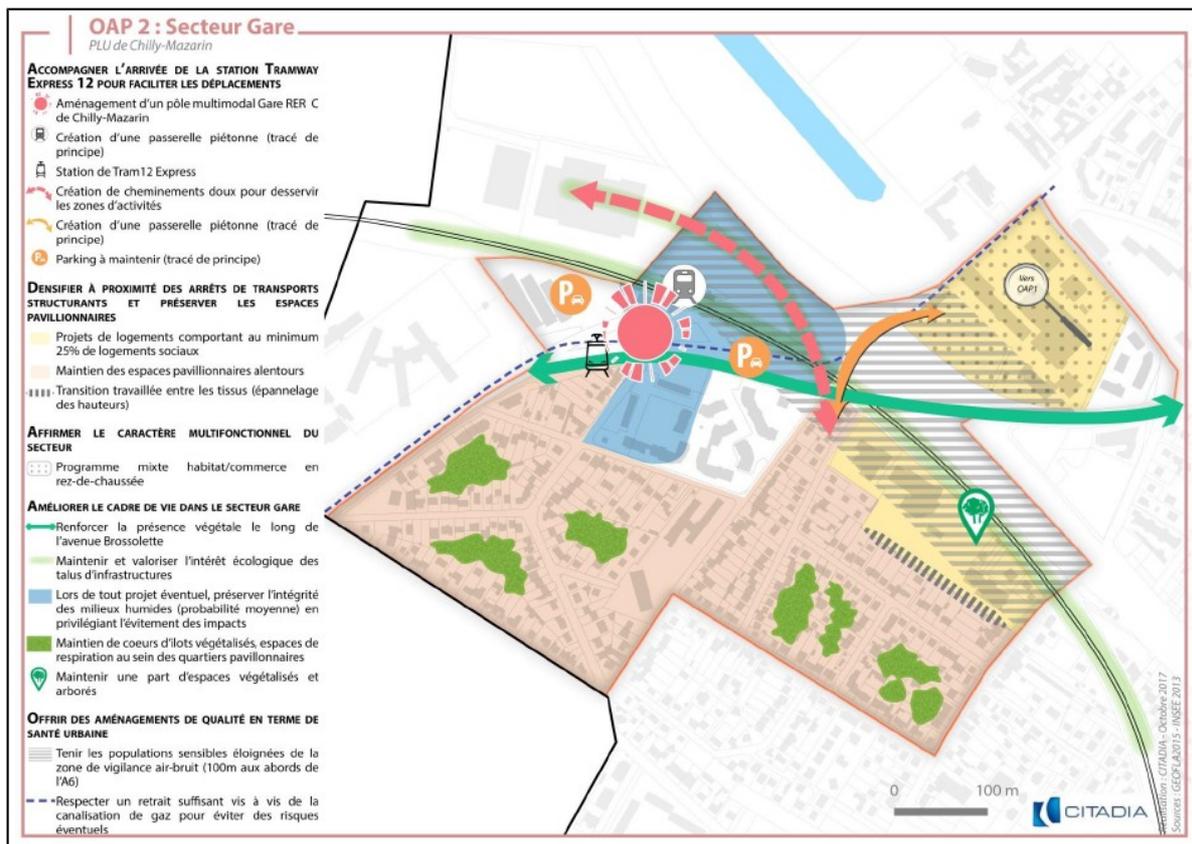


Illustration n° 2 : Schéma de l'orientation d'aménagement et de programmation « secteur Gare » (PLU de la commune de Chilly-Mazarin)

## 2.2 Description du projet - Opérations prévues

Le site, d'une superficie de 2 hectares est occupé actuellement par des équipements communaux : le gymnase des Chardonnerets, le boulodrome et son club-house, le centre technique municipal communal et un parking. Les bâtiments d'une maison des jeunes et de la culture ont déjà été démolis.

L'opération portée par Eiffage consiste, selon l'étude d'impact, après la démolition du centre technique municipal et la libération des emprises d'une partie des équipements communaux, en la construction de 219 logements dont 52 logements sociaux (pour une surface de plancher de 14 000 m<sup>2</sup> environ). Les logements seront répartis en 7 bâtiments collectifs de 2 à 4 niveaux (EI p.41) sur un niveau de sous-sol de parking (307 places), et une maison des copropriétaires sur un niveau (lots B, C, D et F). Des espaces verts (sur dalle et en pleine terre) communs et des jardins privatifs sont inclus dans cette opération qui devrait accueillir 500 habitants (EI p.22).

Les trois demandes de permis de construire déposées en avril 2019 portent au total sur 221 logements. L'étude d'impact datée d'avril 2018 doit donc être actualisée pour tenir compte de cet ajustement du projet.

L'opération portée par la commune concerne, sur la partie du site dont elle a conservé la propriété, la rénovation et l'extension du gymnase, le déplacement et le réaménagement du parking (75 places prévues), du boulodrome (déplacé, apparemment sur des emprises réduites) et du club-house, des travaux de voirie. La construction d'un nouveau centre technique municipal est prévue dans le nord de la commune.

L'étude d'impact communiquée à la MRAe présente de manière très sommaire cette opération, composante du projet qui est directement liée au programme immobilier. De plus, les incidences de ces deux opérations sont susceptibles d'interagir fortement entre elles (notamment en phase de travaux, puis en exploitation sur

les thématiques déplacements et nuisances associées, travaux, etc.) et nécessitent une approche intégrée dans l'étude d'impact du projet (cf § 1.1 du présent avis et la recommandation qui le conclut).

**La MRAe recommande d'actualiser l'étude d'impact, en la faisant notamment porter sur les impacts résultant des interactions entre l'opération portée par la ville de Chilly-Mazarin et celle portée par la société Eiffage.**



*Illustration 3 : plan complet du projet Eiffage et des aménagements prévus par la ville de Chilly-Mazarin (EI p.43 et 44) avec les accès,*



Illustration 4 : Plans du projet Eiffage et des aménagements prévus par la ville de Chilly-Mazarin (EI p.43 et 44) avec éléments de programmation qui sont à actualiser pour tenir compte du contenu des demandes de permis de construire)

L'étude d'impact présente le calendrier des travaux prévus pour les constructions de logements sur une durée de 3 ans (travaux alors prévus à compter du premier trimestre 2019), et qui devraient être concomitants à la réalisation des travaux de la commune sur les voiries, les équipements publics et les espaces publics. Pendant les travaux menés par Eiffage, l'accès au parking public et au gymnase sera maintenu.

### 3 L'analyse de l'état initial du territoire et de ses enjeux environnementaux

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

- les nuisances sonores et les pollutions atmosphériques, notamment celles liées à la proximité de l'autoroute A6 et de la voie ferrée, auxquelles seront exposés les nouveaux habitants et usagers des équipements publics, en particulier les populations sensibles ;
- les déplacements induits par le projet et les nuisances sonores et de pollutions induites par les déplacements motorisés
- la pollution des sols en place, liée notamment à l'activité du centre technique municipal ;
- les travaux : bruit, pollution, poussières, gêne à la circulation, (avec une école à proximité), accès au gymnase et au boulodrome ...

Ces enjeux sont bien identifiés dans l'étude d'impact, où le bruit, la qualité de l'air, la pollution des sols et les eaux (souterraines et superficielles) sont considérés comme les enjeux forts du projet.

### 3.1 Les déplacements et les pollutions et les nuisances associées

Les nuisances sonores et la pollution atmosphérique sont des enjeux forts du site, identifiés dans l'étude d'impact et dans l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) du secteur.

Dans son avis du 29 mars 2018<sup>6</sup> sur la révision du PLU de Chilly Mazarin, la MRAe avait formulé des recommandations sur la prise en compte du bruit et de la pollution de l'air dus à l'autoroute A6, notamment sur le secteur de projet « rue Pierre Mendès France »<sup>7</sup>. La recommandation relative à l'augmentation de la largeur de la bande de vigilance au bruit dans les OAP ne paraît pas avoir été prise en compte dans le PLU approuvé.

#### Les déplacements

L'étude d'impact présente la trame des liaisons douces autour du projet, en particulier le chemin des Char-donnerets au nord du projet (EI p.71).

L'offre en transport en commun est constituée principalement par la ligne C du RER avec la gare de Chilly-Mazarin située à l'ouest à 250 mètres à pied du projet et qui sera à l'avenir (2022) desservie non plus par le RER C mais par le Tram-Train de la ligne 12 Express entre Évry et Massy (EI p.12). Une ligne de bus dessert le site du projet à l'est par la rue Pierre Mendès France.

Les déplacements domicile/travail des habitants de la commune de Chilly-Mazarin sont majoritairement réalisés en véhicules particuliers (65,5 %) avec seulement 23,4 % d'utilisateurs de transport en commun. Ce chiffre est faible compte tenu de la bonne desserte de la commune, notamment avec la présence d'une gare RER (EI p.87).

L'étude d'impact présente succinctement, dans son état initial, (EI p.74) les résultats d'une étude de circulation réalisée aux abords du projet (étude de juin 2017, non annexée à l'étude d'impact). Celle-ci met en évidence principalement des dysfonctionnements importants du carrefour sur la rue Pierre Brossolette (RD118) au débouché nord de la rue Pierre Mendès France avec des remontées de file aux heures de pointe rue Pierre Mendès France. Cette situation est la conséquence de la charge de trafic sur l'A6 en heures de pointe, qui a tendance à entraîner des remontées de file sur les bretelles d'accès (carrefour 2 sur le schéma).

Des remontées de file moins importantes sont constatées aux heures de pointe au carrefour à feu permettant la desserte du site rue Pierre Mendès France, (carrefour 1 sur l'illustration n° 5)

6 [http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/180329\\_mrae\\_avis\\_plu\\_chilly-mazarin\\_91\\_delibere.pdf](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/180329_mrae_avis_plu_chilly-mazarin_91_delibere.pdf)

7 Extrait de l'avis du 29 mars 2018 sur la révision du PLU de Chilly-Mazarin : « Le secteur de projet « rue Pierre Mendès France » est localisé le long de la voie ferrée et de l'autoroute A6 (presqu'en face du site Découffé), à proximité de la gare « Chilly-Mazarin » du RER C. Le PLU y prévoit un programme immobilier mixte comprenant 219 logements et la rénovation d'équipements existants. L'OAP dédiée prend en compte des nuisances sonores la qualité de l'air.

La MRAe s'interroge sur ce choix de privilégier l'OAP pour prendre en compte les nuisances sonores et la qualité de l'air sur ce secteur de développement et ceci, d'autant plus que le règlement semble moins restrictif que l'OAP. Ainsi, le règlement du projet de PLU indique que « les constructions peuvent être implantées à l'alignement ou en retrait » par rapport aux voies et emprises publiques en zone UCe (correspondant au site Pierre Mendès France). Le retrait minimum est de 2 à 5 mètres selon les voies, alors que l'OAP impose un retrait de 100 mètres pour les bâtiments sensibles : l'écart est tel qu'il mérite justification. »



**Figure 34 : Conditions de circulation actuelles aux HPM et HPS (Source : CDVIA)**  
 Illustration n° 5 : flux de circulation aux carrefours desservant le projet

Le site possède actuellement un parking public de 80 places environ, notamment à l'usage des usagers du complexe sportif et 30 stationnements le long de la voie d'accès côté sud-ouest. La fréquentation de ces espaces de stationnement n'est pas évaluée dans l'étude d'impact.

### Nuisances sonores

Les sources de bruit et les classements réglementaires des voies sont présentés dans l'étude d'impact. Le site est très proche de plusieurs infrastructures de transport terrestres et ferroviaire classées au titre des nuisances sonores : l'autoroute A6 (160 000 véhicules/jour), le RER C et la RD 118 (16 000 véhicules/jour), classées respectivement en catégories 1, 2 et 3 avec une bande d'obligation d'isolation phonique 300, 250 et 100 mètres de part et d'autre de la voie (EI p.60).

Le site est concerné par le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures routières en raison de la proximité avec l'A6. Les niveaux sonores sur le site, comme le montre l'extrait de la carte stratégique du bruit dans l'environnement présentée dans l'étude d'impact (EI p. 60), sont estimés entre 65 et plus de 75 dB. L'indicateur de bruit retenu sur cette carte n'est pas précisé

Des mesures acoustiques ont été réalisées sur le site et les résultats sont présentés dans l'étude d'impact et l'étude fournie en annexe. Les « niveaux de bruit résiduel » (la définition de ce terme n'est pas donnée) mesurés aux 4 points de mesure sont homogènes le jour et la nuit (entre 54 dB(A) et 59 dB(A) en moyenne en période de jour ; de 53.5 dB(A) à 56 dB(A) moyenne en en période de nuit) (EI p.62).

L'étude d'impact conclut à un environnement d'ambiance sonore modérée, grâce à la présence du talus supportant la voie ferrée et masquant l'A6. Cependant, lors du passage d'un train, le niveau sonore peut monter jusqu'à 70/75 dB(A) pendant 30 secondes. Ces mesures sont effectuées à proximité du sol. Le bruit est a priori supérieur au niveau des étages supérieurs des immeubles projetées, ce que confirme la modélisation présentée dans l'étude d'impact.

Le MRAe considère que les immeubles implantés sur le site du projet seront impactés par le bruit de fond de l'autoroute A6 et par des niveaux sonores élevés lors du passage des trains. L'OMS a proposé comme objectif de qualité afin d'éviter les troubles du sommeil une valeur de 30 dB(A) à l'intérieur des chambres à

coucher, et comme des valeurs cibles en façade 40 et 55 dB(A) (Laeq)<sup>8</sup>. Ces valeurs sont dépassées sur le site.

## Qualité de l'air

L'état initial de la qualité de l'air est caractérisé par les données provenant de la station d'Airparif la plus proche (Vitry-sur-Seine)(EI p.109). Les résultats des mesures effectuées sur le site ont été mis en relation avec des données provenant de la station d'Airparif la plus proche (Vitry-sur-Seine)(EI p.109) alors que les deux sites ne sont pas nécessairement comparables, la station de Vitry-sur-Seine étant une station urbaine, alors que le site du projet est fortement influencé par le trafic autoroutier (EI p.125).

Les principaux émetteurs sur la commune sont spécifiés (le trafic routier, le trafic aérien et le secteur résidentiel et tertiaire). Les indices Citeair<sup>9</sup> de l'année 2016 pour la commune de Chilly-Mazarin (EI p.111) et les cartes de modélisation des concentrations des polluants (2015) (EI p. 111-112) sont présentés dans l'étude d'impact. La qualité de l'air est globalement bonne sur la commune, mais est cependant contrastée du fait de la présence de grands axes routiers, dont l'autoroute A6 qui passe à proximité du site du projet.

Compte tenu de la proximité de la parcelle avec l'autoroute A6, et pour affiner les informations présentées ci-dessus, des mesures de la qualité de l'air (NO<sub>2</sub>, benzène, particules fines) ont été réalisées sur le site (juin et novembre 2017).

Les résultats de la première campagne sont présentés, mais incomplets du fait du vol de certains capteurs et d'intervention humaine extérieure (arrêt des capteurs) (EI p.116). Les résultats moyens mesurés durant quelques jours (EI p.117), mettent en évidence des teneurs en dioxyde d'azote assez élevées, même aux points les plus éloignés de l'axe de l'autoroute (valeur de l'ordre de 40 µg/m<sup>3</sup>, soit la valeur limite réglementaire<sup>10</sup>, mais à calculer en moyenne annuelle) et que les concentrations mesurées en particules fines sont inférieures aux objectifs de qualité<sup>11</sup> (30 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle). Il est précisé dans l'étude d'impact que les conditions météorologiques lors des mesures étaient défavorables à la qualité de l'air, puisque le site était sous le vent de l'autoroute pendant les mesures, contrairement à la situation avec les vents dominants. A contrario l'absence de résultats de certains capteurs fait que les teneurs en dioxyde d'azote et en benzène n'ont pu être mesurées aux points les plus proches de l'autoroute.

Les résultats de la seconde campagne de mesure montrent des résultats nettement plus faibles que ceux de la première campagne, notamment pour le dioxyde d'azote (concentrations comprises entre 4,1 et 6,7 µg/m<sup>3</sup>). La concentration en particules PM<sub>10</sub> reste de l'ordre de l'objectif de qualité<sup>12</sup>. Le dossier ne propose pas d'explication aux différences observées entre les deux campagnes de mesure. La qualité de l'air étant fortement marquée par la pollution liée au trafic routier sur l'A6, il est probable que la direction du vent (non précisée dans l'étude d'impact) lors de la seconde campagne permette de les expliquer.

Pour la MRAe une exposition à des pics de pollution par vent du nord ou de l'est n'est donc pas à exclure.

L'étude d'impact rappelle (EI p 37) qu'en termes de santé urbaine, l'OAP prescrit de : « *tenir les populations sensibles (équipements recevant des enfants, équipements de santé ...) éloignées de la zone de vigilance de 100 m aux abords de l'autoroute A 6 afin de ne pas les exposer aux pollutions atmosphériques et aux nuisances sonores* »

8 Le LAeq (ou niveau sonore équivalent) est la donnée qui caractérise le mieux un bruit fluctuant dans le temps, par exemple le bruit de la circulation automobile. Il s'agit du niveau énergétique moyen pour une période donnée. Il représente le niveau sonore moyen équivalent pondéré A incluant tous les événements sonores.

9 L'indice Citeair a été développé sur l'initiative de réseaux de surveillance de la qualité de l'air, dans le cadre du projet européen du même nom ; Il a été lancé en 2006 pour apporter une information au public. Cet indice est déjà utilisé par une centaine de villes européennes où il est calculé toutes les heures à partir de leurs stations de mesure.

10 Valeur Limite pour la protection de la santé (VL) : niveau de concentration à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser, et fixé sur la base des connaissances scientifiques, afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou l'environnement dans son ensemble (article R221.1 – Code de l'environnement)

11 Objectif de Qualité (OQ) : niveau de concentration à atteindre à long terme et à maintenir, sauf lorsque cela n'est pas réalisable par des mesures proportionnées, afin d'assurer une protection efficace de la santé humaine et de l'environnement dans son ensemble (article R221.1 – Code de l'environnement)

12 Objectif de qualité : niveau à atteindre à long terme et à maintenir, sauf lorsque cela n'est pas réalisable par des mesures proportionnées, afin d'assurer une protection efficace de la santé humaine et de l'environnement dans son ensemble.

### **3.2 Les sites et sols pollués et le transport de matières dangereuses**

Comme déjà indiqué, la pollution des sols constitue également un enjeu fort du site du projet, pris en compte dans l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) du secteur Gare<sup>13</sup> pour le site du projet et identifié comme tel dans l'étude d'impact (EI p 150)

D'après l'étude d'impact, aucun site recensé dans l'inventaire national des sites et sols pollués BASOL<sup>14</sup> n'est présent dans un rayon de 3 km du projet (EI p.89) alors que la MRAe identifie un site à 1,5 km.

L'existence de deux sites de l'inventaire historique des sites industriels et activités de service (BASIAS)<sup>15</sup> est mentionnée en amont ou en amont latéral hydraulique dans l'étude d'impact qui n'apporte aucune information sur leur nature et leur localisation, ce qui rend l'information inexploitable. La MRAe en identifie une dizaine dans un rayon d'un km autour du site, dont un à 250 mètres environ (sur le site Découflé) susceptible d'avoir eu un impact persistant sur la qualité de l'eau souterraine.

Aucune installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) n'a été répertoriée dans la zone d'études (qui regroupe le site du projet et quelques parcelles limitrophes) (EI p 94). L'étude d'impact identifie l'installation soumise à autorisation la plus proche du site à plus de 600 mètres du projet (EI p.212). L'ICPE « Découflé », à 250 m environ, doit faire l'objet d'un arrêt d'activité dans le cadre de l'aménagement du site, projet qui a donné lieu à une étude d'impact et à un avis de la MRAe en date du 6 février 2019<sup>16</sup>.

Des sources potentielles de pollution ont été recensées (en 2016) sur le site du projet, liées notamment à l'activité du centre technique municipal (fosses de vidange, fontaine à solvant, cuves, remblais). Des analyses de sols et des eaux souterraines ont été réalisées (en 2016 et 2017). Les résultats des sondages sont présentés (EI p.96) et le rapport est annexé à l'étude d'impact. Ils montrent quelques emplacements pollués par des hydrocarbures, hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), polychlorobiphényles (PCB) et métaux, ainsi que des concentrations élevées en fluorures. Les analyses des eaux souterraines ne montrent pas d'anomalies (EI p.97).

L'étude d'impact liste les infrastructures présentant un risque de transport des matières dangereuses à proximité du projet : l'autoroute A6 et la RD118.

### **3.3 Les risques naturels**

Comme le souligne l'étude d'impact, le projet est situé dans une zone de sensibilité forte de nappe affleurante et à un aléa fort au retrait gonflement des argiles (EI p.211).

Le toit de la nappe a été mesuré à 3/4 mètres de profondeur. La nappe est exposée aux pollutions provenant de la surface (liée à la proximité de la nappe et au manque de protection géologique).

La commune est concernée par le plan de prévention du risque inondation de la Vallée de l'Yvette (à 600 mètres au sud-ouest du projet), mais qui ne s'applique pas sur le périmètre du projet.

### **3.4 L'insertion paysagère**

Le périmètre du projet est localisé à l'interface de deux grands ensembles paysagers caractéristiques de la commune de Chilly-Mazarin : le plateau urbanisé au nord et la vallée urbanisée de l'Yvette au sud.

L'environnement du projet est urbain, composé de pavillons et de petits immeubles collectifs ; l'étude d'impact est illustrée d'un reportage photographique du secteur du projet (EI p.135). Au nord-est, le talus de

13 « Mettre en œuvre les mesures suffisantes vis-à-vis de la pollution des sols résiduelles connues au niveau du secteur de projet rue Pierre Mendès France pour assurer sa compatibilité avec une vocation résidentielle. Une analyse des risques résiduels et un plan de gestion doivent être réalisés. »(OAP 12)

14 La base de données BASOL recense les sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) appelant une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif.

15 La base de données BASIAS recense les sites industriels abandonnés ou en activité, susceptibles d'engendrer une pollution de l'environnement.

16 [http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190206\\_mrae\\_avis\\_sur\\_projet\\_ensemble\\_immobilier\\_site\\_decoufle\\_a\\_chilly-mazarin\\_91\\_.pdf](http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190206_mrae_avis_sur_projet_ensemble_immobilier_site_decoufle_a_chilly-mazarin_91_.pdf)

soutènement de la voie SNCF est arboré et forme un écran visuel (surtout en été) vers l'autoroute A6 et la partie nord est de la ville.

L'étude d'impact liste les monuments historiques situés à proximité du site. Le plus proche est le château de Chilly-Mazarin( inscrit le 29 mars1929), à environ 250 m au nord du site d'implantation du projet, mais de l'autre côté de l'autoroute A 6 tout comme le site classé « Pièces d'eau, nymphée, douves Sud, colonne du domaine de Chilly » (classé le 4 août 1953), Le site du projet est en dehors du périmètre de protection du monument historique. Du fait de la topographie, en lien avec les infrastructures routières et ferroviaires, il n'y a aucune covisibilité entre le projet et le site classé des douves et du château.

L'étude d'impact note que le site est très artificialisé et présente une végétation essentiellement rudérale et d'agrément, sans intérêt patrimonial.

## **4 La justification du projet et l'analyse des impacts environnementaux**

L'analyse des impacts du projet est succincte. Chaque partie présentant les différents impacts comprend également une description des mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ceux-ci ainsi qu'une estimation de leurs coûts.

Un tableau de synthèse reprend, pour chaque thématique, les caractéristiques principales de l'état initial, les enjeux et la sensibilité du milieu, puis les impacts possibles du projet, les dispositions prévues pour les éviter, réduire ou compenser, l'impact résiduel qui en découle, ainsi que le coût de ces mesures et les modalités de suivi (EI p.207 et suivantes). Cette présentation synthétique constitue un apport très appréciable pour la lisibilité de l'étude d'impact et la compréhension du projet.

### **4.1 Justification du projet retenu, variantes étudiées**

Le projet est, selon l'étude d'impact, justifié principalement par la proximité de la gare RER, ainsi que par la faible disponibilité foncière sur le territoire communal (EI p 33). De plus le secteur est identifié par le schéma directeur de la région Île-de-France (2013) comme quartier à densifier à proximité d'une gare et secteur à fort potentiel de densification (EI p 56).

La démolition et le déplacement du centre technique municipal sont motivés par sa vétusté, sa localisation peu adéquate en zone d'habitation et la volonté de le repositionner sur un site proche des principaux axes routiers. Le site retenu et le projet du futur centre technique municipal ne sont pas précisés.

La maison de la jeunesse et de la culture a déjà fait l'objet d'une démolition et d'un remplacement fonctionnel par l'espace Nelson Mandela inauguré en 2015.

L'évolution du site en l'absence de mise en œuvre du projet est décrite (EI p.154).

Les variantes étudiées pour le projet sont présentées et permettent de justifier les choix retenus (EI p.155 et suivantes). Un second sous-sol a été abandonné en raison du niveau de la nappe. Des modifications d'implantation des bâtiments ont permis de compléter l'effet écran au bruit en arrière de ces bâtiments et de les éloigner légèrement des pavillons. La configuration retenue pour l'accès des véhicules au projet a tenu compte de l'incidence estimée sur la circulation.

La MRAe rappelle que le projet soumis à évaluation environnementale en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement est le projet d'aménagement de l'ensemble du site. L'étude d'impact doit donc être complétée par la justification des choix de la commune de Chilly Mazarin dans la rénovation de ses équipements publics sur le site au regard notamment des enjeux environnementaux (implantation des différentes constructions et des aménagements prévus.

***La MRAe recommande de justifier l'ensemble du projet en incluant les équipements publics prévus sur le site par la commune (gymnase, parking, boulodrome et son club-house...).***

## 4.2 Les impacts du projet et les mesures retenues pour les éviter, les réduire et à défaut les compenser

L'étude d'impact précise que la description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement (ainsi que les mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ces effets et les modalités de suivi des mesures proposées) tient compte « des intentions de la mairie connues à ce jour concernant la rénovation des installations sportives et de loisirs ; la réalisation des voiries est en interaction directe avec le projet d'EIFFAGE Immobilier, mais le calendrier de réalisation des rénovations n'est pas connu à ce jour » (EI p.161).

La MRAe recommande :

- d'actualiser, lors de la mise à disposition du public des premières demandes de permis de construire l'étude d'impact datée d'avril 2018 au regard des informations qui seraient désormais disponibles sur la rénovation, dans le cadre du projet, des équipements publics par la ville de Chilly-Mazarin ;
- d'analyser les impacts de l'ensemble du projet et de proposer les mesures d'évitement, de réduction et à défaut de compensation à l'échelle du projet.

### 4.2.1 Les déplacements et les nuisances associées

#### Déplacements

Le projet prévoit la création d'une sente piétonne traversant le site, ce qui facilite l'accès à la gare RER (futur arrêt du Tram Train) et l'accès au groupe scolaire Pauline Kergomard à l'ouest du projet (EI p.23) : une liaison piétonne (réalisée par la commune) assurera au droit du gymnase la continuité des circulations entre les rues Auguste Blanqui et Pierre Mendès France et l'accès à la « maison des copropriétaires ». (EI p 44)

L'étude d'impact présente les différentes possibilités d'accès du projet au réseau viaire routier et les incidences du trafic supplémentaire induit par le projet sur la circulation.

La solution retenue pour les accès prévoit, outre l'absence de voie traversante, trois sorties de véhicules, deux à l'ouest sur la rue Auguste Blanqui (sortie du parking souterrain et sortie de la voie de desserte interne du projet avec accès technique au gymnase réglées par un stop), une à l'est (voie de desserte interne du projet, accès du public aux équipements) sur la rue Pierre Mendès France réglée par un feu à détecteur (EI p.180).

L'étude d'impact présente des estimations de trafic supplémentaire généré par les nouveaux logements (cf tableau de l'illustration 6) en heures de pointe du matin et du soir, basées sur des ratios obtenus à partir d'une enquête sur un quartier équivalent de Chilly-Mazarin (quartier légèrement plus proche de la gare constitué de petits immeubles, avec parking souterrain et aérien). Le trafic généré par les équipements publics du projet, supposé constant, n'est pas pris en compte dans ces estimations.

	HPM		HPS		Journée	
	Emis	Reçus	Emis	Reçus	Emis	Reçus
Accès ouest (rue Blanqui)	15	2	6	11	103	106
Accès est (rue Pierre Mendès-France)	18	3	7	12	118	120
<b>TOTAL</b>	<b>33</b>	<b>5</b>	<b>13</b>	<b>23</b>	<b>221</b>	<b>226</b>

**Tableau 15 : Flux estimés générés par le projet aux Heures de Pointe (HPM et HPS) et sur une journée (Source : CDVIA)**

*Illustration n°6 ; Flux de véhicules estimés pour l'opération immobilière (EI p.182)*

Les flux supplémentaires estimés (cf illustration 7) sont de l'ordre de 4 % en sortie de projet sur Pierre Mendès France, puis de 1 % au carrefour Pierre Mendès France / Pierre Brossolette en heure de pointe du matin (HPM) et de 2,5 % en sortie de projet sur Pierre Mendès France, puis de 0,8 % au carrefour Pierre Mendès France / Pierre Brossolette en heure de pointe du soir (HPS). L'étude d'impact en conclut que cela ne modifie pas la circulation au regard des flux généraux déjà existants (EI p.188-189). « De même, l'incidence du projet sur le fonctionnement des carrefours serait très faible. » L'étude d'impact suggère de nouvelles modalités de gestion du carrefour en sortie de projet rue Pierre Mendès France pour en améliorer la fluidité

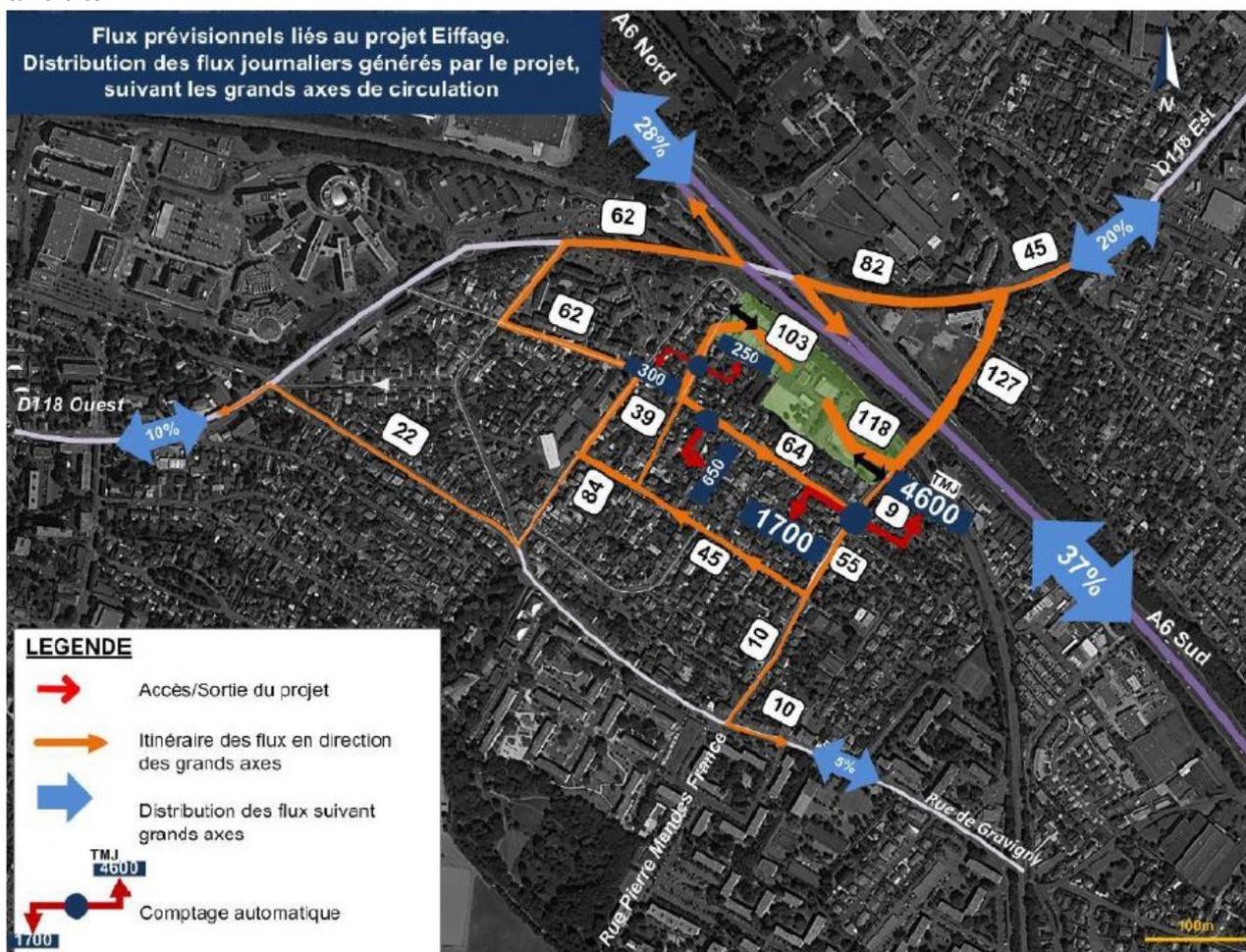


Figure 90 : estimation des flux journaliers prévisionnels après projet (Source : CDVia, 2017)

Illustration n° 7 : Estimation des flux journaliers prévisionnels après projet (EI p.183)

### Stationnements

Le projet répond aux objectifs de l'OAP secteur Gare relatifs au stationnement<sup>17</sup>, sans que l'étude d'impact ne le précise, en maintenant une offre de stationnement public sur le site (même si le nombre de places est réduit), et en développant une offre de stationnement avec une possibilité de recharger les véhicules électriques dans les parkings souterrains de l'opération immobilière.

### Nuisances sonores

L'étude d'impact présente les sources de bruit généré par le projet en phase d'exploitation (EI p.53), notamment le trafic automobile, et juge son impact négligeable. La contribution sonore maximum autorisée pour

17 Extrait de l'OAP du secteur Gare (voir note 5) « Faciliter le rabattement vers le pôle multimodal via le maintien de l'offre en stationnement...Développer des bornes de recharge des véhicules électriques lors de la construction des parcs de stationnement résidentiels liés à l'opération rue Pierre Mendès France, conformément à la réglementation. »

assurer la protection des riverains est estimé à 54,0 dB(A) en journée et à 46,3 dB(A) pendant la nuit (EI p. 192). Le trafic, supposé constant, généré par les équipements publics du projet ne sont cependant pas pris en compte.

Le texte de l'OAP précise que « *en termes de santé urbaine, le projet doit tenir les populations sensibles (équipements recevant des enfants, équipements de santé ...) éloignées de la zone de vigilance de 100 m aux abords de l'autoroute A 6 afin de ne pas les exposer aux pollutions atmosphériques et aux nuisances sonores ...* ».

Le projet ne comporte pas, dans sa programmation telle que décrite en 2018 dans l'étude d'impact, d'équipements sensibles<sup>18</sup>. I

Le projet prévoit l'éloignement des logements sociaux « au plus près de la bordure sud-ouest de l'emprise, ce qui les éloigne de l'A6 » L'étude d'impact précise (EI p 36) : « *En ce sens, [le projet] permet le respect des OAP dans l'esprit d'un compromis raisonnable entre les objectifs de densification au près de la gare RER (et futur arrêt du tram-train) et de préservation de populations plus sensibles.* »

L'étude d'impact n'indique pas si d'autres choix d'implantation des bâtiments ont été étudiés pour limiter l'exposition au bruit des habitants .

À l'examen du plan masse, il s'avère que les futurs habitants des immeubles F4, F3 et B2 resteront très proches de l'autoroute, ce qui contredit quelque peu la conclusion de l'étude d'impact sur l'éloignement des logements (sociaux ou non) de l'A6. Par contre, le terrain du boulodrome, qui n'est occupé qu'une partie de la journée, est réimplanté sur un emplacement relativement éloigné de l'A6 et pour partie protégé du bruit et de la pollution de l'air par les immeubles d'habitation. Cette situation peut paraître paradoxale.

Le projet étant situé en bas d'un talus supportant la voie ferrée et masquant l'autoroute, des modélisations des niveaux sonores ont été réalisées pour les étages des futurs bâtiments (EI p.63). Les résultats (traduits sous forme de carte EI p.66) montrent que le talus a un effet protecteur pour les étages les plus bas et que les étages les plus élevés sont les plus exposés au bruit. Les niveaux sonores les plus forts sont observés pendant la journée et restent importants en période nocturne, en particulier dans les étages supérieurs des façades orientées vers l'autoroute des immeubles les plus proches de celle-ci (plus de 60 dB(A) de nuit)(EI p.66)<sup>19</sup>

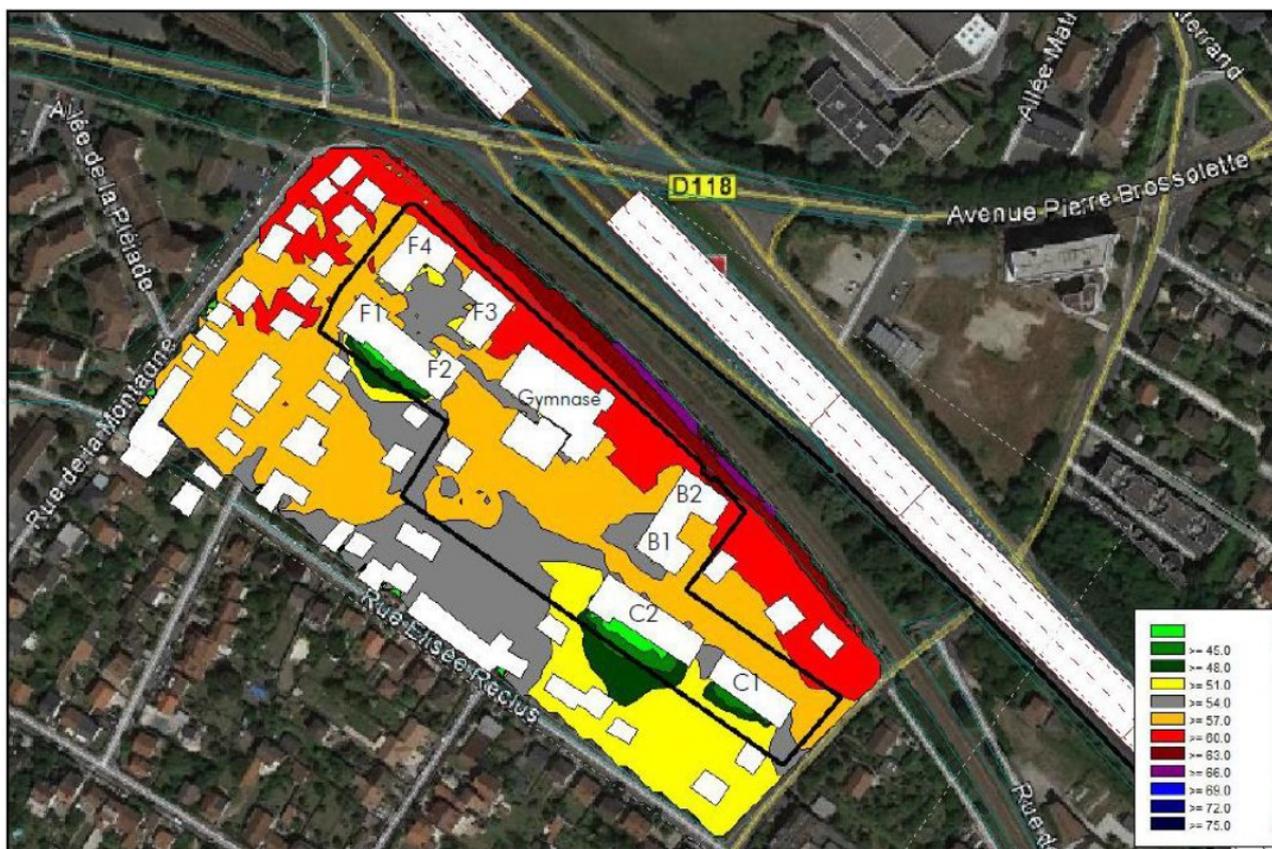
18 Au sens de la circulaire du 08/02/07 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles

19 Cartographie en façade des premiers bâtiments proches de la voie ferrée ,à 4 m de hauteur (premier étage):

- en période de jour, niveau sonore supérieur à 60-63 dB(A)
- en période de nuit :niveau sonore supérieur à 57 dB(A)

Cartographie à 10 m de hauteur (quatrième étage) :

- en période de jour niveau sonore supérieur à 63-66 dB(A)
- en période de nuit niveau sonore supérieur à 60-63 dB(A).



**Figure 26 : Cartographie de niveau sonore (en dB(A)) – Nuit – 10 m**

*Illustration n° 8 : Modélisation du niveau sonore en période nocturne, à 10 mètre de hauteur (entre 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> étage)*

Ces modélisations intègrent le trafic routier sur l'autoroute A6. (160 000 véhicules/jour) Mais certaines façades d'immeuble vont donner directement sur la voie ferrée et être, en plus du bruit continu de l'autoroute, exposés à des pics de bruit, y compris en début et fin de nuit, lors de chaque passage des trains du RER puis dans l'avenir des tram-trains (devant circuler de 5 h à minuit) .

D'après l'étude d'impact, le modèle a été recalé avec les résultats des mesures sur le site, pour le rendre représentatif de la situation réelle. Le dossier ne précise toutefois pas si ce recalage permet d'intégrer le bruit lié à la voie ferrée ni comment.

L'étude d'impact indique que les nouvelles constructions respecteront les obligations réglementaires en termes de protection phonique dans les bandes de servitude de part et d'autre des voies classées (EI p.191) et que les isolations acoustiques des logements seront mises en place à cette fin (les exigences d'isolement acoustique de façade étant comprises entre 31 dB et 43 dB suivant la façade considérée et l'étage pour les façades les plus exposées) (EI, annexe acoustique, p. 378-379). Cette mesure de réduction - qui n'est que le strict respect de la réglementation - présente des limites dans la mesure où, fenêtres ouvertes, ou dans les espaces ouverts, les nuisances sonores ne sont pas réduites.

La MRAe note que l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) considère que, le jour dans les zones résidentielles, il existe une gêne modérée à partir d'un Laeq de 50 dB(A), forte à partir de 55 dB(A) et préconise, dans les zones résidentielles la nuit, des valeurs cibles respectivement de 40 et 45 dB (A) pour prévenir les troubles du sommeil, valeurs qui sont dépassées sur le site<sup>20</sup>

20 « Pendant la journée, peu de gens sont fortement gênés à des niveaux de LAeq en dessous de 55 dB(A), et peu sont modérément gênés aux niveaux de L LAeq en-dessous de 50 dB(A). Les niveaux sonores pendant la soirée et la nuit devraient être de 5 à 10 dB plus bas que pendant le jour. Le bruit avec des composants de basse fréquence exigent des valeurs guides plus basses » (annexes p 22)

Le choix d'architecture avec les bâtiments les plus hauts en première ligne, côté voie ferrée, paraît pertinent pour protéger les bâtiments situés en arrière. Cependant les niveaux sonores sont alors plus importants dans les étages les plus élevés. En complément des isolations acoustiques réglementairement nécessaires qui seront être mises en œuvre, l'aménagement intérieur des bâtiments concernés mérite pour la MRAe d'être conçu pour minimiser la gêne pour les futurs occupants (par exemple logements traversants avec chambres à coucher et espaces de vie donnant sur la façade la moins exposée). Ce point n'est pas développé dans l'étude d'impact

#### **La MRAE recommande**

- **de tenir compte dans les modélisations des niveaux sonores, les bruits engendrés par la voie ferrée ;**
- **de justifier les choix d'implantation respective des immeubles de logements et des équipements (parking, boulodrome) compte tenu des bruits de l'autoroute A-6 et de la voie ferrée ;**
- **de compléter les mesures mises en œuvre dans le cadre du projet pour réduire l'exposition au bruit des nouveaux habitants et des usagers**

#### **Vibrations**

Compte tenu de la proximité du site avec la voie ferrée, une étude des vibrations (2017) annexée à l'étude d'impact a été réalisée (EI p.67). D'après l'étude d'impact les conclusions de cette étude n'impliquent pas de prendre de dispositions particulières pour le projet (pas de risque de dommage pour la structure des bâtiments ni de perception par les futurs occupants).

#### **Qualité de l'air**

Les observations formulées ci avant sur la localisation et l'agencement des logements par rapport au bruit l'autoroute A6 sont transposables par rapport à la pollution de l'air liée à l'autoroute, en observant que les possibilités techniques de réduction de l'impact sont plus limitées.

La MRAe note que le projet maintient l'exposition à cette pollution des usagers du gymnase, qui peuvent être des enfants, population sensible.

Les émissions atmosphériques imputables au projet en phase d'exploitation sont identifiées : gaz d'échappement des véhicules accédant au site et chauffage des bâtiments (EI p.53).

D'après l'étude d'impact, la réduction de ces impacts passe par l'adoption de mesures permettant de réduire les besoins énergétiques des logements et à encourager les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

En cela, comme indiqué dans l'étude d'impact, la proximité de la gare RER de Chilly-Mazarin à 250 m du projet, la possibilité de traverser le site pour la rejoindre à pied ou à vélo (EI p,198) sont de nature à réduire la part des déplacements en véhicules motorisés.

75 % des places de stationnement créées dans le sous-sol pourront être équipées de dispositifs de recharge de voitures électriques.

**La MRAe recommande de justifier les choix d'implantation respective des immeubles de logements et des équipements (parking, boulodrome) compte tenu de la pollution de l'air générée par l'autoroute A-6.**

### **4.2.2 Les sols pollués**

La MRAe avait noté dans son avis sur la révision du PLU de Chilly-Mazarin que le secteur Pierre Mendel France était concerné par la pollution des sols et que l'OAP du secteur Gare indiquait que les mesures « suffisantes » en matière de dépollution des sols seraient prises, sans précision supplémentaire. L'OAP renvoie la définition de ces mesures à la réalisation d'une analyse des risques résiduels et l'établissement d'un plan de gestion.

L'étude d'impact indique les dispositions prévues pour la gestion de terres polluées par les hydrocarbures et les fluorures : excavation et évacuation dans les filières adaptées, substitution des terres superficielles au droit des futurs espaces verts. Le coût de ces mesures est évalué (EI p.196). Elle ne prévoit cependant pas la gestion des terres concernées par des teneurs anormales en métaux (remblais et terres remaniées).

Après démolition des bâtiments existants, des investigations complémentaires seront réalisées et des travaux de dépollution menés (EI p.39).

L'étude d'impact présente un schéma conceptuel des transferts possibles de pollution en situation après -projet.(EI p.98), qui ne reprend pas la voie de transfert par inhalation des polluants éventuellement présents dans les sous-sols des futurs bâtiments, alors que certains de ces polluants sont volatiles.

L'étude d'impact mentionne l'absence de risque résiduel au droit des bâtiments en raison des décaissements sur 3 à 6 mètres de profondeur, alors que le projet présenté ne comporte qu'un seul niveau de sous-sol, ne nécessitant pas a priori un tel terrassement.

Dans le respect de l'OAP du secteur Gare, une analyse des risques résiduels associés à des investigations complémentaires et un plan de gestion sont prévus dans l'étude d'impact établie en avril 2018 (EI p 195). Il est probable qu'ils ont été réalisés avant le dépôt des demandes de permis de construire.

**La MRAe recommande d'actualiser l'étude d'impact avec l'analyse des risques résiduels et le plan de gestion des pollutions des sols annoncés dans l'étude d'impact d'avril 2018.**

### **4.2.3 Les risques naturels**

Comme indiqué ci-avant, l'étude d'impact justifie l'évolution du projet pour tenir compte de la hauteur mesurée de la nappe, en l'occurrence la réduction du nombre de niveaux de sous-sol. Le projet nécessite un rabattement de nappe en phase de chantier.

En revanche, elle ne détaille pas l'impact du projet sur l'imperméabilisation du site, alors que l'OAP du secteur Gare demande de « *prendre en compte le risque de remontée de nappe présent dans le quartier, en maintenant des espaces non imperméabilisés suffisamment étendus, et dispersés dans le site, et en adaptant les techniques de construction (fondations, souterrains...)* ». Elle indique seulement que « *la situation future sera quelque peu améliorée vis-à-vis de l'existant, du fait de la réduction des surfaces imperméabilisées, et en l'absence future de zones de manœuvres et de dépôt.* » (EI p 196)

L'impact d'une pollution accidentelle des eaux superficielles en phase chantier est jugé comme à fort enjeu et des mesures d'évitement liés à la gestion du chantier sont prévues (EI p.208).

### **4.2.4 L'insertion paysagère**

L'OAP du secteur Gare fixe des objectifs en termes de paysage et de cadre de vie. Le projet doit notamment « *maintenir une part d'espaces végétalisés et arborés au sein de l'opération rue Pierre Mendès France* ». La MRAe signale que le projet est également concerné par l'OAP de la Trame verte et bleue et son objectif de « *profiter de l'ensemble des projets urbains pour créer de nouveaux espaces verts relais de qualité de la trame verte et bleue* ».

L'étude d'impact indique que le site est déjà urbanisé et que le projet aura une incidence neutre voire positive sur la biodiversité, en raison des aménagements paysagers prévus sur les bordures du site et en pied d'immeuble. L'impact des opérations prévues par la commune n'est toutefois pas évalué.

Il est prévu la plantation d'espèces végétales « endémiques » (notice paysagère lots B et C et F 4/4) ce qui est positif pour la biodiversité ordinaire, mais certaines possèdent un potentiel allergisant fort (frêne, chêne et charme). Le guide Végétation en ville<sup>21</sup> du réseau national de surveillance aérobiologique permet de choisir des espèces végétales présentant un potentiel allergisant faible.

21 <https://www.vegetation-en-ville.org/>

L'étude d'impact contient des photos prises (cf illustration 9) depuis le site vers la voie ferrée à des hauteurs correspondant aux étages des bâtiments d'habitation projetés (EI p.147-149). Elle indique que la vue sera orientée vers les abords végétalisés (talus), sans mentionner la vue sur la voie ferrée elle-même et sur l'auto-route pour certains étages ni les vues partielles en hiver à partir des étages inférieurs en l'absence de feuillage.

▶ Hauteur à 10 m - balcon 3<sup>ème</sup> étage



Illustration n°9 : Point photographique de référence pour le 3<sup>e</sup> étage du bâtiment B2 (EI p.149)

#### **4.2.5 Impacts du projet en phase de chantier**

Les impacts temporaires liés à la phase chantier sont examinés dans une partie spécifique de l'étude d'impact (EI p.161 et suivantes). La durée prévisionnelle des travaux de l'ensemble immobilier est de trois ans en plusieurs phases. Cette partie examine les impacts possibles du chantier immobilier en particulier les risques de pollution accidentelle des sols et des eaux, les nuisances sonores, les émissions atmosphériques.

Les mesures prévues dans l'étude d'impact semblent de nature à les limiter. Le chantier d'Eiffage respectera la charte chantier faible nuisance (EI p.179).

Cependant, cette analyse ne porte pas sur les travaux qui seront réalisés par la ville de Chilly-Mazarin, qui sont annoncés concomitants à ceux portant sur l'opération immobilière. L'étude d'impact doit donc être complétée sur ce point.

#### **4.2.6 Impacts cumulés**

L'étude d'impact présente à tort comme relevant de l'étude des impacts cumulés avec ceux du projet, l'opération de la ville portant sur la rénovation du gymnase des Chardonnerets, du club-house et du boulodrome (EI p.179 et 203). La MRAe rappelle que cette opération fait partie intégrante du projet devant faire l'objet de l'étude d'impact du projet. Les éléments correspondants doivent être transférés dans l'analyse des impacts du projet.

L'étude d'impact présente différents projets de transport, de ZAC et de construction (activités, logements) à proximité et analyse les éventuels effets cumulés avec ces projets, surtout en termes de déplacements routiers (EI p.204).

La mise en service du Tram Train Massy-Evry<sup>22</sup> a été repoussée en 2022 (et n'aura pas lieu en 2019 comme indiqué dans l'étude d'impact), rendant la période de ses travaux concomitante avec celle du projet.

Pour la MRAe, il convient d'analyser plus finement les effets cumulés du présent projet avec le projet Découflé<sup>23</sup>, sur les flux de circulation sur la RD118 et sur son carrefour avec la rue Pierre Mendès France, au-delà de l'affirmation que ceux-ci sont « en provenance de deux directions opposées ce qui ne devrait pas créer de difficultés supplémentaires » (EI p. 206).

22 <https://tram12-express.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir-le-projet/>

23 [http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190206\\_mrae\\_avis\\_sur\\_projet\\_ensemble\\_immobilier\\_site\\_decoufle\\_a\\_chilly-mazarin\\_91\\_.pdf](http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190206_mrae_avis_sur_projet_ensemble_immobilier_site_decoufle_a_chilly-mazarin_91_.pdf)

## 5 L'analyse du résumé non technique

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

Le résumé non technique présente de manière synthétique le projet. Il est clair et permet d'avoir une vision d'ensemble du dossier (EI p 10 et suivantes).

## 6 Information, consultation et participation du public

Le présent avis doit être joint au dossier de consultation du public 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 direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France ainsi que sur celui de la MRAe.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,  
son président délégué,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. P. Le Divenah', is written over a faint circular stamp or watermark.

Jean-Paul Le Divenah