



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 8 octobre 2020
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet d'un ensemble de logements situé au 8 rue du Clotais
à Champlan (91)**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction d'un ensemble de logements, situé au 8 rue des Clotais à Champlan (Essonne) et sur l'étude d'impact associée, datée du 6 avril 2020. Il est émis dans le cadre de la procédure de permis de construire.

Porté par la SCI « Île-de-France », le projet s'implante sur un terrain de 2,8 hectares, actuellement occupé par des milieux semi-naturels et par deux bâtiments désaffectés de l'entreprise PIXMANIA qui seront démolis dans le cadre du projet. Le projet prévoit la construction de 189 logements, dont 51 maisons de ville et 138 logements répartis en 3 bâtiments collectifs en R+3 sur 1 niveau de sous-sol, le tout développant 13 457 m² de surface de plancher. Le projet comptera en outre 242 places de stationnements.

Le projet a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de la région Île-de-France n° DRIEE-SDDTE-2019-2030 du 25 novembre 2019.

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux sont les pollutions sonores, les pollutions des sols, la biodiversité, les remontées de nappe et les consommations énergétiques.

L'analyse de certains enjeux et impacts, ainsi que la définition des mesures d'évitement et de réduction correspondantes, nécessitent d'être complétées et approfondies, notamment en ce qui concerne les risques liés aux pollutions des sols et aux remontées de nappe, au bruit et la prise en compte de la biodiversité. Sur ces deux derniers points en particulier, la justification même du projet doit également être mieux établie.

La MRAe recommande au maître d'ouvrage de :

- justifier le respect par le projet des dispositions du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Orly, et de compléter l'étude d'impact en ce sens ;
- compléter l'étude acoustique réalisée in situ par des mesures des niveaux sonores en limite nord du projet, préciser les mesures d'aménagement envisagées pour éviter ou réduire l'impact du bruit et procéder à une modélisation des niveaux de bruit à l'état futur, intégrant l'ensemble des mesures de réduction retenues, afin d'en démontrer l'efficacité ;
- compléter l'étude d'impact en y annexant le plan de gestion de la pollution de sols actualisé et réaliser une analyse des risques résiduels finale permettant de s'assurer de la compatibilité de l'usage projeté (habitat) avec les pollutions résiduelles éventuelles ;
- compléter l'étude d'impact par un inventaire complet de la faune et de la flore, réalisé dans les règles de l'art, permettant le repérage de l'ensemble des espèces susceptibles d'être impactées par le projet, et par la formulation des mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation nécessaires ;
- compléter l'étude d'impact par une caractérisation plus précise du risque de remontée de nappe et de présenter les dispositifs constructifs qui seront mis en œuvre pour y répondre ;
- relever le niveau de performance énergétique des bâtiments au niveau de la réglementation thermique 2020.

La MRAe recommande également au maire de Champlan de suspendre l'instruction de la demande de permis de construire dans l'attente des suites données à la demande de dérogation préfectorale concernant la construction de logements dans l'ex zone C du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Orly, et de la réalisation par le maître d'ouvrage d'un inventaire faune-flore complet.

La MRAe formule d'autres recommandations plus ponctuelles dans l'avis détaillé ci-après.

Avis disponible sur les sites Internet de la MRAe et de la DRIEE d'Île-de-France

Préambule

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

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

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

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

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

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

Vu la décision délibérée de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France du 13 août 2020 déléguant à Philippe Schmit, son président, la compétence à statuer sur le présent dossier ;

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, la DRIEE agissant pour le compte de la MRAe a consulté le directeur de l'Agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 10 août 2020, et a pris en compte sa réponse en date du 15 septembre 2020.

Sur la base des travaux préparatoires de la DRIEE, sur le rapport de Noël Jouteur, coordonnateur, et après consultation des membres de la MRAe d'Île-de-France, le présent avis prend en compte les réactions et suggestions reçues.

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

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

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

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Cet avis doit être joint au dossier de consultation du public.

Table des matières

1	<i>L'évaluation environnementale</i>	4
1.1	<i>Présentation de la réglementation</i>	4
1.2	<i>Présentation de l'avis de l'autorité environnementale</i>	4
2	<i>Contexte et description du projet</i>	4
3	<i>Analyse des enjeux environnementaux</i>	6
3.1	<i>Pollutions sonores</i>	7
3.2	<i>Pollutions des sols</i>	9
3.3	<i>Biodiversité</i>	10
3.4	<i>Remontées de nappe</i>	10
3.5	<i>Énergie</i>	11
4	<i>Justification du projet retenu</i>	11
5	<i>Information, consultation et participation du public</i>	12

Avis

1 L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

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

Le projet de construction d'un ensemble de logements sis rue des Clotais à Champlan, qui entre 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^{o1}), a été soumis à évaluation environnementale par décision de l'autorité compétente n° DRIEE-SDDTE-2019-2030 du 25 novembre 2019².

1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Le présent avis est rendu à la demande de la ville de Champlan dans le cadre de la demande de permis de construire. Il porte sur le projet faisant l'objet de cette demande et sur l'étude d'impact datée du 6 avril 2020³.

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

2 Contexte et description du projet

La commune de Champlan est située dans le département de l'Essonne, à une vingtaine de kilomètres au sud-ouest de Paris. Elle fait partie de la communauté d'agglomération Paris-Saclay (27 communes pour environ 312 000 habitants), créée le 1^{er} janvier 2016.

Le projet s'implante au sud-est de Champlan, sur un site de 2,8 hectares situé au sein d'une zone d'activités, « les Clotais » (illustration 1).

Le site du projet (illustration 2) est bordé :

- au nord, par des voies ferrées (RER C et futur Tram-train 12 Express), qui le sépare d'une zone industrielle ;
- à l'ouest, par une zone d'activité regroupant des bâtiments industriels ; la route nationale RN20 est située à environ 150 mètres ;

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 m² 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 m².

2 <http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/driee-sddte-2019-230-2.pdf>

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

- à l'est et au sud, par un quartier pavillonnaire ; la gare de Longjumeau est située à environ 800 mètres à pied.

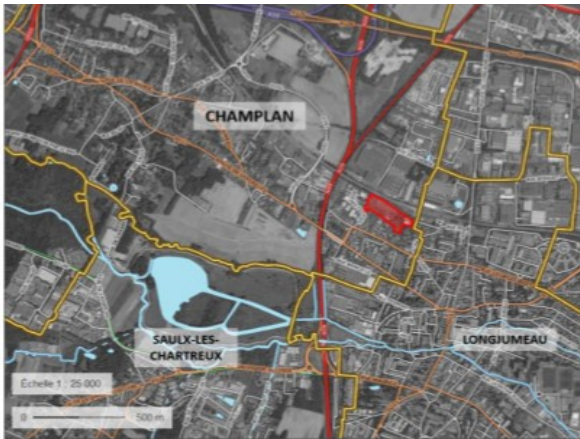


Illustration 1: Localisation du projet à l'échelle communale (EI p.15)



Illustration 2: Localisation du projet (EI p.43)

Le site du projet est une friche industrielle, constituée de milieux reconquis partiellement par la nature (pelouses et petits boisements principalement) et des milieux totalement artificialisés (deux anciens bâtiments de l'entreprise PIXMANIA⁴ et la zone de parking associée). Selon l'étude d'impact, le site est désaffecté depuis quatre ans et les bâtiments encore présents seront démolis dans le cadre du projet⁵.

Le projet prévoit, pour une surface de plancher totale de 13 457 m², la construction de 189 logements comprenant 138 logements en bâtiments collectifs, de type R+3 sur un niveau de sous-sol à usage de parking et 51 maisons de ville.

Le projet comptera 242 places de stationnements dont 115 places réparties sur 3 parcs de stationnement en sous-sol, 25 places en extérieur qui seront rétrocédées ultérieurement à la commune et 2 places par maison individuelle⁶.

Une voie nouvelle sera créée à l'intérieur du projet : elle permettra une traversée d'est en ouest et un accès facile à la gare de Longjumeau.

Le projet prévoit en outre d'aménager 14 558 m² d'espaces verts en pleine terre, soit 52% de l'emprise foncière, et de planter 294 arbres (EI p.48 et 296).

La MRAe note que l'étude d'impact ne comporte pas de plan masse suffisamment précis du projet, qui indiquerait notamment l'emplacement des différents bâtiments collectifs (bâtiments A, B et C).

Le secteur du projet est défini comme « quartier à densifier à proximité d'une gare » par le schéma directeur régional d'Île-de-France (SDRIF) et comme zone UC destinée à l'habitat et aux activités compatibles avec l'habitat, dans un sous-secteur UCp faisant l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) spécifique dans le plan local d'urbanisme de Champlan (EI p. 24). Le projet vise à participer « au renouvellement urbain du quartier et notamment au renforcement de son caractère résidentiel » (EI p. 320).

L'étude d'impact mentionne à ce titre que les maisons individuelles seront implantées sur la périphérie du terrain afin de recréer un lien et un rapport d'échelle avec le tissu pavillonnaire avoisinant. Les immeubles d'habitations collectives seront localisés au nord du terrain afin, comme l'indique l'étude d'impact (pages 289 et 381), « de créer une couture urbaine avec les points hauts du terrain et l'importante zone d'activité située à proximité » .

4 Entreprise de commerce électronique dont l'activité principale était le traitement et développement des surfaces photosensibles à base argentique.

5 Illustration « vue aérienne du site actuel » (EI, annexe p. 954).

6 Le résumé non technique (p. 44) indique que le projet comptera au total 140 places de stationnement, en omettant de prendre en compte les 102 places créées pour les maisons individuelles.



Illustration 3 : Répartition des logements sur le site (EI p. 44)



Illustration 4 : Axiométrie sud (EI p. 292)

L'étude d'impact est, dans sa forme, globalement de qualité. Le résumé non technique est clair et permet d'avoir une vision d'ensemble du dossier. L'étude d'impact doit cependant être complétée, tant sur son analyse de l'état initial que sur les incidences du projet, sur plusieurs enjeux environnementaux (cf ci après).

3 Analyse des enjeux environnementaux

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

- les pollutions sonores ;
- les pollutions des sols ;
- la biodiversité ;
- les remontées de nappe ;
- l'énergie et le climat.

Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après, dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site et les incidences potentielles du projet ainsi que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC).

D'autres thématiques environnementales ont été identifiées (risque de retrait-gonflement des argiles, déplacements...) mais n'appelant pas d'observation de la part de la MRAe en l'absence d'enjeu important.

3.1 Pollutions sonores

Le projet se développe :

- au sein d'un territoire exposé au bruit de l'aéroport d'Orly, et plus particulièrement à l'intérieur du périmètre d'application du plan d'exposition au bruit (PEB) qui maintient les dispositions relatives à la zone C⁷ de l'ancien PEB (principe général d'inconstructibilité), zone dans laquelle le projet est situé ;
- à proximité de la RN 20 qui figure en catégorie 1 du classement sonore départemental des infrastructures terrestres, soit les voies les plus bruyantes (avec un secteur maximum affecté par le bruit de 300 mètres) ;
- à proximité d'une voie ferrée classée en catégorie 2 (avec un secteur maximum affecté par le bruit de 250 mètres) ;
- et à proximité de la RD 117 en catégorie 4 (avec un secteur maximum affecté par le bruit de 30 mètres).

S'agissant en premier lieu de la localisation du site dans l'ancienne zone C du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome d'Orly, le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Champlan, auquel le PEB est annexé, prévoit bien que la réalisation de logements dans ce périmètre est conditionnée à la création de secteurs de renouvellement urbain par arrêté préfectoral⁸.

L'étude d'impact indique (p. 218) que la construction de logements dans le sous-secteur UCp auquel appartient le projet est soumise à arrêté préfectoral, au titre des secteurs de renouvellement urbain, selon les dispositions réglementaires prévues par le code de l'urbanisme. Elle indique (p. 249) que « pour les aérodromes dont le trafic est plafonné (cas d'Orly) dans le périmètre de la zone C en vigueur au 20 février 2009, une augmentation de la population est autorisée dans une limite définie dans l'acte de la création du secteur de renouvellement urbain ».

Ces informations sont, pour la MRAe, insuffisantes pour la bonne compréhension par le lecteur du dispositif dérogatoire prévu à l'article L.112-10 5° du code de l'urbanisme⁹ qui permettrait de déroger aux limitations de constructibilité du PEB en vigueur sur le site du projet (notamment la « non autorisation » de lotissement ou d'immeuble collectif mentionnée dans l'étude d'impact – tableau p. 249). A la connaissance de la MRAe, ce dispositif qui nécessite un arrêté préfectoral n'a pas été mis en œuvre sur le site du projet et dans le cadre des dispositions pourtant prévues par l'OAP correspondante du PLU.

En se bornant à présenter le respect des normes acoustiques imposées aux bâtiments qui seraient autorisés dans l'ancienne zone C, l'étude d'impact n'établit pas le respect par le projet de l'ensemble des dispositions du PEB. Pour la MRAe, il est nécessaire que l'étude d'impact justifie le

⁷ Le rapport de présentation du PEB approuvé le 21 décembre 2012, actuellement en vigueur, de l'aérodrome de Paris-Orly (p.7 de ce document), indique que le PEB ne comporte que deux zones A et B. Toutefois, dans le périmètre défini de la zone C du PEB en vigueur au 20 février 2009, les restrictions à l'urbanisation inhérentes à une zone C continuent de s'appliquer. Il précise que dans ce même périmètre, il est possible au préfet d'autoriser, dans des « secteurs de renouvellement urbain », une augmentation du nombre de logements et de la population, dans une limite définie dans l'acte de création de ses secteurs, ou dans une décision modificative prise dans les mêmes formes. Un principe général d'inconstructibilité est ainsi conservé sur l'ensemble de la zone C de l'ancien PEB (zone C qui existait le 20 février 2009), mais ce principe général d'inconstructibilité peut être localement levé avec la création par arrêté préfectoral pris après enquête publique, d'un secteur de renouvellement urbain, communément dénommé « pastille SRU ».

http://www.essonne.gouv.fr/content/download/7935/51844/file/rapport_de_presentation_PEB_Orly.pdf

⁸ Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) du PLU approuvé le 2 février 2020.

⁹ Article L. 112-10 : (...)

« 5° A l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. (...) Postérieurement à la publication des plans d'exposition au bruit, à la demande de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme, de tels secteurs peuvent également être délimités par arrêté préfectoral pris après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement. »

respect de toutes les dispositions ce plan qui a pour finalité de prévenir l'exposition au bruit de nouvelles populations.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par des éléments justifiant le respect par le projet de l'ensemble des dispositions du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Orly applicables dans l'ancienne zone C ainsi que celles de l'orientation d'aménagement et de programmation du plan local d'urbanisme afférente au secteur du projet.

Par ailleurs, afin de caractériser l'environnement sonore du site, l'étude d'impact s'appuie sur :

- des extraits des cartes stratégiques de bruit des infrastructures ferroviaires dites de « 3^e échéance », soit les plus récentes ;
- des mesures acoustiques *in situ* réalisées en septembre 2019.

La MRAe note que dans le cadre des mesures acoustiques réalisées *in situ*, aucun point de mesure n'est situé en bordure nord du site, à proximité des voies ferrées.

La MRAe note, de plus, que les cartes stratégiques de bruit des infrastructures routières¹⁰ ne sont pas reproduites ni exploitées, alors que le site est concerné par des voies bruyantes. D'après l'étude d'impact, le niveau sonore relevé sur le site (selon trois points de mesures EI p. 1377) varie de 57 dB(A) (Laeq)¹¹ à 58,5 dB(A) (Laeq) en journée et le niveau sonore nocturne est compris entre 54 et 54,5 dB(A) (Laeq) (EI p. 258 et p. 1382). Exprimés en valeurs correspondant à l'indicateur global européen (Lden), les niveaux sonores mesurés sont supérieurs à 60 dB(A) durant 24 h, et à 50 dB(A) en période nocturne¹².

Pour caractériser l'environnement futur, l'étude d'impact s'appuie par ailleurs sur le classement acoustique des infrastructures de transport terrestre et les objectifs réglementaires d'isolement acoustique de façade qui en découlent. D'après les projections réalisées par le maître d'ouvrage, la façade nord sera exposée à un niveau sonore moyen de 60 dB(A), avec des pics de 70 à 75 dB(A) lors des passages des trains.

L'étude d'impact indique que le projet intègre plusieurs mesures de réduction du bruit, dont un isolement acoustique des façades permettant de répondre aux objectifs réglementaires (détails p. 308 à p. 313), ainsi qu'un « aménagement spécifique des bâtiments situés au nord et certaines mesures constructives complémentaires » (p. 412). Le positionnement de la façade nord des bâtiments de logements permettrait, selon l'étude d'impact, d'assurer une protection du cœur d'îlot face au bruit de la voie ferrée. L'exposition de la façade nord aurait, en outre, été minimisée dans la projection réalisée.

La MRAe rappelle d'une part que le respect de la réglementation relative à l'isolement acoustique des logements ne saurait être considéré comme une mesure de réduction de l'impact d'un projet, qui ne pourrait pas être réalisé, en tout état de cause, sans respecter cette réglementation. Elle note d'autre part que les « aménagements spécifiques » et « mesures constructives complémentaires » ne sont pas précisées, ni, *a fortiori*, leur efficacité démontrée.

Par ailleurs, l'étude d'impact mentionne (p. 413) que la réalisation d'un merlon acoustique au nord du site, sur la base des déblais générés par le chantier, est à l'étude, mais sa localisation exacte et ses caractéristiques ne sont pas connues. Sa réalisation effective n'est pas établie dans l'étude d'impact et son efficacité n'est pas établie.

Alors que l'étude d'impact qualifie le site comme ayant une sensibilité forte au bruit (EI p. 41) et que sa façade nord correspond à une zone bruyante (EI p. 308), elle affirme que l'environnement sonore du projet correspond à un « environnement animé, ne présentant pas de danger et n'étant pas source de désagrément » (EI p. 26).

10 Cartes de type A des infrastructures routières départementales (http://www.essonne.gouv.fr/content/download/26696/210077/file/Carte_Type_A_Lden_Commune_A4_C_%C3%A0_D.pdf) et nationales/autoroutières (http://www.essonne.gouv.fr/content/download/26866/211008/file/Carte_Type_A_Lden_Commune_A4_C_%C3%A0_D.pdf).

11 Laeq est l'unité de mesure du niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, exprimée en décibels dB(A).

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

La MRAe estime au contraire que l'environnement sonore du site est dégradé, notamment en façade nord, et qu'il représente un enjeu fort pour le projet, qui doit être traité en conséquence dans le projet et dans son étude d'impact.

La MRAe recommande :

- **de compléter l'étude acoustique réalisée in situ avant travaux par des mesures des niveaux sonores en limite nord du projet ;**
- **de préciser les mesures d'aménagement retenues pour éviter ou réduire l'impact du bruit ;**
- **de procéder à une modélisation des niveaux de bruit à l'état futur, intégrant l'ensemble des mesures de réduction retenues, afin d'en démontrer l'efficacité.**

3.2 Pollutions des sols

Le terrain d'implantation du projet n'est pas recensé dans la base de données des anciens sites industriels et activités de services (Basias), ni dans la base de données sur les sites et sols pollués ou potentiellement pollués (Basol).

Le projet se situe en revanche sur un site ayant accueilli une activité de développement photographique (PIXAMANIA) relevant des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) soumises à autorisation. La cessation d'activité de cette entreprise a été actée en janvier 2016.

Des études de pollution des sols, des gaz de sols et des eaux souterraines ont été réalisées depuis 2015 et complétées en octobre et novembre 2019.

Au vu de ces études, les sols présentent des anomalies ponctuelles en hydrocarbures et métaux, ainsi que des teneurs élevées en sulfates et fluorures lixiviables, certaines de ces anomalies (arsenic) étant susceptibles d'engendrer un risque sanitaire inacceptable par ingestion de sol au droit des futurs espaces verts (EI p. 387). Les eaux souterraines présentent également des impacts en métaux et chlorures, ainsi que des anomalies en sulfates et fluorures. Les gaz de sol ne présentent pas de concentrations significatives de polluants.

Un plan de gestion, mentionné mais non joint à l'étude d'impact, a été réalisé mais sur la base d'un projet sensiblement différent de l'actuel, comprenant 27 logements supplémentaires et des bâtiments collectifs reposant sur deux niveaux de sous-sol (au lieu d'un seul). Le maître d'ouvrage indique que ce plan de gestion sera prochainement actualisé en conséquence.

L'étude d'impact conclut à la compatibilité du site avec les usages (résidentiels) projetés, sous réserve de ne pas réutiliser les remblais pollués au droit des futurs espaces verts et de recouvrir par au moins 30 cm de terre saine les terres polluées qui seraient réutilisées sur le site. Sur un volume total de déblais estimé à 27 000 m³, le volume des terres non inertes, potentiellement dangereuses, serait de 10 681 m³. D'après l'étude d'impact (pp. 386 et 387), le maître d'ouvrage envisagerait d'optimiser la réutilisation sur site des terres excavées, en particulier les terres non inertes, pour minimiser leur évacuation et les coûts induits.

L'étude d'impact indique enfin que l'analyse des risques résiduels (ARR) prédictive sera mise à jour par une analyse finale, réalisée sur la base des mesures de pollutions après travaux d'excavation et traitement des pollutions concentrées, qui permettra de confirmer la compatibilité de l'usage projeté avec les pollutions résiduelles.

La MRAe recommande d'actualiser le plan de gestion des pollutions des sols, de l'annexer à l'étude d'impact et de réaliser une analyse des risques résiduels finale permettant de s'assurer de la compatibilité de l'usage projeté (habitat) avec les pollutions résiduelles.

3.3 Biodiversité

Un pré-diagnostic faune flore a été réalisé sur la base d'investigations de terrain réalisées en janvier (BIOTOPE, avril 2020). Il conclut à un « risque biodiversité intermédiaire »¹³ et à la présence d'espèces protégées (avifaune nicheuse locale et chiroptères).

Cette étude n'est pas suffisante en l'état étant donné le manque de représentativité des espèces observables sur site pendant la période d'investigation de terrain (janvier). Le maître d'ouvrage s'engage, dans l'étude d'impact, à réaliser un inventaire complémentaire de la biodiversité du site en mai 2021, alors qu'il a déjà déposé sa demande de permis de construire.

La MRAe considère qu'une caractérisation plus fine de la faune et de la flore du site est nécessaire, afin de pouvoir anticiper toute mesure adéquate d'évitement, de réduction ou, le cas échéant, de compensation, avant que le projet ne soit autorisé.

L'étude d'impact évoque à cet égard plusieurs mesures « théoriques », qualifiées à tort d'évitement, à envisager selon les résultats des investigations complémentaires (suivi d'un écologue après destruction du bâti, plan paysager et d'éclairage adapté aux chiroptères, installation de gîtes ou nichoirs). Elle évoque le dépôt éventuel d'une demande de dérogation pour dérangement ou destruction d'espèces protégées.

La MRAe recommande au maître d'ouvrage :

- **de compléter l'étude d'impact par un inventaire de la faune et de la flore complet, réalisé conformément aux règles de l'art en la matière sur une durée d'un an, permettant le repérage de l'ensemble des espèces présentes sur le site ;**
- **de tirer les conséquences éventuelles de cet inventaire sur la conception du projet et de présenter dans l'étude d'impact les mesures d'évitement ou de réduction retenues ;**
- **de présenter au besoin une demande de dérogation pour dérangement ou destruction d'espèces protégées, et les mesures de compensation proposées.**

3.4 Remontées de nappe

L'étude d'impact renvoie à deux analyses qui paraissent contradictoires concernant le risque de remontée de nappe¹⁴, car elles concluent, pour l'une, à un aléa moyen à fort (EI p. 572) et, pour l'autre, à l'affirmation selon laquelle « la zone d'étude n'est pas située dans un secteur de remontée de nappe mais sur une entité hydrogéologique imperméable à l'affleurement » (EI p. 163).

L'étude hydrogéologique (GEOLIA, octobre 2019) identifie au droit du site un niveau de nappe statique stabilisé à environ 3 mètres de profondeur, le niveau des plus hautes eaux fluctuant entre 3 m et le niveau du terrain naturel.

Il est indiqué (p. 379) qu'une interaction entre la nappe et le sous-sol du projet, en particulier en période de hautes eaux (hiver), pourra donner lieu à des infiltrations.

Le maître d'ouvrage prévoit un rabattement et un système de drainage de la nappe en phase de travaux, selon des modalités restant à définir (EI p. 55 et p. 478).

L'étude d'impact indique que, pour la phase définitive, l'option entre deux solutions techniques permettant de prévenir ou de limiter les risques d'infiltrations (cuvelage des ouvrages ou mise hors service des infrastructures en cas de niveau haut des eaux souterraines) n'a pas encore été tranchée, dans l'attente d'éléments techniques en cours d'étude et destinés à élaborer le dossier « loi sur l'eau » (EI p. 379).

¹³ L'étude d'impact définit (p.636) le « risque biodiversité » comme « risque lié à la biodiversité quant à la faisabilité d'un projet d'aménagement sur le site d'étude. Ce risque prend en compte le niveau d'impact potentiel du projet sur la biodiversité et l'ampleur des mesures d'évitement, de réduction d'impact et/ou de compensation qu'exigeront les services instructeurs ». Le risque « intermédiaire » renvoie à la mise en évidence ou forte présomption d'enjeux écologiques non négligeables et/ou d'implications réglementaires particulières » (EI p.635).

¹⁴ L'étude définit le phénomène de remontée de nappe page 163 : « lors d'épisodes pluvieux importants, les nappes se chargent en eau, et peuvent lorsqu'elles sont saturées, déborder en surface. Cela dépend également de la profondeur à laquelle elles se trouvent ».

La MRAe considère qu'une caractérisation plus précise du risque de remontées de nappe et des mesures à mettre en œuvre pour y répondre sont nécessaires à ce stade du projet.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une caractérisation plus précise du risque de remontée de nappe et de présenter les dispositifs constructifs qui seront mis en œuvre pour y répondre.

3.5 Énergie

Selon l'étude d'impact (EI p. 327), le projet vise le niveau de performance énergétique de la réglementation thermique (RT) 2012, et prévoit pour les bâtiments d'habitat collectif une certification au label HQE (haute qualité environnementale).

Pour parvenir à ce niveau de performance, le projet s'appuie sur les conclusions d'une étude de faisabilité (technique et économique) qui a comparé diverses solutions d'approvisionnement en énergie. La solution pressentie, qui exclut tout dispositif recourant à des énergies renouvelables, est celle de la chaudière gaz à condensation, comme étant la solution la plus avantageuse d'un point de vue économique (EI p. 415).

La MRAe rappelle que la réglementation thermique (RT) 2020, qui imposera à tous les nouveaux bâtiments d'être à énergie positive¹⁵, devrait être applicable à l'été 2021. Dans ces conditions, il apparaît souhaitable que la conception du projet soit fondée sur cette future réglementation et relève ainsi le niveau de performance énergétique poursuivi dans le cadre du projet. Par ailleurs, d'après l'étude thermique préliminaire réalisée pour les futurs bâtiments collectifs, certains éléments de bilan, pour les bâtiments tels qu'ils étaient alors prévus, ne respectaient pas les objectifs de la réglementation thermique 2012 (EI p. 1479).

La MRAe recommande de relever le niveau de performance énergétique des bâtiments en adoptant la réglementation thermique (RT) 2020, et a minima de justifier dans l'étude d'impact le respect de la RT 2012.

4 Justification du projet retenu

Le maître d'ouvrage justifie le projet retenu en exposant les projets qui avaient été envisagés sur le site par un autre maître d'ouvrage pressenti (Eiffage Aménagement), antérieurement à la reprise du projet par la SCI Île-de-France (EI p. 315).

En 2017-2018, un projet prévoyait d'accueillir sur le site des équipements (établissement scolaire notamment) et des logements (250 en 2018), sur des surfaces de plancher supérieures à celle du projet actuel (entre 18 440 et 21 500 m²).

Selon l'étude d'impact, le nombre de logements projetés au sein du présent projet a également diminué de 216 en 2019 à 189 en 2020, en vue notamment de limiter l'impact paysager, de développer l'habitat individuel, de développer une strate végétalisée plus importante, de réduire l'exposition des populations aux nuisances sonores ainsi que la génération du trafic (EI p. 319).

L'étude d'impact n'apporte cependant pas de détail expliquant en quoi le projet retenu est moins impactant que ces variantes pour chaque enjeu précité. Elle se borne à évoquer des étapes antérieures du projet, ou d'autres projets antérieurs. Cette présentation des variantes non retenues n'est pas suffisante pour justifier le projet actuel de manière satisfaisante, notamment au regard des enjeux environnementaux et sanitaires, tels que relevés précédemment par le présent avis, susceptibles d'en justifier la faisabilité ou la prise en compte dans sa conception programmatique et architecturale (exposition au bruit, biodiversité...).

La MRAe recommande au maître d'ouvrage de compléter l'étude d'impact des éléments nécessaires pour mieux justifier la faisabilité du projet et la prise en compte, dans sa conception programmatique et architecturale, des enjeux environnementaux et sanitaires, notamment liés à l'exposition au bruit des populations et à la biodiversité.

15 C'est-à-dire produisant plus d'énergie qu'ils n'en consomment.

Elle recommande également au maire de Champlan de suspendre l'instruction de la demande de permis de construire dans l'attente des suites données à la demande de dérogation préfectorale concernant la réalisation de logements dans l'ex zone C du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Orly, et de la réalisation par le maître d'ouvrage d'un inventaire faune-flore complet au droit du site de projet.

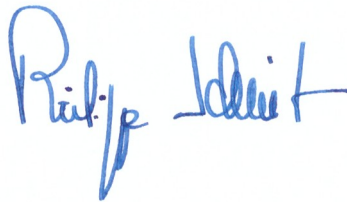
5 Information, consultation et participation du public

Le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique ou de consultation du public.

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 MRAe et sur celui de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Philippe Schmit', with a stylized flourish at the end.

Philippe Schmit