



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré sur le projet de construction
d'un ensemble immobilier de logements
sis 1-9 route d'Orléans à Montlhéry (91)**

N°MRAe APJIF-2022-031
en date du 21/04/2022

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction d'un ensemble immobilier de logements au 1-9 route d'Orléans (RN20), situé à Montlhéry, porté en cotitularité par les sociétés SCCV Montlhéry Route d'Orléans et SCI Île-de-France et sur son étude d'impact datée de février 2022. Il est émis dans le cadre d'une procédure de demande de permis de construire. Le projet a été soumis à évaluation environnementale par décision DRIEAT-SCDD-2021-113 du 1^{er} septembre 2021.

Le projet consiste, sur un terrain d'environ 9 688 m² d'emprise, et après la démolition des quelques pavillons, en la construction d'un ensemble immobilier de logements, développant environ 16 000 m² de surface de plancher, comportant plusieurs bâtiments (de R+1 à R+3+combles) qui accueilleront 272 logements et 424 places de parking privées (en R-2, R-1 apparent et RDC surélevé). Le projet prévoit aussi la réalisation de 3 415 m² d'espaces verts paysagers, dont 1 437 m² en pleine-terre, ainsi que le réaménagement du chemin des Poutils au niveau du site du projet et de son embranchement sur la route d'Orléans, avec notamment la réalisation de sept places de parking public pour les visiteurs.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent :

- les déplacements et les pollutions associées
- le paysage
- la biodiversité
- la pollution des sols
- le climat, et notamment les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre
- le chantier et les nuisances associées pour les riverains.

La MRAe a souligné de nombreuses insuffisances du dossier et plus encore les incidences négatives du projet sur la santé humaine par une exposition de plusieurs centaines de nouveaux habitants à des pollutions sonores et de l'air atteignant des niveaux élevés. Elle a donc recommandé en premier lieu de revoir le projet pour réduire de manière significative ces risques et invité le maire de Montlhéry à ne pas délivrer les autorisations administratives liées au projet en se basant sur l'article R111-2 du code de l'urbanisme.

L'avis présente les principales recommandations de la MRAe au maître d'ouvrage (sur le projet actuel) portant sur les points suivants :

- apporter des éléments de justification supplémentaire sur le choix de réaliser des logements le long de la route d'Orléans, sur le nombre de places de stationnement prévues, sur le positionnement des logements sociaux en bordure de la route, ainsi que sur la densification du site ;
- justifier la configuration et l'importance du projet alors que l'analyse de la qualité de l'air montre une forte exposition des futurs habitants aux polluants générés par le trafic de la RN20 ;
- caractériser la qualité de l'air à laquelle seront exposés les futurs habitants du projet et les habitants actuels du quartier et proposer des mesures adaptées pour limiter l'exposition des futurs habitants aux polluants atmosphériques
- réaliser des modélisations acoustiques intégrant le trafic projeté - de présenter des mesures d'évitement et de réduction adaptées afin d'obtenir des niveaux de bruits acceptables pour les futurs habitants, notamment l'été, fenêtres ouvertes et dans les espaces extérieurs ;
- préciser les aménagements des espaces verts prévus, et notamment les dispositifs en faveur de la biodiversité ;

- réaliser un bilan des GES du projet, en tenant compte de l'ensemble de son cycle de vie et notamment des émissions générées par les démolitions du bâti existant et de la moindre séquestration de carbone liée à la réduction des surfaces végétalisées et de pleine terre du site et évaluer la contribution du projet à l'augmentation de l'effet d'îlot de chaleur urbain à l'échelle locale.

La MRAe a formulé également des recommandations en direction des élus de la commune afin d'intégrer dans le document d'urbanisme des restrictions à l'implantation de logements dans les secteurs de la commune manifestement exposés à des pollutions de la qualité de l'air et à des niveaux sonores très supérieurs aux valeurs recommandées par l'organisation mondiale de la santé. :

La MRAe a formulé d'autres recommandations plus ponctuelles, dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Avis détaillé.....	7
1. Présentation du projet.....	7
1.1. Contexte et présentation du projet.....	7
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	9
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	9
2. L'évaluation environnementale.....	9
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	9
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	10
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	10
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	11
3.1. Déplacements et pollutions associées.....	11
3.2. Paysage.....	17
3.3. Biodiversité.....	19
3.4. Pollution des sols.....	23
3.5. Énergie et climat.....	24
3.6. Chantier.....	25
4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....	26
ANNEXE.....	28
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	29

Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement¹ et sur la directive modifiée 2011/92/UE du parlement européen et du conseil du 13 décembre 2011 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.

Conformément à ces directives un 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'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par la mairie de Montlhéry pour rendre un avis dans le cadre d'une demande de permis de construire pour le projet de construction d'un ensemble immobilier de logements porté en cotitularité par les sociétés SCCV Montlhéry Route d'Orléans et SCI Île-de-France à Montlhéry (Essonne) » et sur la base de son étude d'impact datée de février 2022.

Ce projet entre dans la catégorie des projets relevant de la procédure d'examen au cas par cas au titre de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 39 du tableau annexé à cet article). Il a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de région n°DRIEAT-SCDD-2021-113 du 1^{er} septembre 2021.

Cette saisine étant conforme au paragraphe I de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à la MRAe le 28 février 2022. Conformément au paragraphe II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du paragraphe III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 9 mars 2022. Sa réponse du 12 avril 2022 est prise en compte dans le présent avis.

La MRAe s'est réunie le 21 avril 2022. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de construction d'un ensemble immobilier de logements porté en cotitularité par les sociétés SCCV Montlhéry Route d'Orléans et SCI Île-de-France à Montlhéry (Essonne).

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Philippe Schmit coordonnateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaire sur l'évaluation environnementale. L'environnement couvre notamment les champs thématiques suivants : la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

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.

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

La ville de Montlhéry, qui comptait 7 624 habitants en 2018 (Insee), se situe dans le département de l'Essonne, à 26 km au sud de Paris au cœur de la région naturelle du Hurepoix. Elle fait partie depuis le 1^{er} janvier 2016 de la communauté d'agglomération Paris-Saclay, qui regroupe 27 communes et comptait 314 169 habitants en 2018 (Insee). La commune est traversée du nord au sud par la route nationale 20 (RN 20) qui marque une rupture entre le centre-ancien à l'ouest et les nouveaux quartiers à l'est.

Le projet s'implante sur un terrain de 9 688 m² qui jouxte la route d'Orléans (RN20), dans une zone pavillonnaire proche du centre-ville et à la limite de la commune voisine de Linas. Le site présente une pente topographique avec jusqu'à deux mètres de différence entre le point le plus haut au nord-ouest et le point le plus bas au sud-est.



Illustration 1: Plan de situation du projet (étude d'impact p. 13)



Illustration 2: Localisation du projet (étude d'impact p. 218)

Le terrain, actuellement occupé par des maisons individuelles et des jardins arborés entretenus ou à l'abandon, est délimité par le chemin des Poutils au sud, la route d'Orléans à l'est, de l'habitat individuel à l'ouest et des petits bâtiments de logements collectifs au nord.

Le projet prévoit, après la démolition des bâtiments existants, la construction de deux ensembles immobiliers de R+1 à R+3+combles, séparés par une « traversée paysagère » et comprenant respectivement cinq et six cages d'immeubles, correspondant à la création de :

- 15 977 m² de surface de plancher répartie en 272 logements, dont 83 logements sociaux (31%) ;
- 424 places de stationnement privées, dans un parking organisé en deux poches et réparties sur trois niveaux (R-2, R-1 apparent et RDC surélevé), et sept places visiteurs en extérieur le long du chemin des Poutils ;
- 3 415 m² d'espaces verts, dont 1 437 m² en pleine-terre.



Illustration 3 :

A gauche : plan masse du projet (étude d'impact p. 219) -

A droite : modélisations 3D du projet à l'angle du chemin des Poutils et de la RN20, et sur la RN20 (étude d'impact p.228 et 229)

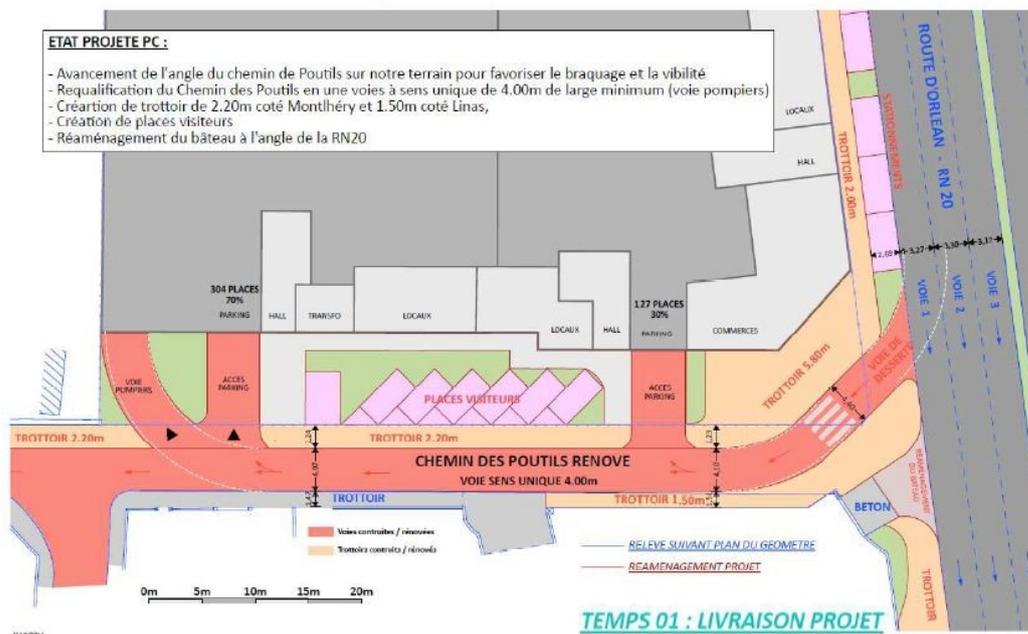


Illustration 4: Réaménagement du chemin des Poutils (étude d'impact p. 239)

Il est prévu une gestion des eaux pluviales courantes (8 mm/24h) par rétention et infiltration dans les espaces verts, avec rejet au réseau des eaux excédentaires avec un débit régulé à 1l/s/ha, selon trois bassins versants². Le projet prévoit aussi le réaménagement du début du chemin des Poutils et de son embranchement avec la route d'Orléans, l'aménagement actuel ne permettant pas un accès fluide au site, avec :

- une modification de l'angle entre le chemin des Poutils et la route d'Orléans,
- un élargissement de la voirie du chemin des Poutils,
- la création de trottoirs (2,20 m du côté de Montlhéry et 1,5 m du côté de Linas),
- la création de sept places de stationnement pour les visiteurs.

1.2. Modalités d'association du public en amont du projet

L'étude d'impact n'apporte pas d'éléments précisant les modalités d'association du public en amont du projet.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Pour la MRAe, les principaux enjeux identifiés pour ce projet sont :

- les déplacements et les pollutions associées,
- le paysage,
- la biodiversité,
- la pollution des sols,
- le climat, et notamment les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre,
- le chantier et les nuisances associées pour les riverains

2. L'évaluation environnementale

2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

L'étude d'impact, datée de février 2022, est globalement claire et lisible. Les différents éléments attendus en application de l'article R.122-5 du code de l'environnement sont présents dans le dossier. Les mesures pour « éviter, réduire, compenser » les incidences en phase chantier et en phase d'exploitation sont indiquées pour chaque thématique, avec le coût associé et les modalités de suivi prévues. La MRAe souligne positivement que l'ensemble des études techniques réalisées sont annexées à l'étude d'impact.

La MRAe constate que l'étude d'impact identifie bien les enjeux environnementaux les plus forts, que sont la qualité de l'air et le bruit. Toutefois l'analyse des autres enjeux reste trop superficielle et ne permet pas de les appréhender correctement. De plus, les incidences environnementales et sanitaires du projet ne sont pas assez caractérisées. Les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation envisagées sont en conséquence également insuffisantes. La MRAe estime donc nécessaire d'approfondir l'évaluation de certains enjeux abordés dans le présent avis, ainsi que l'appréciation des impacts et la définition des mesures à adopter, au regard des recommandations formulées.

Un résumé non-technique, présenté dans le chapitre 1, permet au public de disposer d'une vision synthétique de l'étude d'impact. Toutefois, la MRAe note que les impacts environnementaux et sanitaires du projet ne sont pas présentés de manière suffisamment claire dans ce document ce qui peut aboutir à une compréhension

2 Zone de collecte et de gestion des eaux pluviales avant évacuation dans le réseau public.

faussée des incidences du projet par le grand public. Il conviendra de reprendre ce résumé après intégration des informations et précisions apportées en réponse au présent avis.

(1) La MRAe recommande d'une part d'améliorer la dimension pédagogique du résumé non-technique en explicitant les enjeux, les incidences du projet et les mesures visant à éviter, réduire ou à défaut de compenser les incidences négatives du projet, d'autre part de réactualiser ce résumé après intégration des éléments de réponse aux recommandations du présent avis.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Les différents documents de planification s'appliquant au territoire dans lequel s'inscrit le projet sont présentés et traités à travers les thématiques environnementales correspondantes.

Le schéma directeur de la région Île-de-France 2013-2030 (SDRIF) identifie le secteur où s'implante le projet comme « *espace urbanisé à optimiser* » et la route d'Orléans comme « *infrastructure de desserte territoriale* ».

Le chapitre 6 de l'étude d'impact est dédié à « *l'appréciation de la compatibilité avec la planification urbaine locale* » (p. 244) et aborde la compatibilité du projet avec le plan local d'urbanisme (PLU) de Montlhéry.

Le projet se situe en zone UCV du PLU, qui correspond au centre urbain traditionnel. Les projets de construction d'habitat collectif de plus de dix logements doivent prévoir au moins 30 % de logements sociaux.

Il s'inscrit au sein du périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « *la RN20 et ses abords* », qui prévoit l'urbanisation le long de la route d'Orléans (RN20) et vise à rendre plus homogène le front bâti le long de la voie et à éviter les impacts sanitaires associés (pas de logements en RDC, ni de logements mono-orientés, un front bâti de commerces et d'activités avec les logements à l'arrière, l'implantation des bâtiments en peigne avec circulation verticale en front sur la RN20). La MRAe remarque que le projet prévoit des logements mono-orientés sur la route, et que le respect des prescriptions de l'OAP doit donc être justifié.

(2) La MRAe recommande de justifier la réalisation de logements mono-orientés au regard de l'OAP du PLU qui les interdit.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact présente les principales justifications du projet dans la sous-partie 5.3 dédiée. La principale justification avancée est la réponse que le projet apporte au besoin en logement de la communauté d'agglomération Paris-Saclay, en « *permettant l'installation de populations en centre-ville* » (p. 241). Il est aussi avancé la mise en valeur du site par les espaces verts prévus par le projet ainsi que le réaménagement du chemin des Poutils et de son embranchement avec la route d'Orléans, actuellement peu adapté. La MRAe considère qu'il aurait été pertinent d'apporter des justifications sur certains éléments du projet, manquantes en l'état, tels que le nombre de places de parking qui apparaît surdimensionné au regard du nombre de logements, le choix de positionner les logements sociaux spécifiquement en bordure de la route dans les deux programmes, ou la densification et l'artificialisation particulièrement importantes du site, assez contradictoires avec la justification liée à sa « *mise en valeur par les espaces verts* ».

Bien que ce projet s'inscrive dans l'objectif de création de logements défini à l'échelle communale par le PLU et à l'échelle intercommunale pour la communauté d'agglomération de Paris-Saclay, la MRAe attend des éléments supplémentaires de justification du choix de réaliser un projet de logements le long de la RN20, au regard de critères environnementaux et sanitaires.

La sous-partie 5.2 « *solutions de substitutions raisonnables étudiées* » présente les évolutions du projet lors de sa conception, à travers les variantes étudiées et les motivations des choix retenus, en matière de :

- plan masse et formes urbaines : suppression des locaux commerciaux et réorganisation des locaux à ordures ménagères, augmentation et optimisation des espaces verts, intégration de l'avis de l'architecte des bâtiments de France et organisation du parking (réorganisation en deux poches),
- desserte viaire du site : réaménagement du chemin des Poutils pour améliorer la circulation.

La MRAe note que les différentes évolutions du projet sont présentées de manière claire et synthétique, bien que certaines variantes auraient pu être davantage développées. La MRAe remarque également que les variantes présentées ne prennent pas en compte les enjeux environnementaux du site, et notamment les enjeux sanitaires liés à sa localisation en bordure de la route. Il est en effet attendu dans le cadre de l'évaluation environnementale de justifier les caractéristiques du projet au regard de ces enjeux et d'exposer les solutions alternatives étudiées, notamment pour éviter ou réduire l'exposition des habitants aux pollutions importantes de la route d'Orléans.

(3) La MRAe recommande :

- d'apporter des éléments de justification supplémentaire sur le choix de réaliser des logements le long de la route d'Orléans, sur le nombre de places de stationnement prévues, sur le positionnement des logements sociaux en bordure de la route, ainsi que sur la densification du site ;
- de présenter les solutions de substitutions étudiées du point de vue de leurs impact sur l'environnement et la santé humaine et de justifier le choix retenu comme étant de moindre impact notamment en termes d'exposition des habitants à des pollutions atmosphériques et sonores conséquentes.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

3.1. Déplacements et pollutions associées

■ Mobilités

Le secteur d'implantation du projet est marqué par la présence de la route d'Orléans (RN20) qui longe sa bordure est. Cette voie classée « route à grande circulation », qui traverse la commune de Montlhéry du nord au sud, supporte un trafic journalier de 55 000 à 80 000 véhicules selon les sections. Au nord, la route de Marcoussis (RD446) est une autre voie structurante du secteur « *qui enregistre en 2014 un volume de 10 788 véhicules/jour et 34 % de poids-lourds avant l'accès à la RN20* » (p. 147).

Le projet aura donc un impact négatif sur les conditions de circulation, en augmentant le trafic sur des voies déjà congestionnées aux heures de pointes, contrairement à ce qu'indique l'étude d'impact : « *le trafic engendré n'aura qu'un impact limité sur les conditions de circulation. Les carrefours du secteur devraient conserver un fonctionnement proche de celui de la situation actuelle* » (p.280). La MRAe remarque par ailleurs que le trafic s'engageant sur le chemin des Poutils depuis la route d'Orléans (carrefour 3) sera en forte augmentation à l'HPS, passant de 44 à 167 UVP/h, et que les réserves de capacité initiales ainsi que futures suite au réaménagement ne sont pas présentées. Il est donc impossible d'évaluer les conditions de circulation futures sur ce carrefour et cette voie, accès unique au projet. De plus, les remontées de files sur la route d'Orléans aux heures de pointes, qui perturbent le fonctionnement des carrefours, sont mentionnées mais pas caractérisées.

La MRAe signale que le nombre de places de stationnement privées prévu (424) est élevé au regard du nombre de logements construits (272) ; il n'est pas justifié dans l'étude d'impact. Ce nombre de places de stationnement ne paraît pas cohérent avec les chiffres du trafic supplémentaire annoncé dans le dossier. De plus, les analyses de circulation n'intègrent pas le trafic correspondant. La MRAe considère que le trafic induit par le projet pourrait être plus important que celui estimé et les conditions de circulation dans le secteur encore plus dégradées.

Par ailleurs, l'étude d'impact indique, comme mesure de réduction de l'augmentation du trafic automobile, que « *le projet favorise les déplacements doux (marche à pied, vélo) du fait de la proximité du centre-ville, et les transports en commun du fait de la proximité du pôle de bus de Montlhéry (250 m au nord)* » (p. 280). Cependant, la MRAe remarque qu'il n'existe aucune infrastructure cyclable dans les voies attenantes, que la route d'Orléans représente une rupture pour les cheminements piétons, que le premier passage piéton pour la traverser est situé à 200 m au nord du projet et que l'ensemble des équipements de la commune est situé de l'autre côté de la route d'après la carte présentée dans l'étude d'impact (p. 16).

(4) La MRAe recommande :

- **d'actualiser l'étude trafic en intégrant l'ensemble du trafic induit par les places de stationnement prévues et en estimant les réserves de capacité du carrefour n°3 ainsi que des deux carrefours de la place du marché**
- **de détailler et de renforcer les mesures en faveur des mobilités douces, notamment en veillant à la continuité, à l'efficacité et à la sécurité des itinéraires à l'échelle des centralités urbaines auxquelles le quartier sera relié ;**
- **de préciser la chaîne de déplacement pour les futurs occupants voulant se rendre aux principaux bassins d'emplois et aux principaux services de la commune par les modes doux et les transports collectifs.**

(5) La MRAe recommande à la commune de tenir compte des besoins de déplacements des futurs habitants de l'ensemble immobilier projeté en examinant la possibilité de développer, en lien avec les autorités gestionnaires compétentes, les itinéraires en modes actifs permettant de desservir cet ensemble résidentiel et de le connecter aux bassins d'emplois situés dans l'EPCI et aux centralités urbaines.

■ Qualité de l'air/Pollution atmosphérique

L'étude d'impact rappelle et présente les différents documents de planification relatifs à la qualité de l'air qui s'appliquent au site du projet, ainsi que la réglementation et les seuils applicables aux différents polluants atmosphériques. La MRAe constate que les seuils de l'Organisation mondiale de la santé (OMS)⁵ indiqués sont ceux de 2010 et non les valeurs actualisées des lignes directrices mondiales de l'OMS sur la qualité de l'air (2021).

5 Valeurs seuils définies pour chaque polluant atmosphérique pour protéger la population des effets négatifs sur la santé de la pollution atmosphérique.

Un bilan de la qualité de l'air de la zone d'étude, à partir des mesures effectuées par deux stations du réseau AirParif, est réalisé pour l'année 2019, l'année 2020 n'ayant pas été représentative du fait de la baisse de trafic lié à la pandémie de Covid-19, : la station de Montlhéry-RN20 située à 225 m au nord du projet et la station urbaine d'Évry, située à 12 km à l'est du projet. Pour la MRAe, la station Montlhéry-RN20 doit être prise en compte. Celle-ci a mesuré une concentration moyenne annuelle de dioxyde d'azote (NO₂) supérieure (60.64 µg/m³) à la réglementation (40 µg/m³), aux valeurs OMS (10µg/m³) et une concentration moyenne annuelle de PM_{2,5}⁶ (14,87 µg/m³) respectant la réglementation (25 µg/m³) mais dépassant la valeur recommandée par l'OMS (5 µg/m³). Le secteur du projet, du fait de sa proximité immédiate avec la route d'Orléans est impacté par des niveaux importants de polluants atmosphériques et l'étude d'impact identifie cet enjeu comme fort.

Une campagne de mesures in-situ a été menée du 2 au 9 novembre 2021 et réalisée dans le cadre du volet « air et santé » de l'étude d'impact (annexe 7). Le dioxyde d'azote a été mesuré sur six points et les PM₁₀⁷ sur deux points.

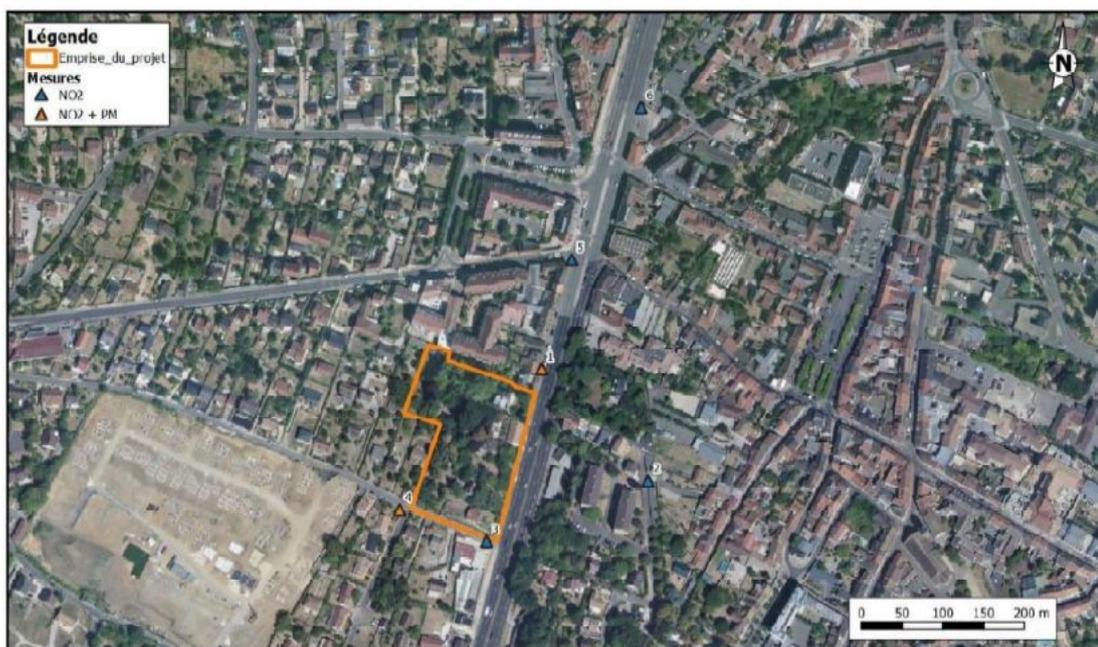


Illustration 7: Localisation des points de mesure de la qualité de l'air (étude d'impact p.192)

Les concentrations moyennes obtenues sont cohérentes avec les mesures de la station AirParif Montlhéry-RN20, avec des niveaux importants directement issus du trafic de la route d'Orléans. Les concentrations sont très élevées (NO₂ = 76,3 µg/m³ et PM₁₀ = 57,1 µg/m³ pour le point 1), et dépassent les valeurs seuils réglementaires (40 µg/m³ pour les deux polluants) et ceux de l'OMS pour ne pas impacter la santé (10 µg/m³ pour le NO₂ et 15 µg/m³ pour les PM₁₀), en bordure de cette voie. La MRAe constate qu'aucun des points de mesure ne présente des concentrations inférieures aux valeurs recommandées par l'OMS et que le site du projet est globalement fortement impacté par la pollution atmosphérique générée par cet axe routier.

6 Particules fines dont le diamètre est inférieur à 2.5 microns (µm).

7 Particules fines dont le diamètre est inférieur à 10 microns (µm).

(6) La MRAe recommande au maître d'ouvrage de justifier la configuration et l'importance du projet alors que l'analyse de la qualité de l'air montre une forte exposition des futurs habitants aux polluants générés par le trafic de la RN20, compte tenu de l'écart élevé entre les valeurs constatées et celles préconisées par l'organisation mondiale de la santé.

(7) La MRAe recommande à la commune de Montlhéry d'intégrer dans le document d'urbanisme des restrictions à l'implantation de logements dans les secteurs de la commune manifestement exposés à des pollutions de la qualité de l'air très supérieures aux valeurs recommandées par l'organisation mondiale de la santé.

Le dossier reprend et présente les estimations des émissions de polluants atmosphériques dues au trafic automobile, réalisées dans l'étude air et santé selon trois scénarios : l'état initial (2021), le scénario « fil de l'eau » (2024 sans projet) et le scénario avec projet (2024). Selon les modélisations, « le projet engendre une augmentation du trafic conduisant à une augmentation des distances parcourues totales de l'ordre de 2,7 % » (p. 282). La MRAe remarque que l'étude ne prend pas en compte les données de l'étude de circulation, mais des hypothèses qu'elle ne détaille pas. Les émissions totales journalières, liées à l'augmentation de trafic engendré sur les tronçons de route étudiés, augmentent avec la réalisation du projet pour l'ensemble des polluants atmosphériques. D'après cette étude, cette augmentation reste cependant faible, entre 0,32 et 2,73 % en fonction des polluants. La MRAe souligne que l'estimation de ces émissions, en valeurs absolues, ne permet pas de caractériser la qualité de l'air à laquelle seront exposés les futurs habitants du projet, ainsi que l'impact de l'augmentation du trafic sur la qualité de l'air des habitants du secteur.

En matière de pollution atmosphérique, l'étude d'impact précise que « l'exposition épisodique de nouvelles populations aux pollutions de l'air dépasse le cadre du projet, ces populations devant s'installer sur le secteur Centre-Ville, quartier urbanisé à optimiser selon le SDRIF » (p. 289). Elle indique que pour limiter l'exposition des populations, aucun logement ne sera présent au niveau de la route d'Orléans (ce qui correspond au R-1 apparent du projet), et que le maximum de logements seront orientés vers le cœur d'îlot, sans toutefois en préciser le nombre. La MRAe remarque que, malgré ces affirmations quant à l'orientation des logements, des fenêtres et de l'agencement des pièces, qui mériteraient d'être précisées et quantifiées, de nombreux logements apparaissent, sur les plans (p. 222 à 226), mono-orientés sur la route d'Orléans et/ou ont les fenêtres de leur séjour ou chambre donnant de ce côté. Elle estime que des mesures supplémentaires de limitation des futurs habitants à la pollution atmosphérique sont possibles et nécessaires⁸.

(8) La MRAe recommande de :

- reprendre les modélisations sur la base des trafics vraisemblables calibrés à partir du nombre de places de stationnement envisagées pour estimer les concentrations en polluants après la réalisation du projet, et ainsi caractériser la qualité de l'air à laquelle seront exposés les futurs habitants du projet et les habitants actuels du quartier ;
- proposer des mesures adaptées pour limiter l'exposition des futurs habitants aux polluants atmosphériques et ainsi réduire l'impact sanitaire ;
- indiquer pour la bonne information du public comment les futurs habitants seront informés du niveau de pollution de l'air avant leur acquisition ou mise à disposition d'un logement.

■ Bruit / Pollution sonore

8 Par exemple : un meilleur agencement des logements et des pièces, une mise à distance, la mise en place d'obstacles naturels ou artificiels faisant écran, la mise en place de dispositifs de traitement de l'air sur la façade en bordure de la route, des matériaux catalytiques, des formes urbaines favorisant la dispersion, etc.

Une note préliminaire acoustique (annexe 2) a été réalisée en juin 2021. Elle caractérise l'environnement sonore du site du projet au regard des infrastructures routières environnantes, qui est fortement marqué par le trafic de la route d'Orléans, classée en catégorie 2 au classement sonore des infrastructures de transport terrestre de l'Essonne. On constate sur les cartes de bruit stratégiques qui en résulte un environnement sonore très bruyant le long de la voie, avec des niveaux sonores L_{den}^9 dépassant les 75 dB(A)¹⁰ le jour et L_n ¹¹ dépassant les 70 dB(A) la nuit. Il s'agit d'un enjeu très fort du projet pour la MRAe, comme le qualifie l'étude d'impact. La MRAe remarque que les illustrations de localisation du projet sur ces cartes de bruit stratégiques présentées dans l'étude d'impact (figures 93 à 96 p. 199 et 200) n'explicitent pas la présence de logements dans la zone de plus forte pollution sonore. Ces illustrations sont donc à revoir pour éviter une mauvaise interprétation du public.

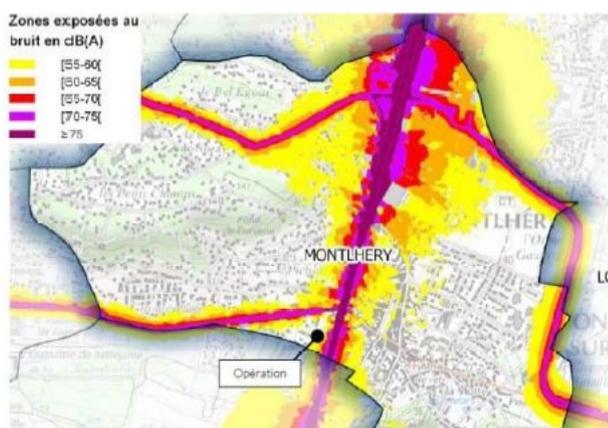


Illustration 8: Localisation du projet sur une carte de bruit routier stratégique (étude d'impact p.199)

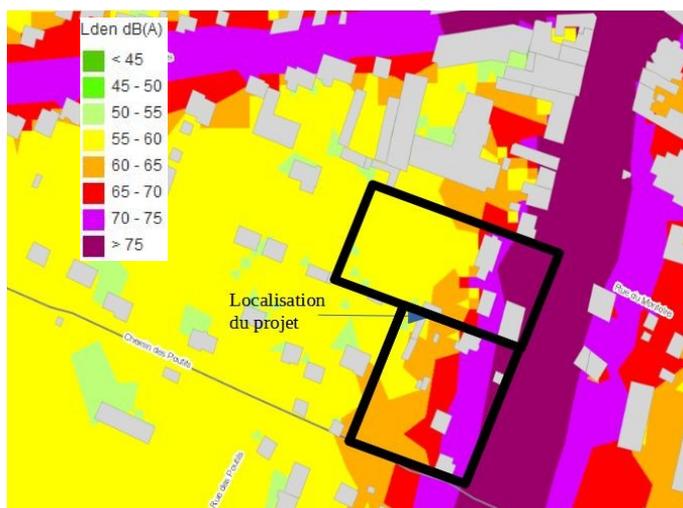


Illustration 9: Superposition du projet sur une carte de bruit stratégique 2017 (carte BruitParif, superposition DRIEAT)

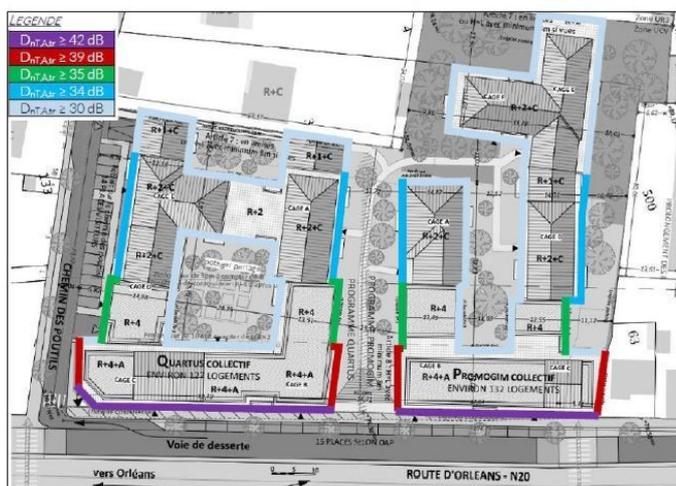


Illustration 10: Isolement minimum réglementaire des façades (étude d'impact p.233)

La MRAe constate qu'aucune modélisation acoustique, intégrant le trafic projeté sur la route d'Orléans suite à la mise en service du projet et les futurs bâtiments, n'a été réalisée et qu'il est donc impossible d'apprécier précisément les niveaux sonores auxquels seront exposés les futurs habitants. La carte de Bruitparif présentée ci-dessus vient confirmer qu'une partie du programme est exposée à des pollutions sonores se situant au-dessus des valeurs retenues pour caractériser un point noir bruit (70dB(A) en période diurne et 65 dB(A) en période nocturne).

La note acoustique définit les isolements réglementaires minimum à respecter pour chaque façade et

- 9 Indicateur utilisé à l'échelle européenne qui est calculé sur la base des niveaux moyens sur trois périodes (jour, soirée et nuit), auxquels sont appliqués des pondérations en fonction de la période (+5 dB(A) en soirée et +10 dB(A) la nuit).
- 10 Décibel pondéré A, unité de pression acoustique, utilisée pour mesurer les bruits environnementaux.
- 11 Indicateur utilisé à l'échelle européenne qui correspond au niveau sonore moyen en période de nuit.

précise les caractéristiques acoustiques des éléments de façades à mettre en œuvre. De plus, l'étude d'impact propose des mesures de réduction de la pollution sonore en p. 290 : plan masse pensé pour réduire l'exposition des logements en cœur d'îlot (bâtiments le long de la route faisant écran), agencement des pièces et orientation des logements « au maximum » sur le cœur d'îlot et absence de logements donnant à hauteur de la route d'Orléans .

La MRAe observe toutefois sur les plans fournis (p.222 à 226) que de nombreux logements sont mono-orientés sur la route d'Orléans et/ou ont les fenêtres de leur séjour ou de leur chambre donnant dessus. De plus, elle signale que l'ensemble des logements sociaux ont été positionnés en bordure de la route, alors que « *le choix d'un front bâti en R+3+C contribue à isoler acoustiquement les logements et les espaces verts localisés au centre de la parcelle* » (p. 290). Les bâtiments de logements sociaux seront donc les plus exposés aux nuisances sonores et serviront d'écran acoustique pour les logements en accession situés en cœur d'îlot.

De plus, la MRAe estime que les mesures proposées, reposant essentiellement sur un isolement acoustique réglementaire des bâtiments, ne sont pas suffisantes. Il est nécessaire de proposer d'autres mesures permettant d'améliorer le confort sonore des futurs habitants, notamment l'été avec les fenêtres ouvertes, telles qu'une amélioration de l'agencement des immeubles et des appartements, un positionnement adapté des pièces de vie ou la mise en place de protections acoustiques.

Dans un souci de protection de la santé humaine, la MRAe suggère par ailleurs de se référer aux valeurs de l'OMS comme éléments de référence pour les mesures de réduction du bruit. L'OMS a établi les seuils de gêne sérieuse à l'extérieur de l'habitat durant la journée à 54 dB(A) et à 44 dB(A) pour les bruits nocturnes, niveaux largement dépassés sur une partie notable du site du projet.

(9) La MRAe recommande au maître d'ouvrage :

- de réaliser des modélisations acoustiques intégrant le trafic projeté
- de présenter des mesures d'évitement et de réduction adaptées afin d'obtenir des niveaux de bruits acceptables pour les futurs habitants, notamment l'été, fenêtres ouvertes et dans les espaces extérieurs.

(10) La MRAe recommande à la commune de Montlhéry de se doter d'un plan local d'urbanisme plus protecteur de la santé humaine en posant des restrictions aux règles de construction dans les secteurs dépassant les valeurs de niveau sonore limites recommandées par l'organisation mondiale de la santé.

3.2. Paysage

Le projet s'implante en milieu urbain, proche du centre-ville de Montlhéry, sur un site à l'interface entre un paysage de type pavillonnaire à l'ouest et au sud, et de bâtiments bas d'habitat collectif au nord. Les abords du projet sont fortement marqués à l'est par la présence de la route d'Orléans, qui représente une rupture paysagère conséquente. L'étude d'impact évalue que « *ce secteur ne présente que peu d'enjeux en terme paysager* » (p.94) et présente plus d'une vingtaine de photographies du site et de ses abords pour illustrer l'environnement paysager dans lequel s'insère le projet.



Illustration 11: Vue d'ensemble de la façade Est du site (étude d'impact p.98)



Illustration 12: Chemin des Poutils, vers la route d'Orléans (étude d'impact p.101)

De plus, l'emprise du projet intercepte les périmètres de protection de cinq monuments historiques :

- le portail de l'Hôtel Dieu ;
- l'ancienne prison de la Prévôté ;
- la porte Baudry ;
- les vestiges de l'ancien château de Montlhéry ;
- les bornes à fleurs de lys n°13 et 14.

Au sein de ces périmètres, les modifications de l'aspect extérieur des immeubles, les constructions neuves et les modifications des espaces extérieurs doivent faire l'objet d'un avis de l'Architecte des bâtiments de France (ABF). L'étude d'impact précise que celui-ci a été consulté durant la conception du projet et que le parti pris architectural intègre ses recommandations (toitures en tuiles et de type mansardé avec lucarnes, teintes de pierre, pierre meulière en soubassement, langage architectural traditionnel), permettant ainsi « de respecter les caractéristiques architecturales locales et d'assurer la bonne insertion du projet dans son environnement proche, notamment eu égard aux monuments historiques localisés à proximité » (p. 277).

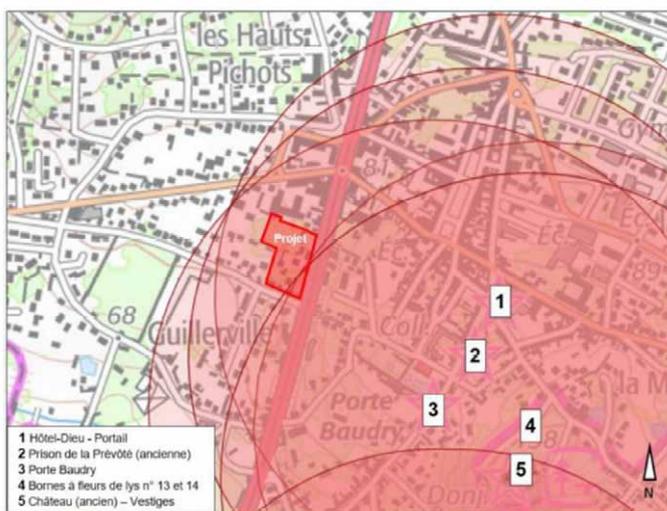


Illustration 13: Localisation des monuments historiques et de leurs périmètres (étude d'impact p.15)



Illustration 14: Visuel du projet (étude d'impact p. 236)

La MRAe note que cet enjeu est bien présenté dans l'étude d'impact et pris en compte dans la définition du parti-pris architectural du projet, avec une présentation des choix et évolutions relevant des échanges avec l'ABF.

L'apparence du site va être considérablement modifiée par le projet, passant d'un îlot peu bâti et très arboré à un ensemble de bâtiments de logements collectifs de plusieurs étages, comme le souligne l'étude d'impact. Elle considère toutefois que « *la création d'un front bâti sur la RN20 en R+3+C ne modifiera pas les perceptions du quartier* » et que « *le projet garantira l'harmonisation du bâti* » (p. 277). Cependant, la MRAe constate que l'étude d'impact ne présente, ni de visuels du projet intégrant le paysage environnant et permettant d'appréhender son insertion, ni de simulations à hauteur d'homme permettant d'apprécier la perception que les riverains du quartier en auront. Elle estime aussi pertinent d'analyser le front urbain créé par le projet le long de la route d'Orléans et sa cohérence avec le bâti existant, pour répondre à l'objectif d'homogénéité de l'OAP n°1 « la RN 20 et ses abords » du PLU de Montlhéry.

(11) La MRAe recommande de compléter le dossier par des coupes et des vues supplémentaires, avant et après projet, depuis les principaux points proches et lointains, y compris à hauteur d'homme, pour permettre de mieux apprécier l'insertion urbaine et paysagère du projet, et de mieux étayer les analyses paysagères justifiant le parti pris d'aménagement.

3.3. Biodiversité

■ Patrimoine arboré et espaces verts

Un pré-diagnostic écologique a été réalisé en 2022 pour identifier les potentialités écologiques du site, s'appuyant notamment sur une visite réalisée le 27 septembre 2021. Une seconde visite de site a par ailleurs été menée par le rédacteur de l'étude d'impact, le 15 octobre 2021, sur les propriétés n'ayant pas pu être visitées lors de la première. Ces visites ont permis d'identifier quatre habitats écologiques, dont les proportions au regard de la surface totale du site ont été définies : jardin ornamental entretenu (53,2 %), jardin ornamental abandonné (34,8 %), bâti (11,5 %) et piscine abandonnée (0,5 %). Comme cela est observable sur les photos

aériennes, le site comporte de nombreux arbres dans les jardins des pavillons et représente un îlot arboré pour le secteur. Un relevé du patrimoine arboré a été réalisé le 13 janvier 2022 et annexé à l'étude d'impact (annexe 9), pour identifier les arbres « remarquables » et ceux à potentialité de gîte pour la faune. Ainsi, les douze « arbres notables » repérés par analyse des orthophotographies historiques ont été évalués visuellement lors d'une visite de site et leur état phytosanitaire caractérisé, pour définir leur intérêt conservatoire. L'étude conclut à un intérêt conservatoire moyen pour onze sujets et un bon intérêt conservatoire pour un sujet, un frêne commun. Ces arbres sont à potentialité de gîte pour la faune (chiroptères et avifaune). La MRAe regrette que l'étude se soit limitée à la présentation et l'évaluation de douze arbres, sur un site pourtant très arboré, et

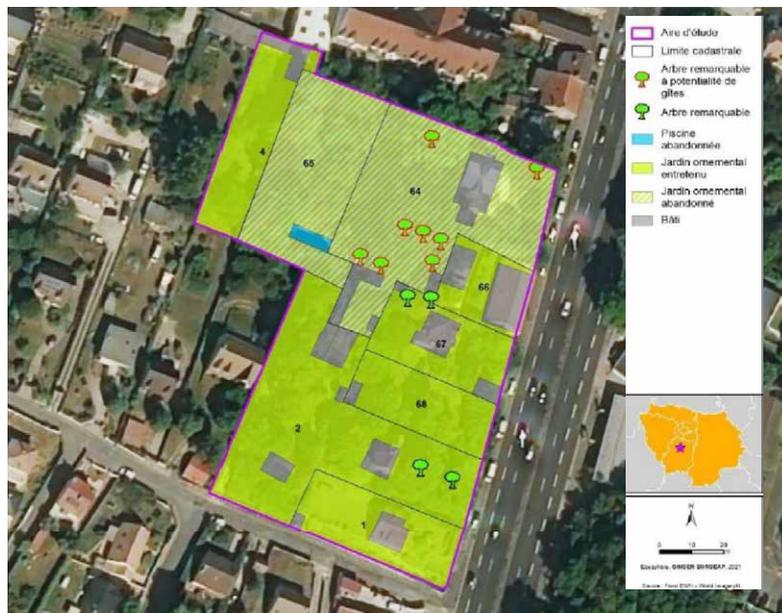


Illustration 15: Habitats et arbres d'intérêt (étude d'impact p.88)

qu'elle ne permette donc pas d'appréhender le patrimoine arboré présent.

L'étude d'impact indique qu'« une attention particulière est portée sur la végétalisation du site. » (p. 229), avec l'intégration d'espèces indigènes dans la palette végétale utilisée, de plusieurs strates végétales, d'une gestion « raisonnée et durable » des espaces verts et « la plantation de nombreux arbres » (p. 277). Elle conclut ainsi à un impact positif du projet sur le milieu naturel et les espaces verts. Cependant, la MRAe remarque que la proportion d'espaces verts du site sera divisée par près de 2,5 par le projet, passant de 85 % de la surface totale du terrain actuellement à 35,25 %.

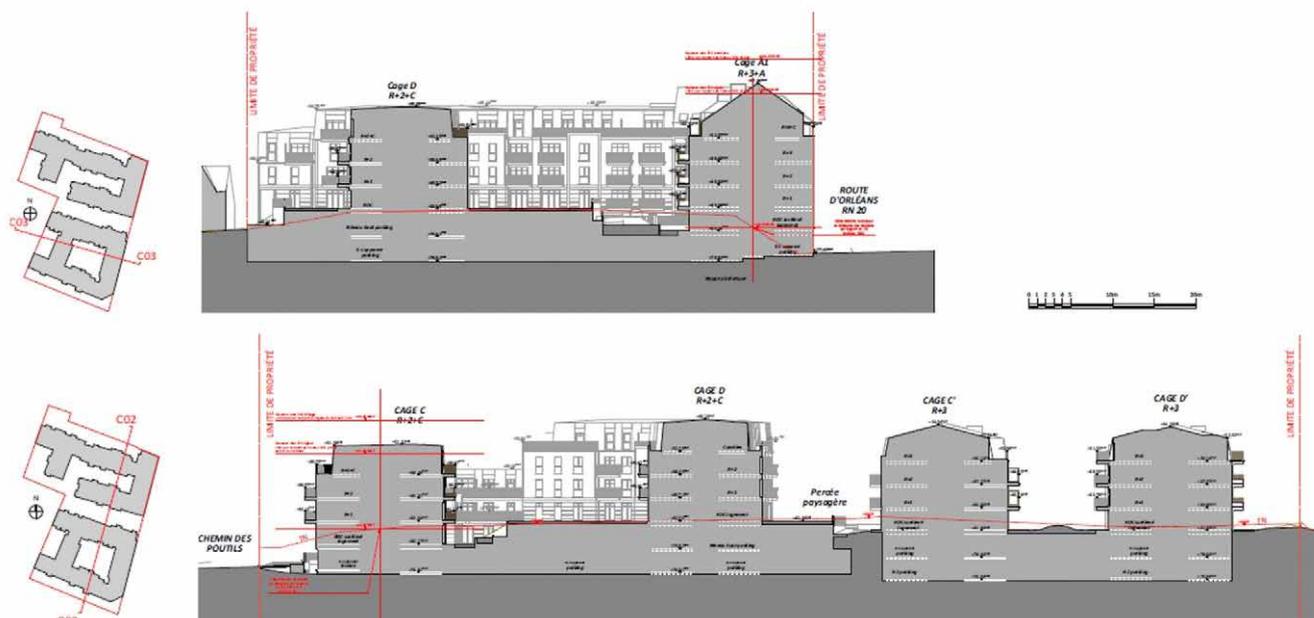


Illustration 16: coupes du projet présentant la forte artificialisation des sols

En l'état, le projet contribue à une forte artificialisation des sols. La fonctionnalité des sols n'est pas la même et ne produit pas les mêmes fonctionnalités écologiques lorsque la végétation se développe en pleine terre ou dans des espaces verts sur dalle. C'est pourquoi, pour la bonne information du public, il est souhaitable de préciser les espaces de pleine terre avant et après le projet.

(12) La MRaE recommande de préciser la part de surface en pleine terre préservée dans le projet, voire d'expliquer la manière dont il est envisagé d'aménager et d'entretenir les espaces verts « sur dalle », notamment en cœur d'îlot (épaisseur de terre, type de végétaux, etc.).

Dans le contexte de disparition progressive de ces « îlots verts » dans le secteur (il ne reste que celui là et celui situé de l'autre côté de la route), cette diminution, bien que concernant des habitats « communs », interroge sur l'impact sur la faune sauvage, qui voit disparaître ces espaces refuges. L'abattage de la majorité des arbres existants, dont les douze arbres « notables » identifiés par le pré-diagnostic écologique, est prévu, sans que leur nombre total soit indiqué. De même, l'aménagement des espaces verts prévus n'est pas précisé (nombre d'arbres plantés, palette végétale choisie, nombre de strates végétales prévues). La MRaE note enfin l'insuffisance de l'analyse de l'état initial concernant les espèces présentes sur le site, tant pour la faune que pour la flore. Ainsi, il apparaît à la MRaE impossible d'évaluer l'impact réel du projet, et de le qualifier de positif, sur les habitats écologiques du site.

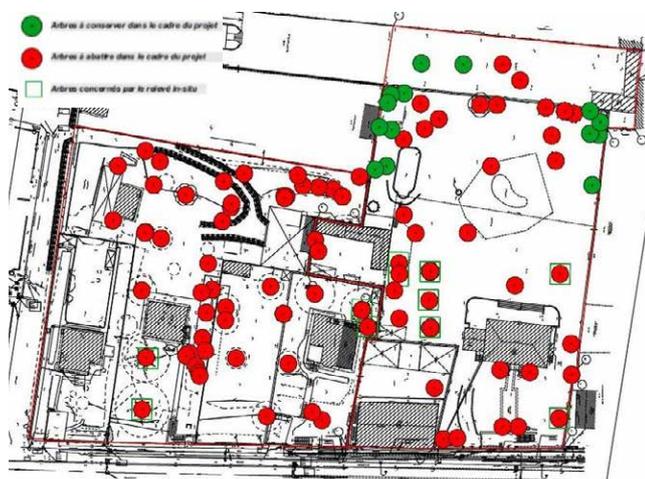


Illustration 18: Plan des arbres existants
(permis de construire PC 2)



Illustration 17: Plan masse paysager (permis de construire PC 2)

(5) La MRAe recommande de :

- présenter le bilan des arbres abattus, maintenus et plantés
- préciser les aménagements prévus pour les espaces verts, et notamment les essences de la palette végétale, en y intégrant le plus d'espèces indigènes, ainsi que le nombre de strates végétales et les fonctions écologiques attribuées à ces espaces.

■ Faune

Sur la base des observations réalisées lors de la visite de site du 27 septembre 2021 et des témoignages des habitants actuels, le pré-diagnostic a inventorié la faune présente sur le site, qu'il a présentée selon trois types de présence : certaine, probable et possible. La visite de site a permis d'identifier une faune habituelle/typique des jardins, dont la présence de plusieurs espèces protégées :

- présence certaine de neuf espèces protégées (six espèces d'oiseaux nicheurs, une espèce de chauve-souris et deux espèces de mammifères) ;
- présence probable d'une espèce d'oiseaux protégée, l'Accenteur mouchet ;
- présence possible de quatre espèces (une espèce d'oiseaux nicheurs, une espèce de mammifère et deux espèces de reptiles).

L'ensemble de ces espèces, à l'exception de l'Accenteur mouchet et de la Pipistrelle commune (chauve-souris), qui sont considérés comme « quasi-menacées » à l'échelle régionale, sont communes à très communes de ce type de milieu. Bien que possédant une valeur patrimoniale relativement faible à l'échelle de l'Île-de-France, ces espèces présentent un intérêt plus fort en milieu urbain. Malgré cela, l'étude d'impact qualifie l'enjeu de faible à modéré sur ce site et les mesures proposées en faveur des espèces protégées se limitent à éviter et réduire les impacts en phase de travaux : période de travaux adaptées (démarrage du chantier en automne/hiver), réduction des nuisances acoustiques et lumineuses du chantier, nettoyage des machines et de l'outillage et traitement des eaux issues de ces opérations, lutte contre les espèces exotiques envahissantes.

L'étude d'impact indique que « la cotitularité s'engage à valoriser l'existant et programmer un aménagement paysager pouvant conjuguer développement de la faune et de la flore et bien-être des résidents » (p. 277) et que la plantation de nouveaux arbres jeunes et sains permettra de « fournir rapidement un gîte qualitatif pour les espèces » (p. 277), concluant à un impact positif du projet sur le milieu naturel dont la faune. Cependant, la MRAe constate que l'aménagement des espaces verts du projet n'est pas précisé et qu'aucun dispositif favorable au développement de la biodiversité, et notamment de la faune, n'est prévu. En l'état, elle considère qu'il est impossible d'évaluer l'impact du projet sur les espèces inventoriées et estime que des mesures supplémentaires d'évitement, de réduction, voire de compensation doivent être envisagées, tant en phase de travaux que

d'exploitation du projet. De plus, la MRAe remarque que la biodiversité est uniquement appréhendée dans l'étude d'impact sous le prisme des espèces protégées, et rappelle qu'il est indispensable, dans le contexte actuel d'érosion de la biodiversité, de porter une attention particulière au maintien et au développement de la biodiversité commune, en veillant au maintien et à la restauration d'espaces qui lui sont favorables.

Le dossier indique par ailleurs que « le site souffre de pollution lumineuse abondante provenant de l'ensemble de l'agglomération parisienne et des éclairages publics privés existants, aux abords immédiats et sur le site » (p.201) mais ne précise pas les dispositifs d'éclairage des espaces extérieurs qui sont prévus dans le cadre du projet. La MRAe rappelle que l'étude d'impact doit démontrer que le projet respecte les dispositions de l'arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses, et que le système d'éclairage extérieur doit être conçu pour limiter les impacts sur la faune nocturne.

(13) La MRAe recommande de :

- présenter une analyse détaillée de la faune et de la flore présentes et les mesures envisagées pour maintenir au mieux leur présence sur le site du projet ;
- préciser les aménagements des espaces verts prévus, et notamment les dispositifs en faveur de la biodiversité
- présenter une analyse plus rigoureuse des atteintes que le projet pourrait porter à la biodiversité, y compris aux espèces communes, et de renforcer les mesures visant à éviter, réduire ou, à défaut, compenser ces impacts.

3.4. Pollution des sols



Illustration 19: Localisation des sondages sur les parcelles entre le 1 au 5 route d'Orléans (étude d'impact p.124)

Dans le cadre de la réalisation du dossier d'étude d'impact, une étude historique accompagnée d'un diagnostic environnemental des sols avec recherche ponctuelle a été réalisée en octobre 2021 (annexes 5 et 6). L'étude documentaire historique a notamment permis d'identifier, sur la parcelle qui jouxte le projet au nord (au 11 route d'Orléans) un site recensé dans la base de données des anciens sites industriels et activités de services

(BASIAS), source potentielle de pollution des sols : un garage/station service qui n'est plus en activité depuis 1991.

Des sondages ont été réalisés et l'analyse des échantillons prélevés a mis en évidence des pollutions en hydrocarbures totaux (HTC), carbone organique total (COT) bruts et fluorures, qui présentent des concentrations supérieures aux seuils d'admissibilité en installation de stockage de déchets inertes¹² (ISDI).

Le dossier indique que les terres polluées seront excavées et évacuées en installation de stockage de déchets non dangereux¹³ (ISDND), et précise leur emplacement, volume et tonnage estimé. Le projet prévoyant la construction de deux niveaux de sous-sols équipés de ventilation mécanique, sur lesquels reposeront les logements, et la réalisation de semelles filantes¹⁴ comme fondations, l'étude d'impact estime que l'impact de ces pollutions des sols sera nul. Cependant, la MRAe note qu'il est prévu une gestion des eaux pluviales courantes à la parcelle, par rétention et infiltration dans les espaces verts, et que le dossier ne précise quelles terres resteront en place sur le site. Elle considère qu'il est nécessaire de s'assurer de la compatibilité des sols restants sur place au droit des futurs espaces verts avec les usages projetés, et de l'absence de risque sanitaire pour leurs futurs usagers, notamment les enfants. La MRAe préconise d'effectuer de nouveaux sondages des sols après l'évacuation des terres polluées afin d'attester que les résultats soient conformes aux valeurs toxicologiques de références pour les trois polluants identifiés (HCT, COT bruts et fluorures).

(14) La MRAe recommande:

- de préciser dans le dossier les terres qui resteront en place,
- d'effectuer des sondages de sols après évacuation des terres polluées au droit des futurs espaces verts et de les comparer aux valeurs toxicologiques pour les HCT, COT bruts et fluorures.

3.5. Énergie et climat

L'étude d'impact n'aborde pas dans l'état initial de l'environnement les émissions de gaz à effet de serre (GES), le climat étant uniquement abordé en fonction des conditions météorologiques du site et des consommations énergétiques actuelles. La stratégie énergétique du projet, et notamment le mix énergétique retenu, ne sont pas précisés, hormis l'indication qu'il « respectera les normes d'isolation thermiques du bâti issues de la réglementation RT2012¹⁵ » (p. 291).

La MRAe fait remarquer que cette réglementation date de 2011 et que les objectifs qu'elle vise sont peu ambitieux, notamment au regard de la nouvelle réglementation RE2020¹⁶. Bien que le projet n'y soit pas soumis réglementairement, le permis de construire ayant été déposé avant l'obligation de respect de la RE2020 en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2022, il aurait été opportun pour la MRAe de respecter ses normes. Les émissions de gaz à effet de serre engendrées par l'augmentation du trafic induite par le projet sont estimées et présentées par l'étude d'impact dans la partie relative à l'impact du projet sur la qualité de l'air. En revanche, cette estimation ne tient pas compte des autres émissions induites par le projet dans l'ensemble de son cycle de vie, y compris en phase chantier et compte tenu notamment des démolitions envisagées du bâti existant, ainsi que des effets aggravants de la dévégétalisation et de la réduction des surfaces de pleine terre qui en résulteront.

12 Installation classée pour la protection de l'environnement qui réceptionne des déchets inertes en vue de les éliminer par enfouissement ou comblement sur site.

13 Installation classée pour la protection de l'environnement qui élimine des déchets non dangereux par dépôt ou enfouissement sur ou dans la terre.

14 Fondations réalisées en béton armé dans une tranchée continue sur tout le périmètre de la construction.

15 Réglementation thermique française qui définit les contraintes à respecter en matière de consommation d'énergie et d'isolation pour les bâtiments neufs.

16 Réglementation environnementale des bâtiments neufs, qui a succédé à la RT2012.

Le projet, par l'augmentation d'habitants sur le site et de trafic routier qu'il va engendrer, notamment dans un secteur peu desservi en transports en commun, va augmenter de manière non-négligeable les consommations énergétiques ainsi que les émissions de GES. L'étude d'impact mentionne ces augmentations, mais considère que « *le projet participe néanmoins à une maîtrise des émissions de GES au niveau régional* » (p.291), notamment par une réduction des consommations énergétiques et une maîtrise de l'usage de l'automobile, et que « *les effets possibles sont donc modérés* » (p.291). Cependant, la MRAe rappelle qu'il est impossible d'évaluer l'impact du projet sur les consommations énergétiques et sur les émissions de gaz à effet de serre sans la réalisation d'une comparaison entre les consommations actuelles et celles projetées.

Par ailleurs, dans le contexte d'une vulnérabilité croissante au changement climatique, le dossier n'évalue pas la contribution du projet à l'augmentation de l'effet d'îlot de chaleur urbain, qui devrait être relativement sensible à l'échelle locale, et ne propose donc pas de mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation en conséquence.

(15) La MRAe recommande de :

- **présenter et justifier la stratégie énergétique choisie pour le projet, ainsi qu'un bilan des consommations énergétiques actuelles et futures avec le projet ;**
- **réaliser un état initial des émissions de GES du site et un bilan des GES du projet, en tenant compte de l'ensemble de son cycle de vie et notamment des émissions générées par les démolitions du bâti existant et de la moindre séquestration de carbone liée à la réduction des surfaces végétalisées et de pleine terre du site ;**
- **évaluer la contribution du projet à l'augmentation de l'effet d'îlot de chaleur urbain à l'échelle locale et proposer des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation en conséquence.**

3.6. Chantier

Le site du projet est entouré de logements individuels de type pavillonnaire à l'ouest, dont certains sont très proches, et au sud de l'autre côté du chemin des Poutils ainsi que de bâtiments de logements collectifs au nord. Le risque de nuisances pour les riverains telles que le bruit ou les poussières est non-négligeable. De plus, le seul accès au site est le chemin des Poutils et son accès « *n'est pas confortable en situation actuelle. Les véhicules tournant à droite depuis la RN20 doivent quasiment s'arrêter puis franchir une bordure de trottoir* » (p. 151). La route d'Orléans étant une voie très empruntée et congestionnée aux heures de pointe, les déplacements des véhicules et engins liés au chantier peuvent engendrer des obstacles à la circulation. Le calendrier des travaux ainsi que leur durée ne sont pas précisés, et il est juste évoqué p. 311 qu'ils se dérouleront de 2022 à 2025.

Des mesures classiques de réduction des bruits de chantier (respect des horaires réglementaires, engins insonorisés, usage de talkies walkies, etc.) et d'émission de poussières (arrosage des pistes) sont prévues. De plus, « *des actions visant à maîtriser la gestion des flux de chantier et la réduire* » (p. 263) sont prévues et un plan de circulation temporaire, qui n'est pas présenté, sera mis en place pour les livraisons et l'évacuation des déchets. La MRAe note qu'un plan d'installation du chantier est présenté (p. 251). Par ailleurs, « *le maître d'ouvrage s'engage à faire réaliser un chantier « propre » à faible impact environnemental* » (p. 249) en appliquant une Charte Chantier à Faibles Nuisances¹⁷.

17 Document contractuel du marché de travaux et signé par chaque entreprise intervenante sur le chantier, la charte fixe les objectifs, les mesures à mettre en œuvre et les modalités de suivi pour notamment limiter les nuisances causées aux riverains et les pollutions du chantier.



Illustration 21: Photographie des démolitions (permis de construire PC26.A)

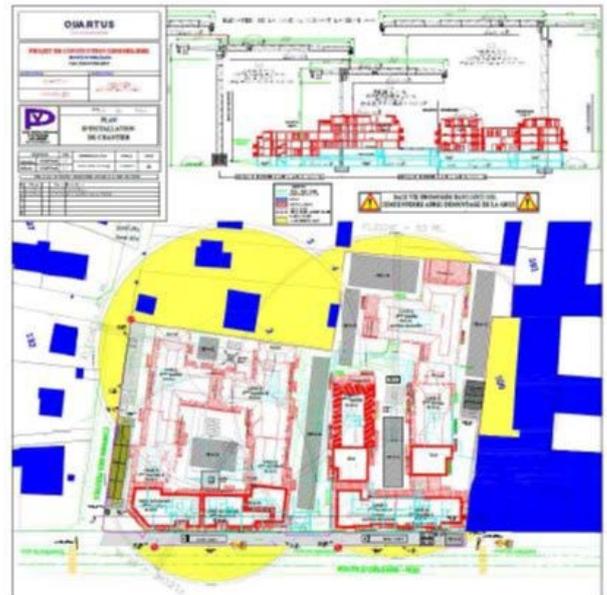


Illustration 20: Plan d'installation du chantier (étude d'impact p.251)

(16) La MRAe recommande de :

- préciser le calendrier des travaux ;
- d'estimer le nombre de camions et engins nécessaires qui circuleront via la route d'Orléans et de présenter le plan de circulation ;
- décrire de façon détaillée les mesures prises pour éviter, réduire, voire compenser les nuisances apportées par le projet dans sa phase chantier.

4. Suites à donner à l'avis de la MRAe

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public par voie électronique sur le projet.

Compte tenu des nombreuses insuffisances du dossier et des incidences que le projet peut avoir sur la santé humaine (pollution de l'air, pollution sonore, pollution des sols) et sur l'environnement (biodiversité insuffisamment décrite, analyse de trafic incohérente avec le nombre de véhicules attendus sur le site, insuffisance de l'analyse paysagère et l'évaluation des incidences au regard du contexte de changement climatique), la MRAe estime nécessaire de préconiser au maître d'ouvrage de revoir profondément son projet et de procéder à certains compléments importants avant que le public ait à s'exprimer sur le projet. Elle rappelle que les dispositions du code de l'urbanisme (notamment son article R111-2) peuvent être mobilisées par l'autorité décisionnaire lorsque le projet « est de nature à porter atteinte à la salubrité...du fait de sa situation, de ses caractéristiques, de son importance ou de son implantation à proximité d'autres installations ».

(17) La MRAe recommande au maître d'ouvrage de revoir profondément le projet et de représenter à la MRAe un projet et une étude d'impact prenant en compte les éléments cités dans les recommandations du présent avis.

(18) La MRAe recommande au maire de Montlhéry, compte tenu des nombreuses insuffisances du dossier et de ces incidences sur la santé humaine de ne pas délivrer l'autorisation administrative permettant la réalisation 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 la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr

La MRAe rappelle que conformément au paragraphe IV de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

L'avis de la MRAe est disponible sur le site Internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

**Fait et délibéré en séance le 21 avril 2022 où étaient présents :
Éric ALONZO, Noël JOUTEUR, Jean-François LANDEL, Ruth MARQUES,
Sabine SAINT-GERMAIN, Philippe SCHMIT, *président*, Jean SOUVIRON**

ANNEXE

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) La MRAe recommande d'une part d'améliorer la dimension pédagogique du résumé non-technique en explicitant les enjeux, les incidences du projet et les mesures visant à éviter, réduire ou à défaut de compenser les incidences négatives du projet, d'autre part de réactualiser ce résumé après intégration des éléments de réponse aux recommandations du présent avis.....10
- (2) La MRAe recommande de justifier la réalisation de logements mono-orientés au regard de l'OAP du PLU qui les interdit.....10
- (3) La MRAe recommande : - d'apporter des éléments de justification supplémentaire sur le choix de réaliser des logements le long de la route d'Orléans, sur le nombre de places de stationnement prévues, sur le positionnement des logements sociaux en bordure de la route, ainsi que sur la densification du site ; - de présenter les solutions de substitutions étudiées du point de vue de leurs impact sur l'environnement et la santé humaine et de justifier le choix retenu comme étant de moindre impact notamment en termes d'exposition des habitants à des pollutions atmosphériques et sonores conséquentes.....11
- (4) La MRAe recommande : - d'actualiser l'étude trafic en intégrant l'ensemble du trafic induit par les places de stationnement prévues et en estimant les réserves de capacité du carrefour n°3 ainsi que des deux carrefours de la place du marché - de détailler et de renforcer les mesures en faveur des mobilités douces, notamment en veillant à la continuité, à l'efficacité et à la sécurité des itinéraires à l'échelle des centralités urbaines auxquelles le quartier sera relié ; - de préciser la chaîne de déplacement pour les futurs occupants voulant se rendre aux principaux bassins d'emplois et aux principaux services de la commune par les modes doux et les transports collectifs.....13
- (6) La MRAe recommande au maître d'ouvrage de justifier la configuration et l'importance du projet alors que l'analyse de la qualité de l'air montre une forte exposition des futurs habitants aux polluants générés par le trafic de la RN20, compte tenu de l'écart élevé entre les valeurs constatées et celles préconisées par l'organisation mondiale de la santé.....15
- (7) La MRAe recommande à la commune de Montlhéry d'intégrer dans le document d'urbanisme des restrictions à l'implantation de logements dans les secteurs de la commune manifestement exposés à des pollutions de la qualité de l'air très supérieures aux valeurs recommandées par l'organisation mondiale de la santé.....15
- (8) La MRAe recommande de : - reprendre les modélisations sur la base des trafics vraisemblables calibrés à partir du nombre de places de stationnement envisagées pour estimer les concentrations en polluants après la réalisation du projet, et ainsi caractériser la qualité de l'air à laquelle seront exposés les futurs habitants du projet et les habitants actuels du quartier ; - proposer des mesures adaptées pour limiter l'exposition des futurs habitants aux polluants atmosphériques et ainsi réduire l'impact sanitaire ; - indiquer pour la bonne information du public comment les futurs habi-

tants seront informés du niveau de pollution de l'air avant leur acquisition ou mise à disposition d'un logement.....	15
(9) La MRAe recommande au maître d'ouvrage : - de réaliser des modélisations acoustiques intégrant le trafic projeté - de présenter des mesures d'évitement et de réduction adaptées afin d'obtenir des niveaux de bruits acceptables pour les futurs habitants, notamment l'été, fenêtres ouvertes et dans les espaces extérieurs.....	17
(10) La MRAe recommande à la commune de Montlhéry de se doter d'un plan local d'urbanisme plus protecteur de la santé humaine en posant des restrictions aux règles de construction dans les secteurs dépassant les valeurs de niveau sonore limites recommandées par l'organisation mondiale de la santé.....	17
(11) La MRAe recommande de compléter le dossier par des coupes et des vues supplémentaires, avant et après projet, depuis les principaux points proches et lointains, y compris à hauteur d'homme, pour permettre de mieux apprécier l'insertion urbaine et paysagère du projet, et de mieux étayer les analyses paysagères justifiant le parti pris d'aménagement.....	19
(12) La MRAe recommande de préciser la part de surface en pleine terre préservée dans le projet, voire d'expliquer la manière dont il est envisagé d'aménager et d'entretenir les espaces verts « sur dalle », notamment en cœur d'îlot (épaisseur de terre, type de végétaux, etc.).....	21
(5) La MRAe recommande de : - présenter le bilan des arbres abattus, maintenus et plantés - préciser les aménagements prévus pour les espaces verts, et notamment les essences de la palette végétale, en y intégrant le plus d'espèces indigènes, ainsi que le nombre de strates végétales et les fonctions écologiques attribuées à ces espaces.....	22
(13) La MRAe recommande de : - présenter une analyse détaillée de la faune et de la flore présentes et les mesures envisagées pour maintenir au mieux leur présence sur le site du projet ; - préciser les aménagements des espaces verts prévus, et notamment les dispositifs en faveur de la biodiversité - présenter une analyse plus rigoureuse des atteintes que le projet pourrait porter à la biodiversité, y compris aux espèces communes, et de renforcer les mesures visant à éviter, réduire ou, à défaut, compenser ces impacts.....	23
(14) La MRAe recommande : - de préciser dans le dossier les terres qui resteront en place, - d'effectuer des sondages de sols après évacuation des terres polluées au droit des futurs espaces verts et de les comparer aux valeurs toxicologiques pour les HCT, COT bruts et fluorures.....	24
(15) La MRAe recommande de : - présenter et justifier la stratégie énergétique choisie pour le projet, ainsi qu'un bilan des consommations énergétiques actuelles et futures avec le projet ; - réaliser un état initial des émissions de GES du site et un bilan des GES du projet, en tenant compte de l'ensemble de son cycle de vie et notamment des émissions générées par les démolitions du bâti existant et de la moindre séquestration de carbone liée à la réduction des surfaces végétalisées et de pleine terre du site ; - évaluer la contribution du projet à l'augmentation de l'effet d'îlot de chaleur urbain à l'échelle locale et proposer des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation en conséquence.....	25
(16) La MRAe recommande de : - préciser le calendrier des travaux ; - d'estimer le nombre de camions et engins nécessaires qui circuleront via la route d'Orléans et de présenter le plan de circu-	

lation ; - décrire de façon détaillée les mesures prises pour éviter, réduire, voire compenser les nuisances apportées par le projet dans sa phase chantier.....26

(17) La MRAe recommande au maître d'ouvrage de revoir profondément le projet et de représenter à la MRAe un projet et une étude d'impact prenant en compte les éléments cités dans les recommandations du présent avis.....26

(18) La MRAe recommande au maire de Montlhéry, compte tenu des nombreuses insuffisances du dossier et de ces incidences sur la santé humaine de ne pas délivrer l'autorisation administrative permettant la réalisation du projet.....27