



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Cadrage préalable sur l'évaluation environnementale
du projet d'aménagement du secteur du Haras
à Marly-la-Ville (95)
Demande présentée par Immobilière 3F
en qualité de lotisseur
Avis délibéré du 18 octobre 2023**

N°MRAe ACPIF-2023-018
du 18 octobre 2023

Sommaire

Sommaire.....	2
Préambule.....	3
Cadrage préalable.....	4
1. La saisine et son contexte.....	4
1.1. Le contexte du projet.....	4
1.2. La demande formulée par le maître d'ouvrage.....	6
1.3. La description sommaire du projet.....	6
1.4. Les enjeux définis par le maître d'ouvrage.....	9
2. Réponses de l'Autorité environnementale aux questions posées par Immobilière 3F.....	9
2.1. L'étude d'impact sur le projet d'ensemble.....	9
2.2. Études complémentaires.....	10
2.3. Phase de concertation.....	11
3. Points d'attention supplémentaires identifiés par l'Autorité environnementale.....	11
3.1. La justification du projet au regard des besoins et des solutions alternatives éventuelles.....	11
3.2. La prise en compte de l'actualisation ou de l'approbation des documents de rang supérieur.....	12
3.3. Les documents devant être produits en annexe de l'étude d'impact.....	12
3.4. L'artificialisation des sols et ses conséquences sur les fonctions écologiques et le potentiel agronomique.....	12
3.5. L'énergie et le climat.....	13
3.6. La gestion économe de l'eau.....	13

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 l'article L.122-1-2 du code de l'environnement et sans préjudice de sa responsabilité quant à la qualité de l'évaluation environnementale, le maître d'ouvrage peut solliciter l'autorité environnementale pour rendre un avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 18/10/2023. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis de cadrage préalable sur le projet précité.

Sur la base des travaux préparatoires sur le rapport de Philippe SCHMIT et Sylvie BANOUN, 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.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du plan ou programme, mais sur l'ampleur et le degré de précision des informations à fournir dans l'évaluation environnementale qui devra être menée par le maître d'ouvrage dans le cadre de l'élaboration de son plan. Il vise à améliorer la conception du plan ou du projet sur des enjeux relatifs à son élaboration. Il est mis à disposition du public.

Sigles utilisés

Sigle	Signification
ERC	Éviter, réduire, compenser
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation d'un PLU
RD	Route départementale
PLU	Plan local d'urbanisme
RE2020	Réglementation environnementale applicable
Sdrif	Schéma directeur de la région Île-de-France
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
Zac	Zone d'aménagement concerté

¹ L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment 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).

Cadrage préalable

Le cadrage préalable est défini par l'article L. 122-1-2 du code de l'environnement. Il permet à un maître d'ouvrage de solliciter un avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact.

Il est rappelé ici que le maître d'ouvrage doit se conformer aux règles de l'évaluation environnementale mentionnées aux articles R. 122-4 et suivants du code de l'environnement. Une attention particulière devra être portée à la phase chantier et à la description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement.

Le maître d'ouvrage doit également veiller à une description précise des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement ; cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement, et à défaut, les compenser.

Après examen de la demande, l'Autorité environnementale a admis que ce dossier pouvait faire l'objet d'un avis de cadrage préalable en dépit du processus engagé d'actualisation de l'étude d'impact.

1. La saisine et son contexte

1.1. Le contexte du projet

La commune de Marly-la-Ville (95) (8,6 km²) est située à environ trente kilomètres au nord de Paris et à vingt kilomètres de Creil. Elle se situe dans l'aire d'influence de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle mais hors du plan d'exposition au bruit de l'aéroport. Elle comptait 5 661 habitants en 2020. Sa population a progressé de 164 habitants en onze ans de 2009 à 2020 (+2,9%) et le nombre de logements a crû de 152 unités. L'augmentation du nombre de logements vacants dans la même période est de 17 mais le taux de vacance reste limité (3,9 % du parc). 92,8 % des ménages disposaient d'une voiture en 2020 (50,6 % en avaient deux ou plus). Le territoire est constitué à 60 % d'espaces agricoles.

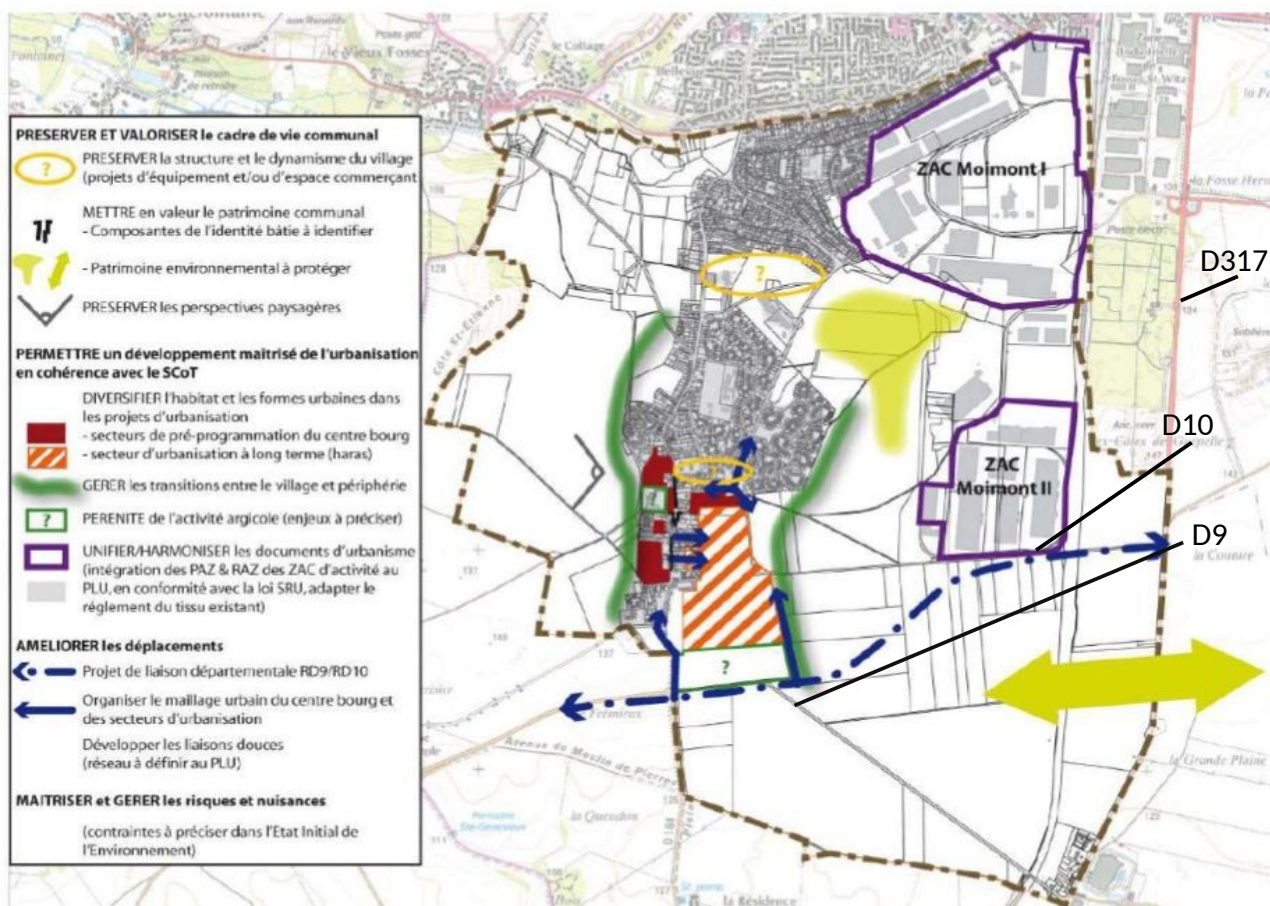


Figure 1 : Les objectifs communaux motivant la révision du POS en PLU
 Figure 1: Objectifs communaux du PLU - source : rapport de présentation p.8
 Le secteur du Haras est indiqué en hachures orange.

Le plan local d'urbanisme a été approuvé en 2013. Il a conduit au développement d'une importante zone d'activité économique (Zac Moimont 1 et 2) à l'est de la commune le long de la RD 317 qui couvre environ deux cents hectares. Dans le PLU de 2013, le secteur du Haras est mentionné comme secteur d'urbanisation à long terme. Le projet intègre notamment l'emprise d'un projet de voie départementale reliant les RD 9 et RD 10 au sud du secteur du Haras.

Un secteur mentionné sur la Figure 1 en vert avec un point d'interrogation au sud du secteur du Haras est signalé dans le PLU de la façon suivante : « Pérennité de l'activité agricole (enjeux à préciser) ».

Dans le dossier d'aménagement du secteur du Haras, ce secteur est intégré au projet.

Le Sdrif de 2013 porte pour la commune une ambition bien plus limitée que le PLU quant aux possibilités de développement. Le pôle de centralité à conforter est situé sur la commune de Fosses (au nord de Marly-la-Ville), la zone d'activité est localisée dans la partie nord-est de la commune et sur une emprise limitée, le secteur du Haras n'est pas considéré comme un nouveau secteur d'urbanisation.

À ce stade la compatibilité entre le projet d'aménagement et les documents de planification et d'urbanisme applicables n'est pas démontrée et la nécessité de l'artificialisation à laquelle conduit le projet ne l'est pas davantage.

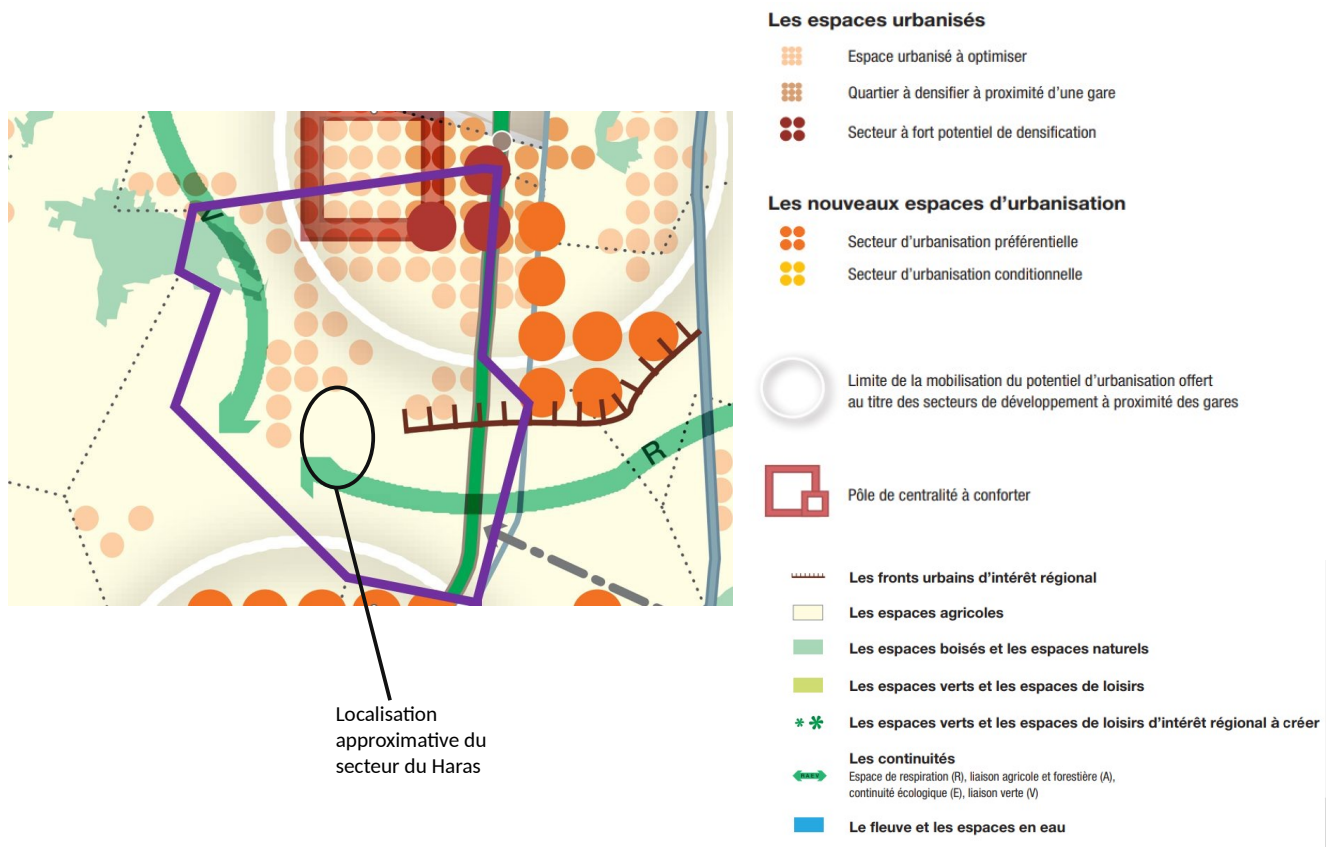


Figure 2: carte du Sdrif 2013 avec détour de la commune en violet et localisation approximative du secteur du Haras (MRAe)

1.2. La demande formulée par le maître d'ouvrage

L'Autorité environnementale a été saisie pour avis par la société Immobilière 3F, lotisseur, d'une demande de cadrage préalable de l'évaluation environnementale du projet d'aménagement du secteur du Haras à Marly-la-Ville (95), l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 29 août 2023.

1.3. La description sommaire du projet

Le projet est situé au sud de la commune de Marly-la-Ville dans le secteur du Haras dont la superficie est de 30,2 ha. Selon un schéma programmatique présent dans le dossier, l'ensemble du projet d'aménagement du sud de la commune via les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) 1, 2, 3, 5 et 6 du PLU (créées en 2013) conduirait à accueillir entre 734 à 814 logements (cf dossier EI V2 p. 196), soit une augmentation d'environ 20 % du nombre de logements dans la commune.

Le projet d'aménagement du secteur Nord du Haras et du centre-bourg est né, selon le demandeur, du besoin de la ville de rattraper un déficit en logements locatifs sociaux afin de répondre aux objectifs triennaux de 2020-2022 puis au contrat de mixité sociale à venir.

L'aménagement de ce secteur est déjà amorcé par un projet de 244 logements porté par la société Foncim et un institut thérapeutique (La Mayotte). Ces deux projets sont desservis par une nouvelle voie : la rue du Gué, axe Ouest-Est qui relie la rue Gabriel Péri au chemin des Peupliers. L'aménagement de ce secteur est porté par la communauté d'agglomération Roissy-Porte de France.

La société Immobilière 3F précise « à la suite de plusieurs comités de pilotage, il a été décidé de poursuivre l'aménagement du Haras sur le Nord de l'OAP 5 dans un premier temps. L'objectif est de poursuivre cet aménagement en créant une cohérence paysagère et architecturale avec les projets en cours de réalisation et en proposant un maillage de circulation douce pour relier les nouveaux quartiers et la ville existante ».

L'OAP n° 5 prévoit un aménagement du secteur en trois lots : un premier lot avec 130 logements sociaux (locatifs et en accession), le deuxième lot propose la construction de 80 logements sociaux sous forme de résidence intergénérationnelle. Le permis de construire valant division des deux premiers lots devrait être déposé en décembre 2023. Le troisième lot accueillera un groupe scolaire de 17 classes (dont le permis de construire est prévu en septembre 2024).

Selon le demandeur, « l'aménagement du centre-bourg (OAP n° 3) a pour vocation de relier les nouveaux secteurs avec le centre historique de la ville. Il concerne la reconversion urbaine du centre-ville à proximité immédiate de la Mairie et de l'église, sur le site d'une ancienne ferme. Il est prévu de réhabiliter les granges existantes pour y installer des équipements (centres médicaux et une crèche), du commerce, de transformer un ancien silo à grain en logements et de construire de nouveaux logements sociaux (environ soixante logements) ».



Figure 3: localisation et surface du secteur du Haras sur la base du périmètre de l'étude d'impact en cours (source géoportail et MRAe IdF)



Occupation actuelle (en jaune le périmètre de l'opération globale d'aménagement) – source Annexes EI p. 3



Projet - source Annexes EI p. 4

Le projet porté par le demandeur est situé dans la partie nord-ouest du projet global. Il concerne les OAP n° 3 et 5 du PLU.

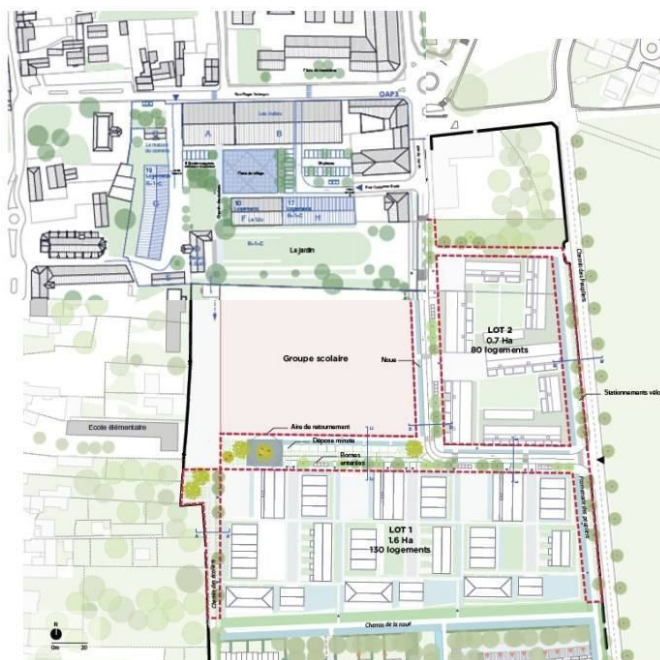


Figure 4: secteur du projet global plus particulièrement concerné par la phase d'aménagement dont est chargé le demandeur (source dossier Immobilière 3F p. 5)

1.4. Les enjeux définis par le maître d'ouvrage

Dans son dossier de demande, le maître d'ouvrage a défini les enjeux du projet de la façon suivante :

- « 1. Permettre un développement maîtrisé de l'urbanisation
2. Rattraper le déficit de logements locatifs sociaux
3. Préserver et amplifier le patrimoine paysager
4. Mettre en valeur le patrimoine architectural (religieux, civil et agricole)
5. Améliorer les déplacements
Renforcer la trame viaire
Renforcer le réseau d'espaces publics et les liaisons douces
6. Maîtriser et gérer les risques et nuisances »

2. Réponses de l'Autorité environnementale aux questions posées par Immobilière 3F

Pour la suite de cet avis, la dénomination de « projet » renvoie au « projet global » ou à l'ensemble du projet. L'aménagement portant sur le secteur du Haras sera désigné par « opération ».

2.1. L'étude d'impact sur le projet d'ensemble

Question posée par le maître d'ouvrage :

Il est prévu de rendre une étude d'impact actualisée sur la base d'un projet global.

Par rapport à la première version de l'étude d'impact, elle vient définir le programme et la forme urbaine des lots 1 et 2 du Haras Nord. Le programme de l'OAP 3 et du lot du groupe scolaire seront dessinés, mais ils ne sont pas encore complètement validés (phase faisabilité). Cette étude est à rendre à la fin de l'année. Nous compléterons l'étude d'impact au moment du dépôt des PC des projets de l'OAP 3 et le groupe scolaire. Nous souhaitons valider avec vous cette méthodologie.

■ Réponse de l'Autorité environnementale :

L'étude d'impact transmise à l'Autorité environnementale, dans une version de travail actualisée, prend en compte l'évolution du périmètre du projet et complète les données précédentes sur certains sujets : zones humides (p. 46 et suivantes), habitats naturels et flore (p. 54 et suivantes), faune (p. 79 et suivantes), trafic routier (p. 115 et suivantes), environnement sonore (p. 138 et suivantes), qualité de l'air (p. 161 et suivantes), exposé du contexte d'implantation (p. 199) de la phase en cours (opération Foncim) (p. 201 et suivantes). Le détail plus précis de l'aménagement de la partie nord prend en compte l'évolution de la programmation et son parti d'aménagement : urbanisme, mobilité, stationnement, palette végétale, gestion des eaux pluviales, espaces publics, projets connus et calendrier prévisionnel. Un complément est apporté à la prise en compte des incidences du projet sur les milieux naturels (p. 259). Par ailleurs, des compléments méthodologiques sont apportés p. 331 sur les mesures acoustiques.

Le secteur de l'OAP n° 5 (situé au nord du projet) concerné par les lots 1 et 2 du projet (il est rappelé que la construction de 244 logements et d'un institut médico-social (qui relève du lot n°1 de l'OAP n°6) sont en cours au milieu du secteur concerné par le projet) représente une surface d'environ 4,2 ha (approximativement selon l'Autorité environnementale) au sein de l'OAP n°5 qui en fait 8,39 ha (El. 199). Les précisions apportées concernant la partie de l'OAP n° 5 ne faisant pas à ce stade l'objet de demande de permis de construire sont bienvenues. Toutefois, certains enjeux apparaissent à ce stade insuffisamment pris en compte. Ils sont exposés dans la partie 3 du présent avis.

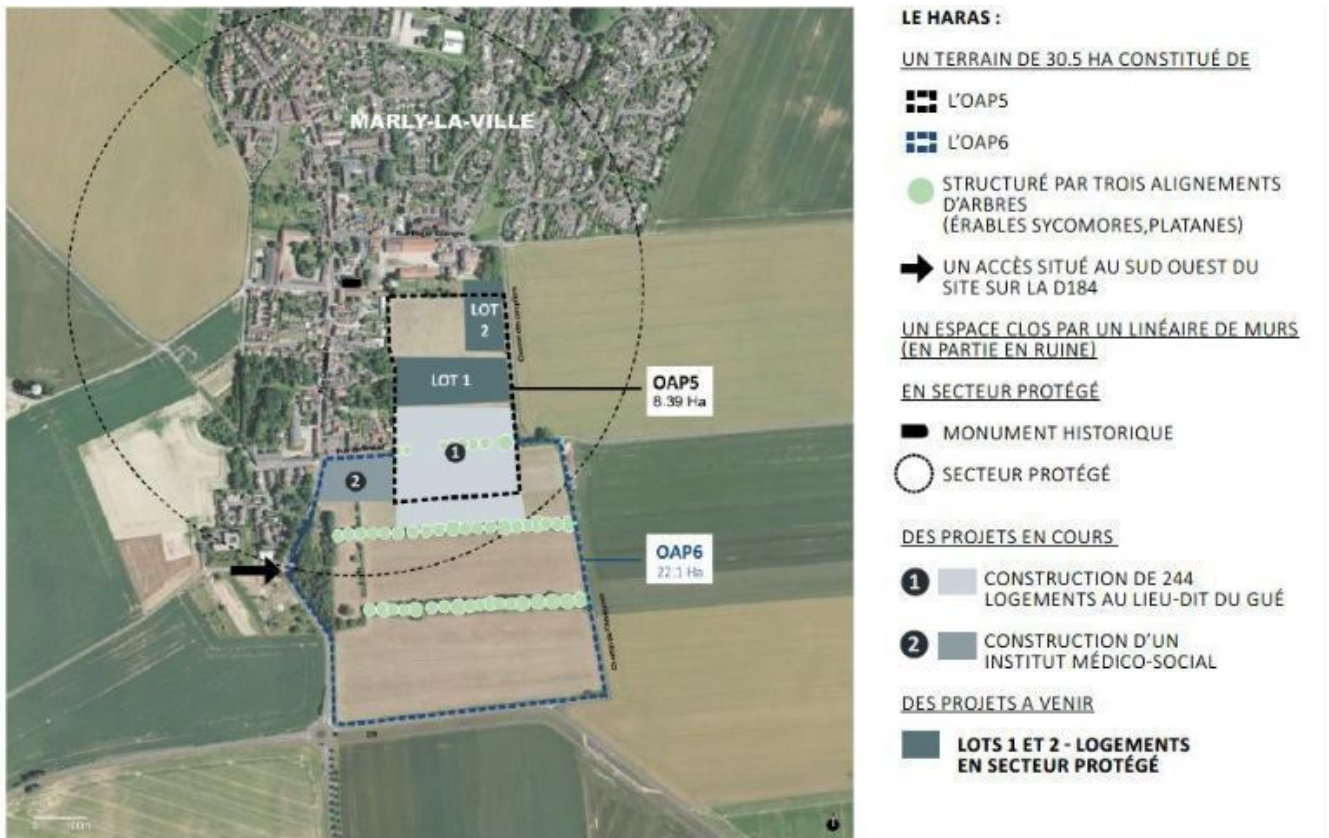


Figure 5: Contexte d'implantation - source EI p. 199

Il conviendra d'actualiser au fur et à mesure de la définition du projet l'appréciation de ses incidences sur l'environnement et la santé humaine et de veiller à ne pas négliger les effets cumulés entre les projets et avec d'autres projets alentour.

À titre documentaire, le dossier indique improprement à plusieurs reprises que « ce projet a fait l'objet d'une étude d'impact pour laquelle l'Autorité environnementale a rendu un avis favorable le 15 mars 2013 ». Il convient de rappeler que les avis de l'Autorité environnementale ne sont ni favorables ni défavorables. Ils portent sur la qualité du dossier d'évaluation environnementale et les incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine. Ces formulations devront être rectifiées.

2.2. Études complémentaires

Question posée par le maître d'ouvrage :

Doit-on prévoir des études complémentaires ?

■ Réponse de l'Autorité environnementale :

Il importe en premier lieu à l'Autorité environnementale de préciser qu'à ce stade, elle n'a pas connaissance des études qui seront versées dans le dossier au titre de l'actualisation. Si certaines conclusions d'études récentes sont évoquées dans les documents transmis, en l'état actuel des informations dont dispose l'Autorité environnementale, elle ne saurait s'exprimer sur les études complémentaires ni sur le degré de précision choisi ou sur la méthode retenue par le maître d'ouvrage. Toutefois certains points apparaissent déjà : les aspects liés au bilan carbone du projet, identifié lot par lot, n'est pas produit alors qu'il serait nécessaire d'en disposer. La question de l'effet d'îlot de chaleur urbain est abordée en termes très généraux, notamment p. 253 du document transmis, ce qui ne permet pas d'identifier l'impact du projet ni de l'opération à chacune de ses étapes pour la santé humaine à cet égard. Compte tenu de l'enjeu, et du contexte du changement climatique, le maître d'ou-

vrage doit s'efforcer de décrire et d'analyser précisément les effets du projet sur l'environnement et la santé humaine.

L'Autorité environnementale note également que l'étude des milieux et particulièrement de la faune et de la flore semble décrire une situation statique alors que la spécificité de bon nombre d'espèces végétales et animales est leur capacité à évoluer dans l'espace et dans le temps. Cela a conduit les pouvoirs publics à formaliser des trames vertes et bleues au niveau régional (SRCE et « espace de respiration » identifié par le Sdrif dans le secteur du projet) qui doivent connaître des compléments locaux lorsque les opérations sont conséquentes et lorsque les documents d'urbanisme évoluent. La trame verte et bleue (TVB) locale n'est pas seulement la déclinaison à l'échelle du territoire de la trame régionale mais surtout son complément avec les fonctionnalités existantes à l'échelle locale. Celles-ci n'apparaissent pas analysées et exposées dans le document transmis à l'Autorité environnementale. D'autres aspects du document présenté conduisent cette dernière à rappeler l'exigence de disposer d'une bonne connaissance des enjeux à l'échelle du secteur dont l'aménagement est envisagé. Ainsi par exemple les études de sol ne portent dans le dossier que sur le secteur faisant l'objet de projets approuvés (opération de la société Foncim et Institut La Mayotte, p. 248 du document transmis) alors que les exigences de l'évaluation environnementale doivent conduire à analyser l'état des sols à l'échelle du projet dans son ensemble et sur la base de données récentes, acquises par l'utilisation de méthodes décrites dans le dossier.

2.3. Phase de concertation

Question posées par le maître d'ouvrage :

Doit-on prévoir un temps de concertation ?

■ Réponse de l'Autorité environnementale :

Au-delà des obligations réglementaires de concertation liées à la procédure d'élaboration du projet, l'Autorité environnementale rappelle que la concertation est une séquence importante de l'évaluation environnementale et qu'elle est une composante essentielle de la démarche itérative qu'elle porte. Une nouvelle concertation est jugée utile lorsque le projet initial a sensiblement évolué ou quand il n'avait pu être précisément exposé lors des phases antérieures de concertation, faute d'être à un stade d'élaboration suffisant. Il convient dans ce cas d'engager une concertation avec les parties prenantes et de veiller à leur transmettre en amont un document présentant le projet (résumé non technique actualisé) exposant notamment les différences et les évolutions par rapport à la première phase de consultation. Dans le cas d'espèce, le lancement du projet datant de plus de dix ans, la relance de la concertation apparaît judicieuse, d'autant que la concertation est également un facteur d'acceptabilité du projet.

3. Points d'attention supplémentaires identifiés par l'Autorité environnementale

3.1. La justification du projet au regard des besoins et des solutions alternatives éventuelles

Il est attendu par l'Autorité environnementale la démonstration que le projet répond à des besoins strictement identifiés et, compte tenu notamment de la consommation d'espaces naturels et agricoles et des flux de déplacements supplémentaires qu'il générera, qu'aucune solution alternative permettant de répondre à ces besoins et de moindre impact sur l'environnement ne pouvait être retenue.

3.2. La prise en compte de l'actualisation ou de l'approbation des documents de rang supérieur

Certains documents de planification et d'urbanisme de rang supérieur au PLU de la commune ont évolué depuis le lancement initial du projet. Il en est ainsi, par exemple du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands (Sdage) ; c'est désormais le Sdage 2022-2027, publié le 6 avril 2022, qui s'impose désormais. Il conviendra d'examiner comment le projet répond aux dispositions de ce schéma qui vise à mieux préserver la ressource, tant qualitative que quantitative, en eau. D'autres documents ont évolué ou été approuvés depuis l'étude d'impact précédente, tel que le plan climat air énergie territorial (PCAET) de la communauté d'agglomération Roissy-Pays de France, adopté le 21 octobre 2021.

Il conviendra donc d'actualiser la version transmise qui comprend par ailleurs des erreurs de localisation (elle cite p. 286 des documents cadres qui se rapportent à des projets d'un autre département francilien). En outre, le projet de révision du schéma directeur régional d'Île-de-France étant désormais disponible, il conviendra de vérifier la compatibilité du projet avec cette version. D'une façon générale, l'étude d'impact devra s'appuyer sur les données les plus récentes.

3.3. Les documents devant être produits en annexe de l'étude d'impact

L'étude d'impact actualisée et son résumé non technique ont vocation à permettre au public de comprendre les enjeux d'un projet et d'examiner comment le maître d'ouvrage gère chacune de ses incidences sur l'environnement et la santé humaine en veillant à l'éviter, la réduire et dans certains cas à la compenser. L'étude d'impact doit veiller à présenter les engagements du maître d'ouvrage et à faciliter la conclusion que le porteur de projet donne à chacune des études spécifiques nécessaires au projet. Cela conduit à devoir produire toutes les études citées ou sur lesquelles se fonde l'étude d'impact en annexe de celle-ci. Les questions seront préférentiellement appréhendées à l'échelle de l'ensemble du secteur de projet ou de l'aire d'étude adaptée. Lorsque des enjeux sont susceptibles d'être appréhendés à une échelle plus fine (par exemple l'inventaire des espèces ou le diagnostic de pollution des sols et les continuités et fonctionnalités écologiques), ils doivent faire l'objet d'études détaillées se rapportant à la zone dont l'aménagement est envisagé et qui conduit à l'actualisation de l'étude d'impact. Ces études sont jointes au dossier et il en est rendu compte dans l'étude d'impact.

Tous les documents cités ou utilisés pour établir l'étude d'impact doivent pouvoir être consultés par le public ou les services appelés à examiner le projet. Ils doivent donc être annexés à l'étude ou téléchargeables avec des liens présentés dans le document récapitulatif des renvois, joint également au résumé non technique.

3.4. L'artificialisation des sols et ses conséquences sur les fonctions écologiques et le potentiel agronomique

Le projet est susceptible d'artificialiser une partie substantielle des 30 hectares de terres agricoles présentes sur le secteur du Haras. L'Autorité environnementale rappelle que la loi Climat et Résilience d'août 2021 fixe un objectif national d'absence d'artificialisation nette en 2050 (dit « Zan »). Cet objectif doit être atteint en s'engageant progressivement vers une sobriété foncière dans l'aménagement du territoire.

Le code de l'urbanisme définit l'artificialisation des sols comme l'altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol, y compris de son potentiel agronomique. En l'espèce, ce projet est susceptible de porter atteinte à la biodiversité et au potentiel agronomique du territoire en artificialisant durablement des sols. Il conviendra de quantifier précisément ces atteintes et de proposer les mesures pour éviter, réduire voire leurs effets sur la biodiversité.

3.5. L'énergie et le climat

La réglementation environnementale RE2020 est désormais applicable. Il conviendra de mentionner cette exigence et les conséquences qui doivent en être tirées pour le projet et l'opération. Par ailleurs, les opérations d'aménagement soumises à évaluation environnementale doivent au terme de l'article L.300-1-1 du code de l'urbanisme faire l'objet de deux études :

1° une étude de faisabilité sur le potentiel de développement de la production d'énergie à partir de ressources renouvelables de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours à de telles ressources d'énergie renouvelables et de récupération ;

2° D'une étude d'optimisation de la densité des constructions dans la zone concernée, en tenant compte de la qualité urbaine ainsi que de la préservation et de la restauration de la biodiversité et de la nature en ville.

L'opération d'aménagement n'intégrait pas initialement ces dispositions puisque sa création était antérieure à la promulgation de la loi.

Au-delà du respect de la réglementation thermique en vigueur et de la réalisation des études exigées, l'Autorité environnementale attend des choix ambitieux dans la conception du projet en matière d'encouragement à la sobriété des usages, de développement des performances énergétiques et des sources d'énergie renouvelable. Ainsi, par exemple, la conception bioclimatique des bâtiments devient un élément important à prendre en compte dès la conception des projets. Il serait souhaitable que l'étude d'impact expose comment le maître d'ouvrage a veillé à favoriser une conception optimale de ses bâtiments et espaces extérieurs afin, notamment, de limiter le recours à des systèmes de ventilation consommateurs d'énergie.

Il importe également qu'une estimation rigoureuse et complète de l'empreinte ressources, notamment carbone, du projet soit présentée dans l'étude d'impact, en prenant en compte l'ensemble de ses composantes et de leur cycle de vie. Des mesures de réduction voire de compensation en conséquence sont attendues à cet égard.

3.6. La gestion économe de l'eau

Depuis la conception du projet d'aménagement du secteur du Haras, la prise de conscience des effets du changement climatique et la diminution sensible de la ressource en eau ont conduit à repenser les politiques publiques. Au stade des projets, cela se traduit notamment par une recherche d'une meilleure infiltration des eaux de pluie, par leur rétention éventuelle, par leur récupération pour se substituer à des usages qui précédemment consommaient de l'eau potable. L'articulation avec le schéma d'aménagement et de gestion des eaux Croult-Engien-Vieille mer en vigueur devra être analysée précisément pour prévenir toute pollution des eaux souterraines et de surface, y compris en phase de travaux.

Par ailleurs, la recherche d'une réduction des prélèvements dans les milieux est aujourd'hui indispensable et doit être prise en compte dans la conception des projets comme la limitation des rejets notamment dans les canalisations des réseaux publics. **Les enjeux de santé humaine**

La santé humaine peut être fragilisée par des pollutions liées à l'environnement, notamment aux abords des lieux de résidence. L'Autorité environnementale veille à prendre en compte les valeurs publiées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) au-delà desquelles la nocivité des polluants est documentée (qu'il s'agisse de pollution de l'air ou de bruit). Les porteurs de projet sont donc invités à ne pas se limiter aux valeurs limites fixées par la réglementation mais à exposer la modélisation de la situation après réalisation du projet et de chacune de ses opérations en se référant aux valeurs de l'OMS, surtout s'ils concernent des populations sensibles (enfants, malades, etc.). Ces incidences devront être également appréciées en phase travaux.

Par ailleurs, les enjeux de santé humaine portent aussi sur la façon dont le projet contribue à permettre aux populations résidentes de recourir à des mobilités actives pour tous les usages quotidiens (déplacements pour rejoindre les stations de transports publics, déplacements pour motifs achats, visites, loisirs, école, travail, etc.) par des aménagements généreux (trottoirs, cheminements cyclables, plan de circulation, etc.) plutôt qu'à un

usage de la voiture individuelle qu'elle soit thermique ou même électrique. Le choix de restreindre le stationnement automobile à proximité des habitations et au contraire de faciliter un stationnement accessible, abrité et sécurisé des vélos pourra y contribuer utilement. L'étude d'impact devra apprécier la contribution du projet à cet objectif général du PADD et à ceux du plan de déplacements urbains d'Île-de-France, voire avec sa révision.

Le maître d'ouvrage est invité à prendre en compte les observations qui précèdent dans son dossier d'évaluation environnementale.

Délibéré en séance le 18/10/2023

Siégeaient :

**Éric ALONZO, Isabelle BACHELIER-VELLA, Sylvie BANOUN, Noël JOUTEUR, Ruth MARQUES,
Brian PADILLA, Sabine SAINT-GERMAIN, Philippe SCHMIT, *président*, Jean SOUVIRON.**