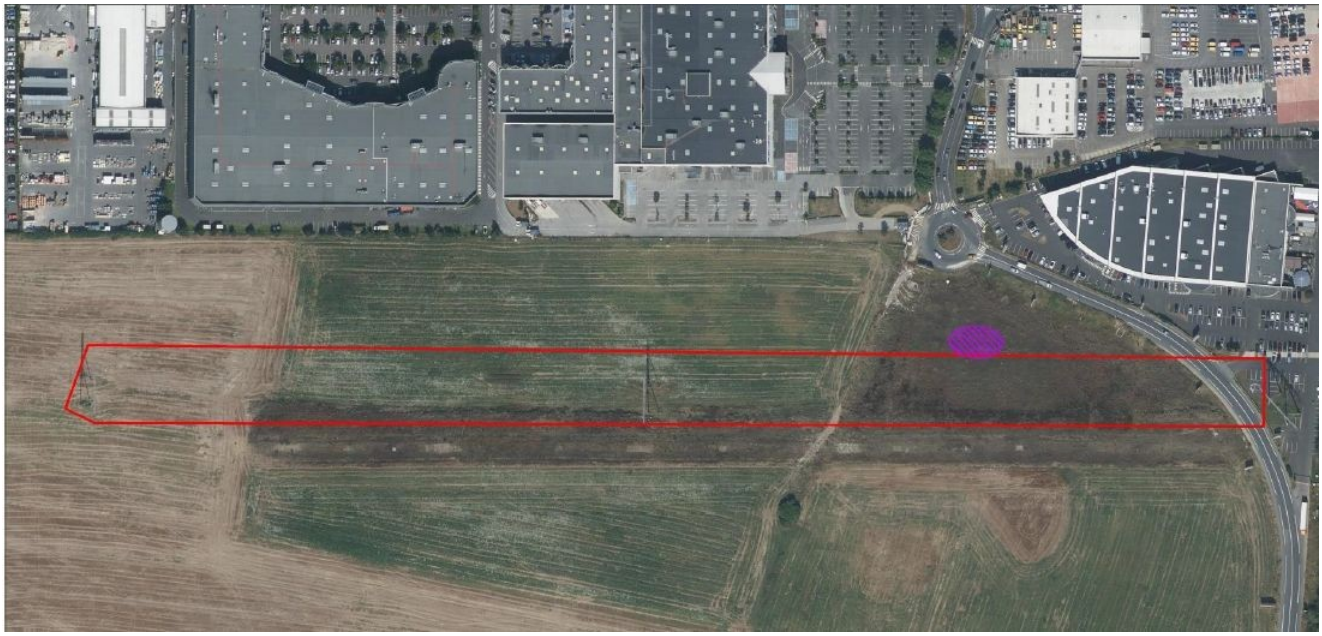
Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

Avis délibéré sur le projet d'aménagement du parking « Parc énergétique » au sein de la Zac Val Vert – Croix Blanche située au Plessis-Pâté, à Fleury-Mérogis et à Sainte-Geneviève-des-Bois (91)

N° APJIF-2024-034
du 18/06/2024



Une consommation de plus de deux hectares de terres agricoles sous des lignes à haute tension, au sud de la zone commerciale de la Croix Blanche, pour réaliser un parking automobile de 620 places, élément clé de la Zac Val Vert – Croix Blanche (source : étude d'impact, p. 103)

Synthèse de l'avis

Le présent avis concerne le projet d'aménagement du parking automobile « Parc Énergétique » au sein de la zone d'aménagement concerté (Zac) Val Vert – Croix Blanche, située au Plessis-Pâté, à Fleury Mérogis et à Sainte-Geneviève-des-Bois dans le département de l'Essonne, et son étude d'impact datée d'août 2023. Ce projet de parking automobile est porté par la société Sci Martin et Lola, dans le cadre du projet global d'aménagement de la Zac dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la communauté d'agglomération Cœur d'Essonne Agglomération et son concessionnaire, la société d'économie mixte du Val d'Orge (Sorgem). L'avis est émis dans le cadre d'une procédure de demande de permis d'aménager.

Cette opération vise à aménager en surface une aire de stationnement automobile de 620 places mutualisées appelée « Parc énergétique ». Elle prend place sur une emprise de plus de deux hectares occupée par des terres agricoles qui ne sont plus exploitées depuis 2022. Le projet a fait l'objet de la décision du préfet de la région Île-de-France n° DRIEAT-SCDD-2022-130 du 15 juin 2022 portant obligation de réaliser une évaluation environnementale.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet concernent :

- le changement d'usage et de nature des sols, avec l'artificialisation d'espaces agricoles ainsi que l'imperméabilisation des sols et les effets engendrés ;
- les mobilités et les pollutions associées au trafic routier, avec les déplacements automobiles et les conditions de circulation, les pollutions atmosphériques et sonores associées au trafic routier, et l'évolution des mobilités
- les risques pour la santé humaine.

Compte tenu du rôle clé et des liens fonctionnels du futur parking avec les autres opérations de la Zac Val Vert – Croix Blanche , l'Autorité environnementale recommande d'actualiser l'étude d'impact de la Zac dans son ensemble afin d'y inclure cette nouvelle composante, y compris dans sa mutualisation envisagée avec la zone commerciale de la Croix Blanche, et de lui présenter le dossier ainsi actualisé.

Par ailleurs, elle recommande notamment :

- de justifier le dimensionnement (nombre de places) du parking automobile et sa nécessité au regard de la stratégie de mobilité de la Zac et des places de stationnement déjà prévues sur les autres lots, ainsi que le choix de réaliser ces places de stationnement sur une emprise de terres agricoles ;
- d'actualiser l'étude de trafic sur la base de données récentes et en intégrant les projets alentour, selon leur programmation et calendrier actuels, pour caractériser précisément les incidences du projet en termes de déplacements ainsi que les incidences cumulées ;
- d'actualiser, sur la base de la nouvelle étude trafic, les études acoustique et « air et santé » en se référant aux valeurs recommandées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et en intégrant au périmètre d'étude les habitants et usagers du futur quartier des Charcoix et de la Zac Grand Parc – Bondoufle, et définir ensuite des mesures d'évitement et de réduction qui permettent de garantir de ne pas exposer les populations à des niveaux sonores et de concentrations de polluants atmosphériques supérieurs aux valeurs recommandées par l'OMS.

L'Autorité environnementale a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après.

La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis, celle des sigles utilisés est en page 8. Il est par ailleurs rappelé au maître d'ouvrage la nécessité de transmettre un mémoire en réponse au présent avis.

Sommaire

Synthèse de l'avis....3
Sommaire....4
Préambule....5
Avis détaillé....8
1. Présentation du projet....8
1.1. Contexte et présentation du projet....8
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet....11
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale....11
2. L'évaluation environnementale....11
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale....11
2.2. Articulation avec les documents de planification existants....13
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives....13
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement....15
3.1. Le changement d'usage et de nature des sols....15
3.2. Les mobilités et les pollutions associées au trafic routier....18
3.3. Les autres risques pour la santé humaine....22
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale....24
ANNEXE....25
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte....26

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'environnement[1] 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 les communes de Fleury-Mérogis et du Plessis-Pâté (Essonne) pour rendre un avis sur le projet d'aménagement du parking « Parc Énergétique » situé sur le territoire de ces mêmes communes, porté par la Sci Martin et Lola et sur son étude d'impact datée d'août 2023.

Le projet d'aménagement du parking « Parc énergétique » est soumis à un examen au cas par cas en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 41°a du tableau annexé à cet article). Il a fait l'objet d'une décision de soumission à évaluation environnementale du préfet de la région Île-de-France n° DRIEAT-SCDD-2022-130 du 15 juin 2022.

Cette saisine étant conforme au 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 l'Autorité environnementale le 19 avril 2024. Conformément au 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 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 3 mai 2024.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 18 juin 2024. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement du parking « Parc énergétique » au sein de la Zac Val Vert – Croix Blanche.
Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport d'Éric ALONZO, coordonnateur, après en avoir délibéré, l'Autorité environnementale 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 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).

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.

Sigles utilisés

Anses	Agence nationale sécurité sanitaire alimentaire nationale
Basol	Base de données sur les « sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif »
DOO	Document d'orientation et d'objectifs
ERC	Éviter, réduire, compenser
GRT	Gestionnaire de réseau de transport
ICU	Îlot de chaleur urbain
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
NO_2	Dioxydes d'azote
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation
OMS	Organisation mondiale de la santé
PADD	Projet d'aménagement et de développement durables
PCAET	Plan climat air énergie territorial
PLD	Plan local de déplacements
PM10	Particules fines de diamètre inférieur à 10 micromètres
PM2,5	Particules fines de diamètre inférieur à 2,5 micromètres
PMR	Personnes à mobilité réduite
PRG	Parcellaires graphiques
RTE	Réseau de transport d'électricité
Sdage	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SDP	Surface de plancher
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
Sdrif	Schéma directeur de la région Île-de-France
SCRE	Schéma régional de cohérence écologique
TCSP	Transport en commun en site propre
Zac	Zone d'aménagement concerté

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet d'aménagement « Parc énergétique » consiste à réaliser une aire de stationnement automobile en surface sur une emprise de 2,2 ha constituée de terres agricoles, sur le territoire des communes de Fleury-Mérogis et du Plessis-Pâté dans le département de l'Essonne. Ces communes font partie de la communauté d'agglomération Cœur d'Essonne agglomération qui compte 21 communes et accueille 204 454 habitants (Insee 2020).

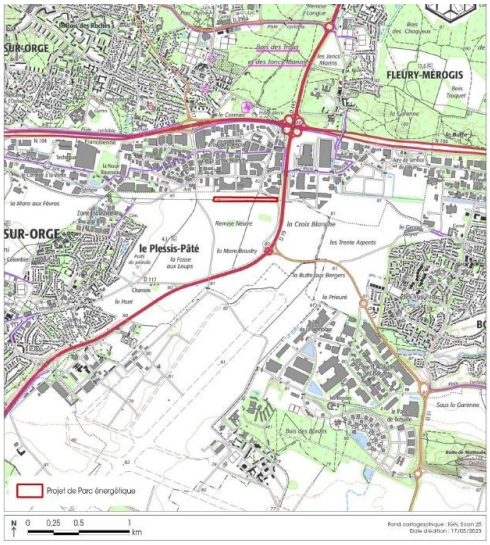


Figure 1 : Localisation du projet (source : Étude d'impact, p.54)

Figure 3 : Photographie aérienne du site (source : Étude d'impact, p. 18)

Figure 2 : Photographie du site depuis l'avenue de l'Hurepoix (source : Étude d'impact, p. 149)

Figure 4 : Photographie du nord du site à la limite avec la zone commerciale de la Croix Blanche (source : Étude d'impact, p. 148)

Le projet de « Parc énergétique[2] » s'inscrit dans le cadre du projet d'aménagement de la zone d'aménagement concerté (Zac) Val Vert – Croix Blanche (îlots 7B, 4B et 3B), au sud de la zone commerciale en activité de la Croix Blanche à Saint-Geneviève-des-Bois, pour proposer des places de stationnement mutualisées entre la Zac et la zone commerciale.

Cette Zac, créée en 2011 et dont le dossier de réalisation a été approuvé en 2014, s'étend sur environ 77 ha (essentiellement des surfaces agricoles) principalement sur le territoire de la commune du Plessis-Pâté, et pour partie sur celui des communes de Fleury-Mérogis et Sainte-Geneviève-des-Bois. Elle est portée par Cœur d'Essonne agglomération et son concessionnaire, la Sorgem.

À vocation économique, la Zac prévoit la réalisation de 199 400 m² de surface de plancher totale : 85 000 m² de commerces, 90 000 m² d'activités, 8 200 m² d'artisanat, 4 200 m² d'activités tertiaires (services et hôtellerie) et 4 500 m² d'équipements publics (dont une gare routière).

2 L'appellation de Parc « énergétique » ne semble pas liée à l'installation de panneaux photovoltaïques (voir infra), car ce nom existe depuis 2011, alors que la présence de ces équipements n'était pas mentionnée. Elle est donc peut-être liée à l'emplacement de ce parking sous les lignes à haute tension.

Un parc public sera réalisé et la trame viaire sera restructurée, avec notamment la réalisation d'une portion de la liaison centre Essonne (LCE), voie routière reliant d'ouest en est la route de Corbeil (RD 117) au giratoire de la RD 19 à l'est, parallèlement à la Francilienne (cf. Figure 6).

Figure 5 : Périmètre de la Zac Val Vert - Croix Blanche au sein des zones environnantes (source : Étude d'impact, p. 147)

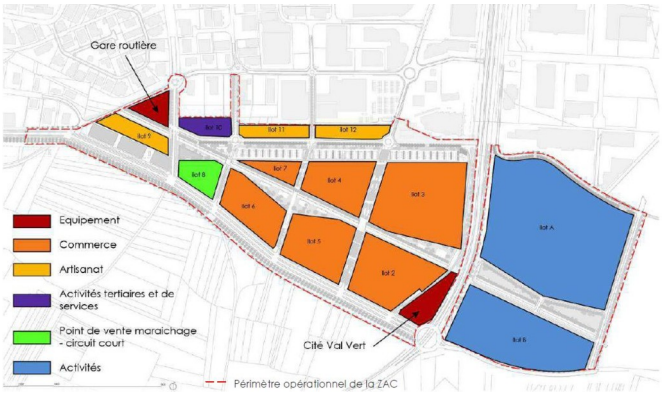


Figure 6 : Programmation de la Zac en 2013. Au sud, la future voie Liaison centre Essonne (LCE) (source : Dossier de réalisation, p. 22)

L'Autorité environnementale (préfet de la région Île-de-France à l'époque) a rendu un premier avis[3] sur la Zac en 2011, à l'occasion de sa création, suivi d'un deuxième[4] en 2013 à l'occasion de la procédure de réalisation. Elle a également rendu un avis sur son volet commercial « Central Parc Val Vert »[5] en 2016.

Le parking « Parc énergétique » accueillera 620 places de stationnement automobile, dont 27 destinées aux personnes à mobilité réduite (PMR). Elles seront organisées en trois parties pour constituer une bande de 560 m de long (d'est en ouest) et de 40 m de large. L'Autorité environnementale note des incohérences relatives au dimensionnement du parking : alors que l'étude d'impact indique 620 places, le courrier de saisine de l'Autorité environnementale et la notice de demande de permis d'aménager (PA02) indiquent 580 places de stationnement dont treize PMR tandis que les formulaires Cerfa du même dossier de permis d'aménager mentionnent une capacité de 602 places dont treize PMR. L'Autorité environnementale observe également que l'étude d'impact présente des caractéristiques du projet telles qu'elles étaient définies en 2020.

(1) L'Autorité environnementale recommande de mettre en cohérence les différents documents et de préciser la capacité de stationnement automobile retenue pour le futur parking, ainsi que de présenter les caractéristiques actualisées de cette opération.

Le dossier précise que la bande d'implantation du projet de parking automobile est inconstructible, du fait de plusieurs servitudes : elle se situe sous une ligne à haute tension et en bordure d'une canalisation de gaz à haute pression, à proximité d'un oléoduc à haute pression et d'une canalisation d'eau potable structurante. En plus d'apporter une réponse aux besoins de stationnement engendrés par la réalisation de la Zac et de valoriser un terrain inconstructible, le maître d'ouvrage présente ce projet de parking comme un espace de transition entre les deux zones d'activités (la Zac et la zone commerciale de la Croix Blanche). Deux voies de circulation, reliées aux nouvelles voiries créées dans le cadre de la Zac, longeront l'aire de stationnement qui comp-

3 Avis de l'autorité environnementale du 28 février 2011 sur le projet de zone d'aménagement concerté « Val Vert – Croix Blanche » sur les communes de Plessis-Pâté, Sainte-Geneviève-des-Bois et Fleury-Mérogis (Essonne).

4 Avis de l'autorité environnementale du 6 décembre 2013 sur le projet de zone d'aménagement concerté « Val Vert – Croix Blanche » sur les communes de Plessis-Pâté, Sainte-Geneviève-des-Bois et Fleury-Mérogis (Essonne).

5 Avis de l'autorité environnementale du 20 avril 2016 sur le projet de centre commercial Central parc Val Vert sur la commune du Plessis-Pâté dans le département de l'Essonne.

tera trois accès par îlot (soit neuf accès au total). Une voie verte, cheminement destiné notamment aux cycles et aux piétons, orientée d'est en ouest, est également prévue dans le cadre de la Zac au nord du projet de parking (« la promenade du Parc énergétique ») et séparée de ce dernier par une noue plantée. Un aménagement paysager comprenant la création d'espaces végétalisés et des plantations d'arbres est prévu pour permettre « *une respiration entre la zone existante de la Croix Blanche et la Zac Val Vert, tout en participant à la trame verte* » (p. 283[6]).

Figure 7 : Visuel d'insertion du « Parc énergétique » au sein de la Zac Val Vert - Croix Blanche et au bord de la zone commerciale de la Croix Blanche (source : Étude d'impact, p. 276)

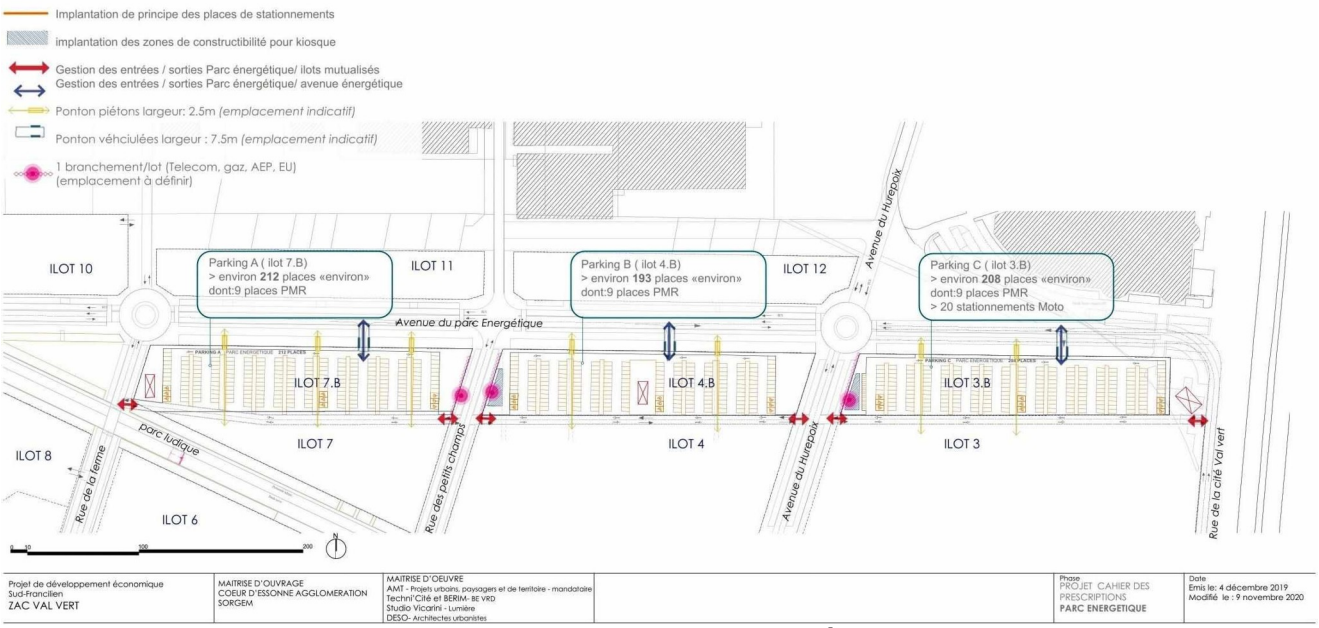


Figure 8 : Plan du projet tel que défini en 2019 (source : Étude d'impact, p. 277)

6 Sans précisions supplémentaires, la référence aux pages renvoie à l'étude d'impact.

Les eaux pluviales seront gérées selon les principes définis à l'échelle de la Zac, par récupération dans des noues de stockage et d'infiltration. Deux kiosques, dont l'architecture est définie « *dans le cadre de la Zac* » (p. 39), seront construits au croisement de la rue des Petits Champs et de l'avenue de l'Hurepoix pour offrir des points d'accueil et d'information des piétons. Le dossier mentionne le fait que l'installation d'ombrières équipées de panneaux photovoltaïques est envisagée par le maître d'ouvrage au-dessus des places de stationnement automobile (p. 300). Le potentiel d'équipement s'élève à 3 400 m^2 de panneaux pour une production annuelle estimée entre 740 et 1 150 MWh. Toutefois, la localisation et l'aspect de ces ombrières ne sont pas présentés dans le dossier. Il n'est pas non plus précisé si toutes les places de stationnement en seront couvertes.

(2) L'Autorité environnementale recommande de préciser si toutes les places de stationnement seront couvertes d'ombrières équipées de panneaux photovoltaïques, de décrire leur aspect et d'en indiquer la localisation.

Le présent avis de l'Autorité environnementale fait suite à la décision du préfet de la région Île-de-France n° DRIEAT-SCDD-2022-130 du 15 juin 2022 portant obligation de réaliser une évaluation environnementale. Les objectifs poursuivis par cette dernière concernent notamment :

- « *l'analyse des effets du projet sur les espaces agricoles et les milieux naturels ;*
- *l'analyse des impacts du projet sur les déplacements, les pollutions associées, le climat ;*
- *l'évaluation des effets cumulés du projet.* »

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

Le dossier ne précise pas les modalités d'association du public en amont du projet.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet sont :

- le changement d'usage et de nature des sols, avec l'artificialisation d'espaces agricoles ainsi que l'imperméabilisation des sols et les effets engendrés ;
- les mobilités et les pollutions associées au trafic routier, avec les déplacements automobiles et les conditions de circulation, les pollutions atmosphériques et sonores associées au trafic routier, et l'évolution des mobilités ;
- la prise en compte des autres risques pour la santé humaine.

2. L'évaluation environnementale

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

Le contenu de l'étude d'impact répond formellement aux attendus des articles L. 122-3 et R. 122-5 du code de l'environnement. Elle comporte un résumé non technique (p. 21-52) qui reprend dans une version synthétique et accessible à un public non-expert son contenu et ferait utilement l'objet d'un document distinct.

■ La nécessité de reconsidérer le périmètre du projet

L'Autorité environnementale remarque que l'étude d'impact porte uniquement sur le projet de parking automobile, sans présentation précise du projet de la Zac Val Vert – Croix Blanche qui le rend nécessaire, de l'état d'avancement de sa réalisation et la prise en compte de son évaluation environnementale. Le maître d'ouvrage renvoie au projet de Zac et à son étude d'impact, non jointe au dossier et dont la dernière version date de 2013, en matière d'incidences et de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation (ERC). Il indique d'ailleurs lui-même que le parking est « *une composante majeure de la Zac Val Vert - Croix Blanche* » et qu'il

« *constitue un élément structurant du projet urbain* » (p. 36 et 269). L'étude d'impact précise même que, parmi les difficultés rencontrées dans l'évaluation des incidences de ce projet de parking, figure celle d'apprécier celles « *d'un projet qui n'est pas autonome mais ne fonctionne et n'a de sens que dans le cadre de la ZAC Val Vert - Croix Blanche* » (p. 391).

Pour l'Autorité environnementale, le « Parc énergétique » est en effet une composante du projet plus global de la Zac, et a des liens fonctionnels évidents avec les autres opérations. Ce projet de parking et ses effets (notamment en termes de déplacements et d'artificialisation des sols) ne peuvent donc pas être appréhendés de façon isolée, et le périmètre retenu au titre de l'évaluation environnementale doit être celui du projet global de la Zac Val Vert – Croix Blanche dont le parking constitue une composante. L'Autorité environnementale estime en conséquence que pour réaliser l'évaluation environnementale de ce projet de parking, une actualisation de l'étude d'impact de la Zac est nécessaire.

(3) L'Autorité environnementale recommande, compte tenu du rôle clé et des liens fonctionnels du futur parking avec les autres opérations de la Zac Val Vert – Croix Blanche :
- d'actualiser l'étude d'impact de la Zac dans son ensemble afin d'y inclure cette composante, y compris dans sa mutualisation envisagée avec la zone commerciale de la Croix Blanche ;
- de lui présenter le dossier ainsi actualisé.

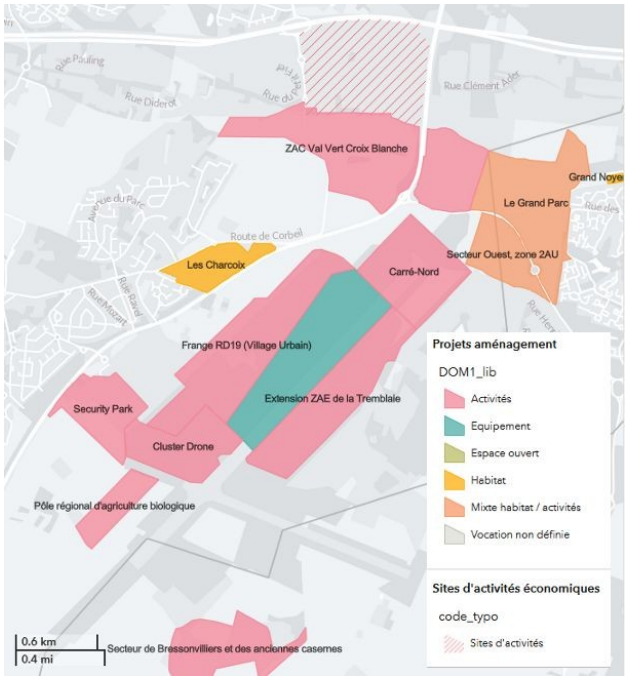


Figure 9 : Carte des projets d'aménagement dans le secteur qui illustrent son importante mutation en cours (source : Institut Paris Région)

■ Effets cumulés avec les projets voisins

De nombreux projets d'aménagement d'ampleur (sur lesquels l'Autorité environnementale a rendu des avis) se situent à proximité, parfois immédiate, de la Zac Val Vert – Croix Blanche :

- la liaison centre Essonne[7] (LCE), un projet d'infrastructure routière pour accueillir des transports communs en site propre (TCSP) dont une portion traverse la Zac ;
- la Zac Grand Parc – Bondoufle (ex Zac des Portes de Bondoufle) à l'est, qui prévoit environ 1 500 logements et l'implantation d'activités économiques[8] ;
- le projet d'aménagement du quartier des Charcoix à quelques centaines de mètres au sud, qui prévoit environ 500 logements, une résidence intergénérationnelle et des équipements (groupe scolaire, crèche, pôle de santé, équipement sportif et un parc de deux hectares)[9] ;
- le projet de reconversion de la base aérienne 217 dit « base 217 », en contact avec le sud de la Zac[10].

7 Avis de l'Autorité environnementale (préfet de la région Île-de-France à l'époque) du 10 novembre 2016 et de la MRAe d'Île-de-France du 29 mars 2018 sur le projet de création de la liaison routière Centre Essonne et d'une voie spéciale pour les transports en commun le long de la RD 117 sur les communes de Saint-Michel-sur-Orge, du Plessis-Pâté, de Sainte-Geneviève-des-Bois, de Brétigny-sur-Orge et de Fleury-Mérogis.

8 Avis de l'Autorité environnementale (préfet de la région Île-de-France) des 3 mars 2010, 15 avril 2011 et 14 septembre 2012 sur le projet de zone d'aménagement concerté des Portes de Bondoufles.

9 Avis de l'Autorité environnementale du 15 octobre 2020 sur le projet d'aménagement du quartier des Charcoix et sur la mise en compatibilité avec ce projet du PLU du Plessis-Pâté (Essonne)

10 Avis de l'Autorité environnementale du 20 mai 2020 sur le projet d'aménagement « Base 217 » à Brétigny-sur-Orge, Leudeville, Le Plessis-Pâté et Vert-le-Grand, du 16 juin 2022 sur le projet d'aménagement « Base 217 » à Brétigny-sur-

L'Autorité environnementale constate que l'analyse des effets cumulés dans l'étude d'impact est sommaire (p. 378-382). Elle se limite à présenter succinctement ces opérations et leurs potentiels effets cumulés, sans analyse approfondie de leurs interactions et du cumul de leurs incidences tant en phase chantier que d'exploitation.

Pourtant, l'étude d'impact « *note la complémentarité et l'articulation entre tous ces projets* » et affirme qu'« *il existe donc une véritable synergie entre ces différents projets* »(p. 381), sans le démontrer ni en tirer les conséquences en termes d'analyse et de prise en compte des effets cumulés potentiels. Pour l'Autorité environnementale, la caractérisation de ces effets cumulés et la définition de mesures afférentes sont notamment attendues en matière de flux de déplacements générés, et les pollutions et nuisances associées, ainsi que d'artificialisation des espaces agricoles et d'altération de fonctionnalités écologiques.

(4) L'Autorité environnementale recommande de reprendre et d'approfondir l'analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets connus dans un secteur élargi pour examiner avec précision leurs interactions et le cumul de leurs incidences potentielles, en particulier en matière de déplacements et pollutions associées, d'artificialisation des sols et d'altération de fonctionnalités écologiques.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Le chapitre de l'étude d'impact relatif à la présentation de l'état initial du site (p. 53-268) présente les documents d'urbanisme qui s'y appliquent et la prise en compte de leurs objectifs et orientations par le projet :

- le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif), approuvé le 27 décembre 2013, qui identifie notamment le site de la Zac Val Vert – Croix Blanche comme « secteur d'urbanisation préférentielle » ;
- le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de Cœur d'Essonne agglomération, approuvé le 11 juin 2020, dont les « périmètres d'extension des zones d'activité » recensés par le document d'orientation et d'objectifs (DOO) intègrent la Zac Val Vert – Croix Blanche ;
- le plan local d'urbanisme (PLU) du Plessis-Pâté, approuvé le 17 décembre 2012 et actuellement en révision, qui identifie la Zac dans les orientations du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) et contient une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) spécifique à cette dernière. Le règlement écrit prévoit également, pour la zone AU1 spécifique à la Zac, la mise en place d'une mutualisation du stationnement.

L'étude d'impact présente par ailleurs les documents de planification « thématiques » dont relève le projet du « Parc énergétique » et la façon dont il tient compte de leurs orientations et objectifs :

- le plan local de déplacements (PLD) de l'ancienne communauté d'agglomération du Val d'Orge[11] adopté en décembre 2005 ;
- le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Seine Normandie approuvé le 23 mars 2022 ;
- le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France approuvé le 21 octobre 2013 ;
- le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) de Cœur d'Essonne, arrêté le 4 décembre 2023 mais non encore adopté, sur lequel l'Autorité environnementale a rendu un avis[12].

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Orge, Leudeville, Le Plessis-Pâté et Vert-le-Grand et du 8 décembre 2022 sur le projet de centrale photovoltaïque au sol situé sur l'ancienne base aérienne 217 à Brétigny-sur-Orge et Le Plessis-Pâté (Essonne).

11 Communauté d'agglomération dont faisait partie le Plessis-Pâté avant de fusionner le 1er janvier 2016 avec la communauté de communes de l'Arpajonnais pour former la communauté d'agglomération Cœur d'Essonne.

12 Avis délibéré sur le projet de plan climat-air-énergie territorial (PCAET) de la communauté d'agglomération Cœur d'Essonne du 17 avril 2024.

L'étude d'impact justifie le projet du « Parc énergétique » par le fait qu'il s'agirait d'un « *élément indispensable* » de la Zac Val-Vert – Croix Blanche, et que « *sa non-réalisation n'est donc pas une option envisageable pour le bon fonctionnement du nouveau quartier* » (p. 386).

Le parking constituant une composante de la Zac, son dimensionnement doit être justifié au regard des besoins à l'échelle de la Zac et de la zone commerciale (avec laquelle il est prévu une mutualisation), sur la base d'une étude prospective de mobilité et dans le cadre d'une stratégie fixant notamment des objectifs de parts modales favorisant les modes alternatifs de déplacement. En plus des incidences directes du recours à l'automobile pour les déplacements, le dimensionnement d'un parking génère d'autres incidences environnementales et sanitaires telles que l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols, la perte de biodiversité, etc.

La limitation du nombre de places de stationnement automobile, à prévoir dans le cadre d'une stratégie globale de mobilité, reste la solution la plus efficace pour réduire l'impact environnemental d'un parking. Le choix de réaliser une aire de stationnement en surface est justifié par le maître d'ouvrage par l'existence, sur le site retenu, de servitudes rendant impossible la construction d'un parking silo (lignes à haute-tension) ou souterrain (canalisations), et plus généralement de toute autre construction quel qu'en soit l'usage. Toutefois, l'hypothèse de ne pas artificialiser cet espace n'est pas envisagée alors qu'elle est totalement compatible avec les servitudes existantes. Pour l'Autorité environnementale, le choix de réaliser un tel nombre de places de stationnement automobile à cet emplacement et selon cette configuration doit être justifié au regard des besoins de fonctionnement des zones desservies et des évolutions d'usage rendues nécessaires par les crises climatique, écologique et agricole.

(5) L'Autorité environnementale recommande de :
- réaliser une étude prospective de mobilité à l'échelle de l'ensemble des zones d'activité concernées et présenter de manière détaillée une stratégie ambitieuse privilégiant le développement des modes alternatifs de déplacement, qui indique notamment les parts modales attendues, le nombre de places de stationnement automobile et vélos qui en découlent ainsi que leur localisation (dans chaque lot et dans les parties communes),
- démontrer la nécessité de réaliser des places de stationnement automobile dans le dimensionnement et à l'emplacement envisagés, au regard de celles existantes ou prévues ailleurs dans la Zac, des besoins fonctionnels propres à cette dernière et des évolutions nécessaires des modes de déplacement.

Dans un contexte de développement de l'offre en transports en commun et de recours aux modes de déplacements actifs affiché comme un objectif par le maître d'ouvrage dans l'étude d'impact, et concomitamment aux politiques de mobilité mises en œuvre par les collectivités publiques, le caractère mutable et/ou réversible à terme du futur parking doit également être étudié.

(6) L'Autorité environnementale recommande de prévoir la mutabilité ou la réversibilité du futur aménagement, dans une optique de réduction progressive du recours à la voiture.

Le projet de parking automobile étant prévu comme composante de la Zac depuis sa création, l'étude d'impact indique qu'il a uniquement subi des évolutions mineures et qu'il « *n'a pas fait l'objet de véritables variantes/scénarios au sens du code de l'environnement* » (p. 386). L'Autorité environnementale rappelle que l'étude et la présentation de ces solutions de substitution raisonnables répondent à un attendu réglementaire de l'évaluation environnementale, et constituent un fondement de la démarche. C'est sur la base de ces « scénarios » qu'une analyse comparative multicritères doit permettre de choisir et de justifier le projet retenu. En outre, comme précédemment relevé, cette analyse doit être réalisée à l'échelle de la Zac Val Vert – Croix Blanche dans son ensemble, voire à l'échelle plus large de l'« aire de chalandise » prévue en cas de mutualisation avec d'autres secteurs d'activité.

(7) L'Autorité environnementale recommande de présenter des solutions de substitution raisonnables à

celle qui a été retenue et leur analyse comparative multicritères prenant en compte les enjeux environnementaux et sanitaires à l'échelle du projet d'aménagement global dans lequel s'inscrit le projet de parking .

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

3.1. Le changement d'usage et de nature des sols

L'artificialisation d'espaces agricoles

Le projet de parking occupe environ 2,2 ha de terres agricoles, cultivées jusqu'en 2022. D'après les registres parcellaires graphiques (RPG) pour les années 2021 et 2022 que l'Autorité environnementale a pu consulter, les parcelles concernées étaient exploitées en blé tendre ou orge. D'après le dossier, elles sont actuellement utilisées pour l'aménagement de la Zac Val Vert - Croix Blanche, et notamment pour le stockage de terres. Du fait de l'arrêt de l'exploitation agricole et de l'usage actuel, les sols sont aujourd'hui occupés par des friches rudérales, une zone de remblais et des zones artificialisées. Comme le projet de parking est une composante de la Zac, réalisée sur 77 ha de surfaces agricoles, et que les parcelles impactées par le futur parking ne sont plus exploitées depuis 2022, le dossier ne comporte aucune analyse d'incidences de l'opération sur les espaces agricoles.

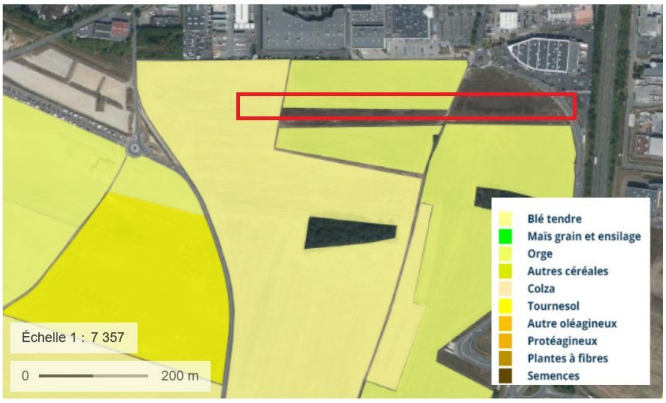


Figure 10 : Registre parcellaire graphique pour l'année 2021 (source : Géoportail)

Figure 11 : Types d'occupations des sols en août 2023 (source : Étude d'impact, p. 99)

Par ailleurs, l'étude d'impact reproduit une carte intitulée « Trame verte et bleue du SCoT Cœur d'Essonne Agglomération »[13] où le projet se situe sur une flèche signifiant la volonté d'« *améliorer la perméabilité des espaces agricoles* » (p. 94-95, reproduit Figure 12 dans le présent avis). Or, la manière dont le projet contribue à cet objectif n'est pas décrite.

13 Ce document provient du « Rapport de présentation. État initial de l'environnement » du ScoT, p. 99.

Figure 12 : La flèche en pointillés signifie « améliorer la perméabilité des espaces agricoles », « Trame verte et bleue du SCoT Cœur d'Essonne agglomération », extrait (source : Étude d'impact, p. 95)

Pour l'Autorité environnementale, l'arrêt de l'exploitation agricole de ces terrains depuis deux ans n'est pas une raison suffisante pour justifier l'absence dans l'étude d'impact d'une analyse de la qualité agronomique des sols. Cette analyse est attendue à l'échelle de la Zac qui consomme au total 70 ha (avec le maintien d'activités agricoles sur sept hectares) et dans le contexte d'une régression importante des espaces agricoles dans l'ensemble du secteur. Cet enjeu est pourtant identifié dans l'analyse des effets cumulés du projet (p. 381).

(8) L'Autorité environnementale recommande :
- d'expliciter la manière dont le projet contribue à «*améliorer la perméabilité des espaces agricoles* » ;
- de présenter une analyse de l'état initial du site au regard de ses anciennes activités agricoles et de son potentiel agronomique et d'évaluer les incidences du projet sur ce potentiel à l'échelle de la Zac ;
- d'analyser les effets cumulés du projet avec ceux des projets alentours dans un contexte de forte consommation d'espaces agricoles.

■ Imperméabilisation des sols et effets engendrés

L'aménagement du parking entraînera une importante imperméabilisation de ce terrain. Le projet prévoit un système de gestion des eaux pluviales par récupération et infiltration, conformément aux principes définis à l'échelle de la Zac. L'étude d'impact précise que la Zac Val Vert – Croix Blanche a fait l'objet d'un arrêté d'autorisation au titre de la loi sur l'eau en date du 16 février 2016, et que le futur parking en était déjà une composante.

Deux noues de stockage et d'infiltration des eaux pluviales seront aménagées au nord du parking, et accompagnées d'une troisième située au sud, entre le parking et les lots commerciaux. Ces ouvrages auront une profondeur comprise entre 40 cm et 1,5 m, et seront complétés par des surfaces plantées au sein du parking qui permettront un complément d'infiltration.

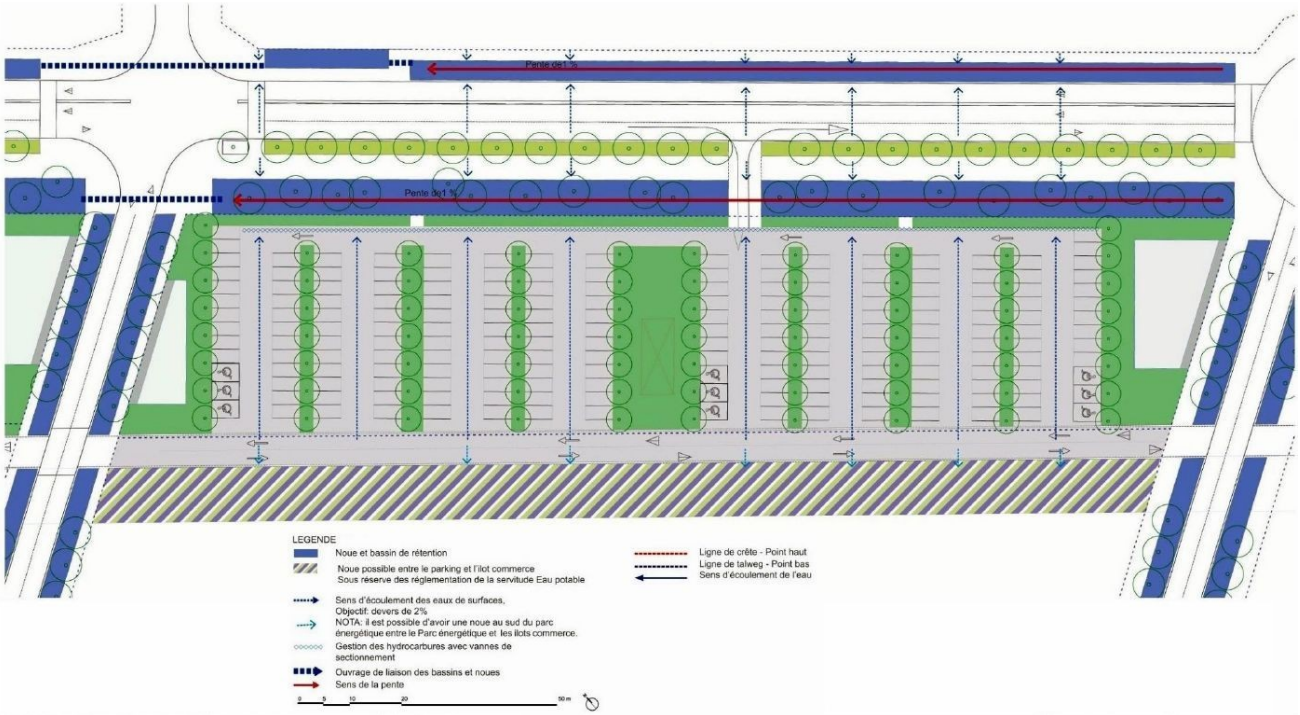


Figure 13 : Plan de gestion des eaux pluviales qui montre le réseau de gestion des eaux pluviales composé de noues et de fossés (source : Étude d'impact, p. 288)

L'imperméabilisation des sols contribue également au phénomène d'îlot de chaleur urbain (ICU), qui fluctue en fonction de l'occupation des sols et des revêtements des surfaces. Pour objectiver l'impact du projet à cet égard, l'étude d'impact fait appel au concept de score ICU[14]. Initialement, le site qui était occupé à 92,6 % de surfaces agricoles présentaient un score ICU d'environ 0,68. L'aménagement du parking entraîne une augmentation du score ICU jusqu'à environ 0,8. Les choix de conception du projet, en l'occurrence la création d'espaces végétalisés et la plantation d'arbres, présentées comme des mesures d'évitement et de réduction par l'étude d'impact, permettent de limiter la trop grande augmentation de l'effet d'ICU. Le dossier mentionne ainsi qu'« *entre les places de parking, les espaces seront engazonnés et plantés d'arbres et d'arbustes, offrant de l'ombre en été et limitant l'effet d'îlot de chaleur urbain* […]. *Les noues de gestion des eaux pluviales seront aussi enherbées et plantées d'hélophytes. Environ 300 arbres ou arbustes sont prévus au total sur le site* » (p. 283). Toutefois, l'Autorité environnementale observe que les mesures de réduction auraient pu porter également sur les places de stationnement en elles-mêmes, par exemple en prévoyant des sols perméables.

Pour l'Autorité environnementale, cette analyse du phénomène d'ICU n'a de sens que dans le contexte plus global du projet d'aménagement auquel se rattache le futur parking. Par conséquent, elle nécessite d'être menée à l'échelle adéquate et les mesures ERC d'être définies également à cette échelle.

14 Méthode de calcul d'un score par attribution d'un coefficient multiplicateur qui varie selon le type de surface en fonction de sa contribution à l'effet d'ICU. Dans le cas présent, il va de 0,063 pour les boisements à 1 pour un enrobé noir.

Figure 14 : Évolution des types de surfaces en fonction de leur contribution à l'effet d'îlot de chaleur urbain qui montre l'importante augmentation des surfaces d'enrobé sombre (source : Étude d'impact, p. 307)

(9) L'Autorité environnementale recommande de :
- réaliser l'analyse du phénomène d'îlot de chaleur urbain à l'échelle de l'ensemble du projet d'aménagement dans lequel d'inscrit le futur parking ;
- définir des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation en conséquence.

3.2. Les mobilités et les pollutions associées au trafic routier

■ L'évolution des mobilités

Le dossier met en avant la bonne desserte en transports en commun du secteur, sans analyser l'efficience de ce réseau : dix lignes de bus ainsi qu'une ligne nocturne desservent la zone commerciale de la Croix Blanche et permettent de rejoindre les gares du RER C et D. Deux arrêts se situent à environ 200 m du futur parking. Le secteur est doté d'aménagements cyclables, qui présentent cependant d'importantes discontinuités ou obstacles à un usage sécurisé du vélo. L'étude d'impact reprend les résultats d'une enquête réalisée en 2022 et indique « *qu'à peine 1,3 % des visiteurs du parc de la Croix Blanche y venaient à pied ou à vélo* » (p. 244), l'usage de l'automobile étant majoritaire (plus de 85 %).

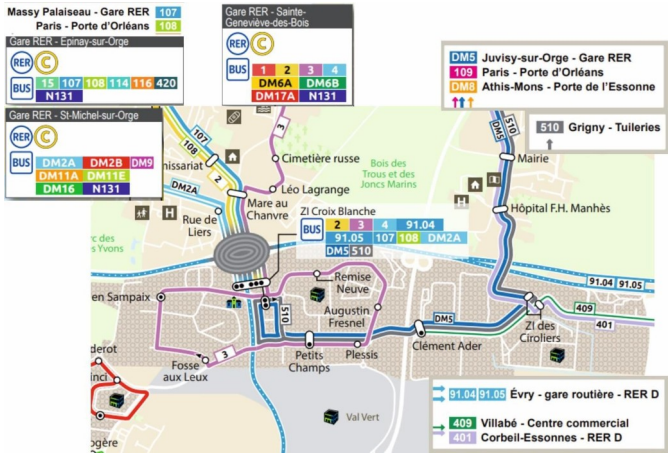


Figure 15 : Plan de la desserte en transports en commun du secteur montrant le grand nombre de lignes de bus disponibles (source : Étude d'impact, p. 250)

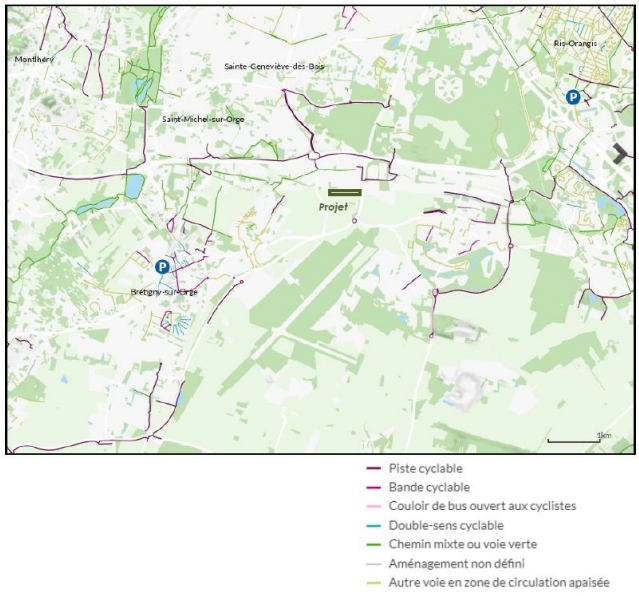


Figure 16 : Carte produite par l'Institut Paris Région montrant la discontinuité d'aménagements cyclables sécurisés dans le secteur (source : Étude d'impact, p. 247)

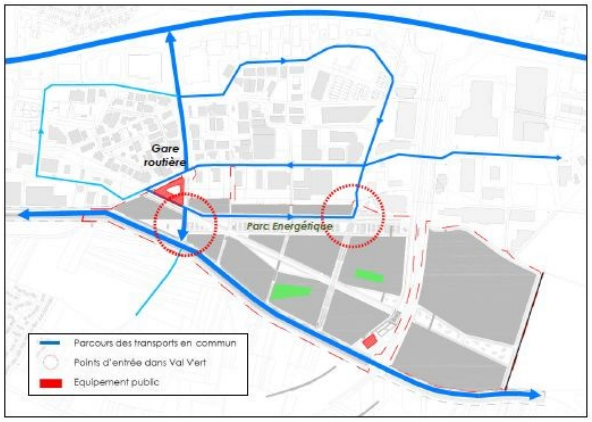


Figure 17 : Principes de maillage en transports en commun de la Zac tels que définis en 2013 (source : Étude d'impact, p. 252)

La programmation de la Zac Val Vert - Croix Blanche prévoit la réalisation d'une gare routière, à environ 150 m à l'ouest du futur parking, qui comprendra sept lignes de bus dits « *très structurantes* », cinq lignes intercommunales « *avec une offre renforcée vers la Croix Blanche en semaine et le week*-end » et deux lignes « *de desserte fine en semaine* » (p. 251). En s'appuyant sur la gare routière et la future LCE, le maître d'ouvrage met en avant une augmentation du recours aux transports en commun. En ce qui concerne les modes actifs de déplacement, l'étude d'impact indique que « *l'ensemble de la Zac Val Vert – Croix Blanche sera irrigué par des cheminements piétons et cyclables protégés des voies de desserte circulées* » (p. 249). Dans le cadre du projet de parking, les stationnements vélos seront réalisés à l'extérieur de ce dernier, sur les lots 3, 4 et 7 de la Zac : des arceaux pour le stationnement des vélos seront installés sur la promenade commerciale piétonne au sud, sans que leur dimensionnement soit précisé. Le développement des modes de déplacement alternatifs à la voiture est ainsi présenté par l'étude d'impact comme s'il était constitutif de mesures d'évitement et de réduction des incidences du projet d'aménagement du parking en termes d'augmentation du trafic automobile.

L'Autorité environnementale constate, comme précédemment relevé, qu'aucune stratégie précise de mobilité, et notamment de report modal et de développement des modes alternatifs à la voiture, n'est définie et présentée. Le maître d'ouvrage met en avant le développement des transports en commun et une amélioration de l'attractivité pour les modes actifs par le projet sans que cela soit étayé, ni que ces objectifs soient mis en relation avec les besoins auxquels est censé répondre le projet de parking.

(10) L'Autorité environnementale recommande de détailler la stratégie de mobilité mise en œuvre visant à limiter l'usage de l'automobile au sein de la Zac dans laquelle le projet du Parc énergétique s'inscrit et d'expliciter les mesures précises et opérationnelles qui en découlent.

■ Les déplacements automobiles et les conditions de circulation

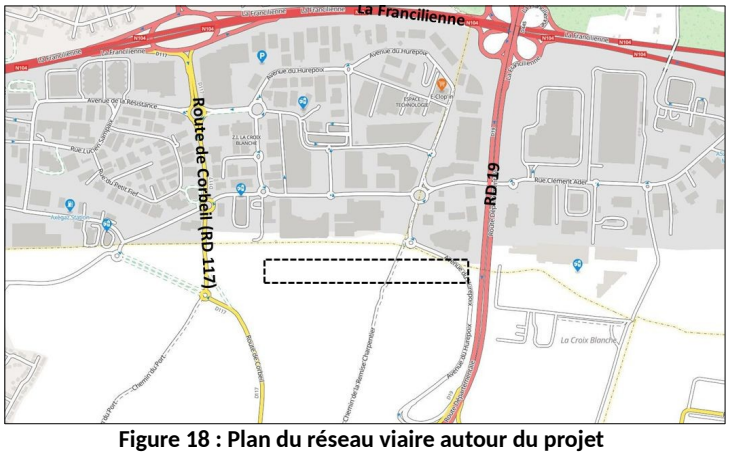


Figure 18 : Plan du réseau viaire autour du projet (source : Étude d'impact, p. 232, les légendes et la localisation du projet ont été ajoutées par la MRAe). Au sud, la LCE destinée à relier la RD 117 à la RD 19 n'est pas représentée.

Le projet est bordé à l'est par la route départementale 19 (RD 19) à caractère autoroutier, et à proximité de la Francilienne (RN 104) située au nord, deux voies de forte circulation. Le Conseil départemental de l'Essonne y a enregistré en 2021 un trafic journalier respectivement d'environ 38 800 véhicules et 80 000 véhicules. Dans le cadre d'une étude de circulation réalisée par Cœur d'Essonne agglomération pour la zone commerciale de la Croix Blanche, des comptages temporaires ont été réalisés en mars 2022 (sur une semaine) sur 47 points du secteur. Ils ont mis en évidence un trafic de plus de 11 200 véhicules par jour ouvré et plus de 14 300 le samedi sur l'avenue de l'Hurepoix au niveau du futur parking de la Zac, et jusqu'à 36 500 véhicules le vendredi en entrée de la zone commerciale. Plusieurs dysfonctionnements ont été observés dans le secteur.

L'impact de la réalisation de la Zac sur le trafic routier a été évalué par une étude de trafic actualisée en 2018 et jointe au dossier. Elle estimait que les flux générés par la réalisation de la Zac à horizon 2021 s'élèveraient à 5 400 mouvements/heure à l'heure de pointe du samedi après-midi (2 700 véhicules/heure en émission et en réception). Les conditions de circulation ont également été modélisées via des simulations dynamiques portant sur quatre scénarios de plan de circulation de la Zac Val Vert – Croix Blanche.

L'Autorité environnementale observe que l'étude de trafic s'appuie sur des données anciennes (2017) et établit des projections à un horizon (2021) dépassé depuis trois ans. Le niveau de réalisation de la Zac et des projets alentours est pris en compte dans l'étude selon des programmations et plannings prévisionnels définis en 2018, qui ne sont plus d'actualité. L'Autorité environnementale constate également que le scénario d'organisation des circulations retenu, parmi les quatre évoqués, n'est pas indiqué. Pour elle, l'étude fournie dans le dossier est trop ancienne pour caractériser de manière satisfaisante le trafic et les conditions de circulation actuelles, et pour objectiver les incidences de la réalisation du projet de Zac[15].

(11) L'Autorité environnementale recommande d'actualiser l'étude de trafic sur la base de données récentes et en intégrant les projets alentour, selon leur programmation et calendrier actuels, pour caractériser les incidences du projet en termes de déplacements ainsi que les incidences cumulées.

15 Lors de l'instruction du dossier et sur sa demande, le maître d'ouvrage a transmis à l'Autorité environnementale cinq documents complémentaires relatifs aux déplacements. Cependant, ils sont plus anciens que l'étude de trafic annexée à l'étude d'impact (entre janvier 2010 et septembre 2013).

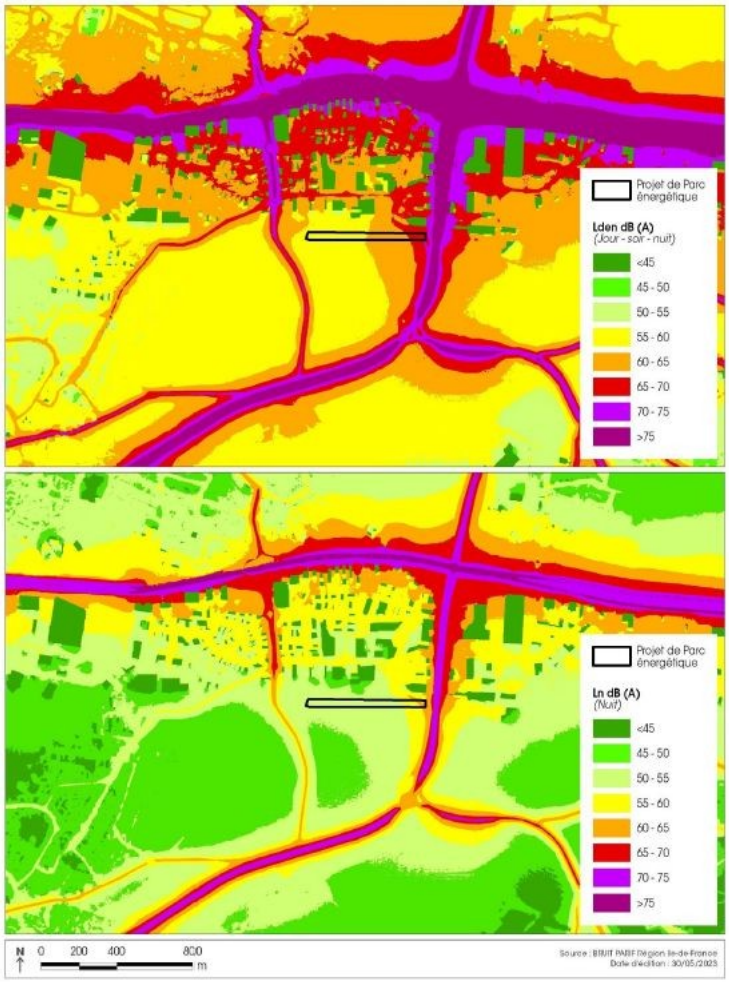


Figure 19 : Cartes de bruit stratégiques produites par Bruitparif montrant un environnement sonore dégradé le long des principaux axes routiers (source : Étude d'impact, p. 178)

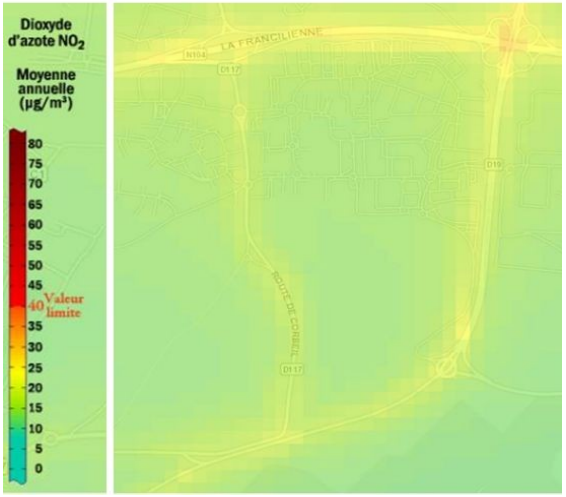


Figure 20 : Carte de la concentration moyenne annuelle en dioxyde d'azote pour 2023 produite par Airparif

L'environnement sonore et la qualité de l'air dans le secteur dans lequel s'insère le projet sont impactés par le trafic routier important qu'il connaît. Les cartes de bruit stratégiques produites par Bruitparif pour l'année 2022 montrent des niveaux sonores très élevés de jour comme de nuit le long des axes routiers principaux, dépassant très largement les valeurs définies par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) au-delà desquelles la santé est affectée (53 dB(A)[16]) le jour et 45 dB(A) la nuit pour le bruit routier. De façon analogue, les cartes de concentration moyenne annuelle produites par Airparif pour l'année 2023 font état de concentrations en dioxyde d'azote (NO_2) et particules fines ($PM_{2,5}$ et PM_{10}) supérieures aux valeurs de référence à ne pas dépasser préconisées par l'OMS pour bénéficier d'un environnement ne dégradant pas la santé (moyenne annuelle pour le NO_2 de 10 µg/m³, les PM_{10} 15 µg/m³ et les $PM_{2,5}$ 5 µg/m³).

En s'appuyant sur les conclusions d'une étude acoustique réalisée en 2010, basée sur les études de circulation de la même année, l'étude d'impact conclut que « *les niveaux sonores induits par la future Zac sur les habitations existantes (éloignées de la Zac : zones pavillonnaires du Plessis Pâté à 700 m au sud ouest) sont inférieurs à 60 dB(A) de jour (période fonctionnement des activités, notamment commerciales) commerciales), aucune protection n'est nécessaire d un point de vue réglementaire* » (p. 353).

16 Le décibel pondéré A ou dB(A) est une unité de mesure du niveau de pression acoustique.

De façon analogue, l'étude d'impact reprend les conclusions de l'étude air-santé réalisée en 2010 dans le cadre de l'étude d'impact de la Zac et conclut à un « *impact très limité de l'aménagement de la Zac Val Vert sur la qualité de l'air* » (p. 356).

L'Autorité environnementale considère que les études acoustique et « air et santé » réalisées s'appuyaient sur des modélisations de trafic aujourd'hui trop anciennes (quatorze ans) et qu'ainsi leurs conclusions sont obsolètes. La robustesse de l'étude de trafic est primordiale lorsque ses données sont utilisées comme données d'entrée pour les modèles de simulation du bruit et des concentrations de polluants atmosphériques locaux. Par ailleurs, elle remarque que seules les habitations situées à proximité sont prises en compte pour évaluer les impacts de la Zac en termes d'exposition au bruit et aux polluants atmosphériques des habitants, sans intégrer les futurs logements et équipements accueillant une population sensible du quartier des Charcoix et de la Zac Grand Parc – Bondoufle.

L'Autorité environnementale rappelle également que les potentielles incidences sanitaires sur la population doivent être appréhendées à l'aune des valeurs préconisées par l'OMS en matière de niveaux sonores et de concentration en polluants atmosphériques pour garantir que la santé humaine ne soit pas affectée.

(12) L'Autorité environnementale recommande :
- d'actualiser, sur la base de la nouvelle étude de trafic, les études acoustique et « air et santé » en se référant aux valeurs déterminée par l'Organisation mondiale de la santé pour considérer l'effet néfaste de pollutions sur la santé et en intégrant au périmètre d'étude les habitants et usagers du futur quartier des Charcoix et de la Zac Grand Parc – Bondoufle ;
- de définir des mesures d'évitement et de réduction qui permettent de garantir de ne pas exposer les populations à des niveaux sonores et de concentrations de polluants atmosphériques supérieurs aux valeurs recommandées par l'OMS.

3.3. Les autres risques pour la santé humaine

■ La présence de lignes à haute tension et les champs électromagnétiques associés

Le dossier rappelle la présence de lignes à très haute tension du réseau de RTE à l'aplomb du projet et à proximité de futurs bâtiments accueillant du public. Cette ligne de 225 000 volts est la liaison électrique Les Loges-Liers-Villejust. Elle conduit donc à la création de champs électromagnétiques. L'étude d'impact ne présente pas d'analyse des rayonnements de cette infrastructure et des risques qu'ils peuvent avoir sur la santé. L'instruction ministérielle du 15 avril 2013 dite « Circulaire Batho » rappelle dans son annexe que sous une ligne de transport de 225 000 volts, le champ magnétique se situe entre 1,5 et 15 micro-tesla (µT). L'Agence nationale de la sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses), dans un rapport d'avril 2019 sur les « *Effets sanitaires liés à l'exposition aux champs électromagnétiques basses fréquences*[17] », soulignait *« la convergence d'études épidémiologiques qui montraient une association entre la survenue de leucémie infantile et l'exposition aux champs magnétiques basses fréquences à des niveaux supérieurs à 0,2 µT ou 0,4 µT* […] » et réitèrait sa recommandation de *« limiter, par précaution, le nombre de personnes sensibles exposées autour des lignes à haute tension ainsi que les expositions* ».

Compte tenu de ces éléments, le dossier d'étude d'impact présente sur ce sujet une carence sérieuse. Ce risque ne peut être considéré comme négligeable et une étude du rayonnement du champ magnétique à proximité des lignes aurait dû être produite et les mesures ERC associées à ce risque auraient dû être présentées.

(13) L'Autorité environnementale recommande de :

17 Avis de l'Anses, rapport d'expertise collective https://www.anses.fr/fr/content/effets-sanitaires-li%C3%A9s-%C3%A0-l%E2%80%99exposition-aux-champs-%C3%A9lectromagn%C3%A9tiques-basses-fr%C3%A9quences

- compléter le dossier par une étude spécifique liée aux rayonnements des champs magnétiques générés par les lignes à très haute tension qui parcourent le site ;
- préciser les rayonnements actuels et modéliser ceux en situation de projet et en tirer les conséquences après mise en œuvre de la séquence éviter, réduire, compenser.

Figur e 21: Localisation de la ligne à haute tension qui intercepte sur un important linéaire le projet de parking (source RTE)

■ La présence d'un réseau de transport de gaz

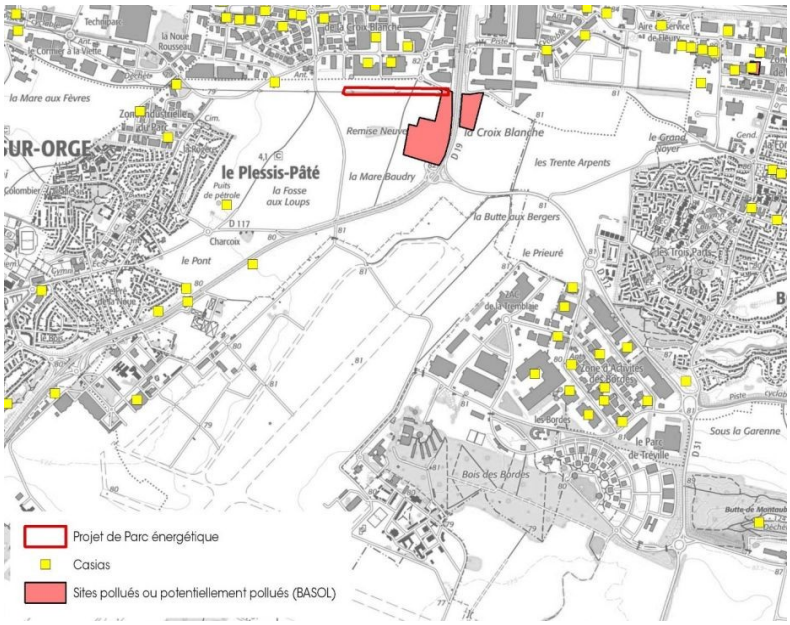


Figure 22 : Sites et sols potentiellement pollués (source étude d'impact p. 193)

Le site du projet intercepte partiellement ou se situe à proximité de deux lignes de transport de gaz de GRT et un transport d'hydrocarbures (pipeline) de la société Total. C'est l'îlot 7.B du projet qui est le plus concerné par l'existence de plusieurs risques puisqu'il accueille également un pylône de la liaison à très haute tension du réseau RTE. Si ces risques sont décrits de manière sommaire dans le dossier, il convient de rappeler que ces infrastructures industrielles peuvent connaître des dysfonctionnements importants comme celui constaté en 2001 lors de la rupture du pipeline lors des travaux d'accès à la zone commerciale. Cela a conduit à la détermination d'un périmètre de sols pollués (Basol) interceptant le périmètre du projet.

(14) L'Autorité environnementale recommande de reprendre le dossier d'étude d'impact pour évaluer les différents types d'accidents pouvant intervenir (y compris de manière cumulée) compte tenu de la multiplicité des réseaux interceptés par le projet et en tirer les conséquences en termes de mesures d'évitement ou de réduction des risques et de conditions d'évacuation des populations appelées à fréquenter le site.

4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale

Le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr.

L'Autorité environnementale rappelle que, conformément au 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 l'Autorité environnementale est disponible sur le site internet de la Mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Délibéré en séance le 18 juin 2024
Siégeaient :
Éric ALONZO, Isabelle BACHELIER-VELLA, Noël JOUTEUR, Ruth MARQUES,
Sabine SAINT-GERMAIN, Philippe SCHMIT, *président*.

ANNEXE

5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

Compte tenu du rôle clé et des liens fonctionnels du futur parking avec les autres opérations de la Zac Val Vert – Croix Blanche , l'Autorité environnementale recommande d'actualiser l'étude d'impact de la Zac dans son ensemble afin d'y inclure cette nouvelle composante, y compris dans sa mutualisation envisagée avec la zone commerciale de la Croix Blanche, et de lui présenter le dossier ainsi actualisé.....3

(1) L'Autorité environnementale recommande de mettre en cohérence les différents documents et de préciser la capacité de stationnement automobile retenue pour le futur parking, ainsi que de présenter les caractéristiques actualisées de cette opération. 9

(2) L'Autorité environnementale recommande de préciser si toutes les places de stationnement seront couvertes d'ombrières équipées de panneaux photovoltaïques, de décrire leur aspect et d'en indiquer la localisation.....11

(3) L'Autorité environnementale recommande , compte tenu du rôle clé et des liens fonctionnels du futur parking avec les autres opérations de la Zac Val Vert – Croix Blanche : - d'actualiser l'étude d'impact de la Zac dans son ensemble afin d'y inclure cette composante, y compris dans sa mutualisation envisagée avec la zone commerciale de la Croix Blanche ; - de lui présenter le dossier ainsi actualisé.....12

(4) L'Autorité environnementale recommande de reprendre et d'approfondir l'analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets connus dans un secteur élargi pour examiner avec précision leurs interactions et le cumul de leurs incidences potentielles, en particulier en matière de déplacements et pollutions associées, d'artificialisation des sols et d'altération de fonctionnalités écologiques.....13

(5) L'Autorité environnementale recommande de : - réaliser une étude prospective de mobilité à l'échelle de l'ensemble des zones d'activité concernées et présenter de manière détaillée une stratégie ambitieuse privilégiant le développement des modes alternatifs de déplacement, qui indique notamment les parts modales attendues, le nombre de places de stationnement automobile et vélos qui en découlent ainsi que leur localisation (dans chaque lot et dans les parties communes), - démontrer la nécessité de réaliser des places de stationnement automobile dans le dimensionnement et à l'emplacement envisagés, au regard de celles existantes ou prévues ailleurs dans la Zac, des besoins fonctionnels propres à cette dernière et des évolutions nécessaires des modes de déplacement.....14

(6) L'Autorité environnementale recommande de prévoir la mutabilité ou la réversibilité du futur aménagement, dans une optique de réduction progressive du recours à la voiture.....14

(7) L'Autorité environnementale recommande de présenter des solutions de substitution raisonnables à celle qui a été retenue et leur analyse comparative multicritères pre-

nant en compte les enjeux environnementaux et sanitaires à l'échelle du projet d'aménagement global dans lequel s'inscrit le projet de parking 14

(8) L'Autorité environnementale recommande : - d'expliciter la manière dont le projet contribue à «*améliorer la perméabilité des espaces agricoles* » ; - de présenter une analyse de l'état initial du site au regard de ses anciennes activités agricoles et de son potentiel agronomique et d'évaluer les incidences du projet sur ce potentiel à l'échelle de la Zac ; - d'analyser les effets cumulés du projet avec ceux des projets alentours dans un contexte de forte consommation d'espaces agricoles.....16

(9) L'Autorité environnementale recommande de : - réaliser l'analyse du phénomène d'îlot de chaleur urbain à l'échelle de l'ensemble du projet d'aménagement dans lequel d'inscrit le futur parking ; - définir des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation en conséquence.....18

(10) L'Autorité environnementale recommande de détailler la stratégie de mobilité mise en œuvre visant à limiter l'usage de l'automobile au sein de la Zac dans laquelle le projet du Parc énergétique s'inscrit et d'expliciter les mesures précises et opérationnelles qui en découlent.....20

(11) L'Autorité environnementale recommande d'actualiser l'étude de trafic sur la base de données récentes et en intégrant les projets alentour, selon leur programmation et calendrier actuels, pour caractériser les incidences du projet en termes de déplacements ainsi que les incidences cumulées.....20

(12) L'Autorité environnementale recommande : - d'actualiser, sur la base de la nouvelle étude de trafic, les études acoustique et « air et santé » en se référant aux valeurs déterminée par l'Organisation mondiale de la santé pour considérer l'effet néfaste de pollutions sur la santé et en intégrant au périmètre d'étude les habitants et usagers du futur quartier des Charcoix et de la Zac Grand Parc – Bondoufle ; - de définir des mesures d'évitement et de réduction qui permettent de garantir de ne pas exposer les populations à des niveaux sonores et de concentrations de polluants atmosphériques supérieurs aux valeurs recommandées par l'OMS.....22

(13) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter le dossier par une étude spécifique liée aux rayonnements des champs magnétiques générés par les lignes à très haute tension qui parcourent le site ; - préciser les rayonnements actuels et modéliser ceux en situation de projet et en tirer les conséquences après mise en œuvre de la séquence éviter, réduire, compenser.....22

(14) L'Autorité environnementale recommande de reprendre le dossier d'étude d'impact pour évaluer les différents types d'accidents pouvant intervenir (y compris de manière cumulée) compte tenu de la multiplicité des réseaux interceptés par le projet et en tirer les conséquences en termes de mesures d'évitement ou de réduction des risques et de conditions d'évacuation des populations appelées à fréquenter le site.....23