



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Cadrage préalable sur l'évaluation environnementale de
la mise en compatibilité par déclaration de projet
du PLU de Chilly-Mazarin (91)**

Avis délibéré du 22 octobre 2025

N°MRAe ACIF-2025-010

Sommaire

Sommaire.....	2
Préambule.....	3
Cadrage préalable.....	5
1. La saisine et son contexte.....	5
1.1. La description du projet.....	5
1.2. Les enjeux identifiés par la commune.....	6
1.3. L'articulation avec l'étude d'impact du projet.....	7
2. Enjeux identifiés par l'Autorité environnementale.....	8
2.1. L'analyse des solutions de substitution raisonnables.....	8
2.2. La modification de l'OAP « Convergences » et l'articulation avec les OAP thématiques du PLU en vigueur.....	8
2.3. La prise en compte des risques sanitaires.....	9
2.4. L'atténuation et l'adaptation au changement climatique.....	10
2.5. La gestion des eaux pluviales.....	11
2.6. La biodiversité et les continuités écologiques.....	11
2.7. Le paysage.....	12
2.8. Les mobilités.....	12

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.122-7 du code de l'environnement et sans préjudice de sa responsabilité quant à la qualité de l'évaluation environnementale, la personne publique responsable peut solliciter l'autorité environnementale pour rendre un avis sur le degré de précision des informations que doit contenir le rapport sur les incidences environnementales.

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par la commune de Chilly-Mazarin, d'une demande de cadrage préalable de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité par déclaration de projet (MeCDP) de son PLU. L'ensemble des pièces constitutives du dossier ont été reçues le 17 juillet 2025.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 22 octobre 2025. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis de cadrage préalable sur le PLU de Chilly-Mazarin (Essonne).

Sur la base des travaux préparatoires sur le rapport de Philippe GRALL, 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.

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.

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

Sigles utilisés

Basias	Base des anciens sites industriels et activités de services
Basol	Base des anciens sites et sols pollués
BTEX	Benzène B; Toluène T; Éthylbenzène E; Xylènes X
Casias	Carte des anciens sites industriels et activités de services
COHV	Composés organiques halogènes
ERC	Éviter, réduire, compenser
GES	Gaz à effet de serre
HAP	Hydrocarbures aromatiques polycycliques
HCT	Hydrocarbures totaux
HPM	Heure de pointe du matin
HPS	Heure de pointe du soir
ICU	Îlot de chaleur urbain
NF Habitat HQE	Certification relative à la qualité des constructions
OMS	Organisation mondiale de la santé
PCB	Polychlorobiphényles (polluants organiques persistants)
PM	Particule fine (polluant atmosphérique)
RE2020	Réglementation environnementale applicable
SRS	Solution raisonnable de substitution
TRACC	Trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique

Cadrage préalable

L'Autorité environnementale rappelle que la personne publique responsable doit se conformer aux règles de l'évaluation environnementale des plans et programmes mentionnées aux articles R. 122-17 et suivants du code de l'environnement, ainsi qu'aux articles R. 104-1 et suivants du code de l'urbanisme.

À ce titre, le rapport sur les incidences environnementales que la personne publique responsable présentera à l'Autorité environnementale pour avis en amont de la consultation du public devra contenir l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R. 104-18 du code de l'urbanisme.

La personne publique responsable est par ailleurs invitée à prendre en compte les observations qui suivent dans son dossier d'évaluation environnementale.

1. La saisine et son contexte

1.1. La description du projet

Le projet est situé sur la commune de Chilly-Mazarin, sur le site Découflé, d'une superficie de 35 870 m². Le site est un ancien site industriel occupé depuis 1950 par l'entreprise Découflé (fabrication de machines pour l'industrie agro-alimentaire), et par d'autres sociétés locataires de certains bâtiments, le site étant inoccupé depuis la fermeture de l'usine, il y a plus de 10 ans. Le site est à proximité immédiate du centre ancien de la commune, longé par l'autoroute A6 et au bord du plateau dominant la vallée de l'Yvette (au sud-ouest du projet). *« Il est encadré au Nord et à l'Est par des résidences collectives, à l'Ouest par le parc de l'hôtel de ville et au Sud par l'autoroute A6. Il est également longé par l'avenue Pierre Brossolette qui permet un accès au bas Chilly et notamment à la gare de tram T12, accessible en 10 minutes à pied. Le système de voirie adjacent est propice à l'augmentation du volume de circulations et le site est par ailleurs desservi par trois lignes de bus ».*



Figure 1: vue du site existant (source : Demande note de cadrage, p. 4)

Le site du projet se situe au sein de l'OAP « Convergences », qui s'étend de part et d'autre de l'autoroute A6, et le projet prévoit l'accueil d'une résidence de 105 chambres, de 300 logements familiaux (allant du R+4 au R+6) et de 300 m² de commerces en rez-de-chaussée. Ce projet nécessite la mise en compatibilité du PLU afin de, notamment, permettre la destination de logement, en changeant le zonage du site avec la création d'une zone spécifique au site Découflé, en modifiant le PADD et l'OAP « Convergences ».



Figure 2: Projet sur le site Découflé (source : Demande note de cadrage, p. 5)

Selon le dossier, « au Sud, les bâtiments (en rouge sur le plan – dans la figure 2-) seront réhabilités et accueilleront en grande partie le nouveau pôle culturel de Chilly-Mazarin (1 250 m²). Le bâtiment à l'Est (en bleu sur le plan – dans la figure 2-) sera quant à lui démoli-reconstruit pour accueillir une résidence de 105 chambres. Au Nord, des nouvelles constructions à destination de logement, en R+4 à R+6, viendront s'insérer dans un bois habité à échelle humaine, s'intégrant dans le dénivelé naturel du terrain ».

1.2. Les enjeux identifiés par la commune

La commune indique que le site est soumis à un risque important de retrait-gonflement des argiles, aux risques inhérents à la présence d'une canalisation de gaz naturel et à des niveaux de bruit élevés dus à la proximité de l'autoroute A6. Il est également précisé que le site est très fortement imperméabilisé.

Nonobstant cette première analyse des enjeux environnementaux et sanitaires, le dossier ne contient pas de question précise adressée à l'Autorité environnementale sur le degré de précision que devra contenir le rapport environnemental. Les points d'attention identifiés par l'Autorité environnementale seront donc d'ordre générique à l'aune de la lecture des enjeux qu'elle établit compte-tenu des informations à sa disposition.

1.3. L'articulation avec l'étude d'impact du projet

Par décision n° DRIAT-SCDD-2025-010 du 16 janvier 2025, le préfet de la région d'Île-de-France, au titre de sa compétence d'autorité environnementale pour l'examen au cas par cas des projets, a soumis le projet de réhabilitation du site industriel Découflé à la réalisation d'une évaluation environnementale, en application de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement.

Les objectifs identifiés par le préfet de région portent notamment sur :

- « l'analyse des impacts sanitaires de la pollution du sol sur les futurs habitants considérant le changement d'usage du site ;
- l'analyse des impacts sanitaires de la qualité de l'air et des niveaux de bruits auxquels seront exposés
- les logements ;
- l'analyse des impacts du projet sur les conditions de circulation du secteur ;
- l'analyse des covisibilités entre le projet et les monuments historiques et sites classés dans l'environnement du projet ;
- la gestion des impacts liés aux travaux, en particulier le désamiantage ».

Dans le cadre des autorisations nécessaires à la réalisation du projet, la maîtrise d'ouvrage sera donc amenée à réaliser une étude d'impact et saisir pour avis l'autorité environnementale compétente, ici la MRAe.

L'Autorité environnementale rappelle qu'en application de l'article L. 122-14, « une procédure d'évaluation environnementale commune peut être mise en œuvre, à l'initiative du maître d'ouvrage concerné pour un projet subordonné à [...] déclaration de projet impliquant [...] la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme [...] également soumis à évaluation environnementale, lorsque l'étude d'impact du projet contient l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R. 122-20 ».

Une telle procédure présente plusieurs avantages :

- la transparence et une meilleure compréhension des procédures pour le grand public, l'autorité décisionnaire, l'autorité environnementale ;
- la tenue d'une consultation du public unique ;
- la cohérence entre les modalités du projet et le cadre fixé pour sa réalisation par le PLU ;
- la mutualisation des études nécessaires à une caractérisation de l'état initial de l'environnement satisfaisante.

À l'inverse, un rapport environnemental sur la procédure de mise en compatibilité du PLU qui s'appuierait sur un état initial de l'environnement lacunaire ou uniquement bibliographique présenterait le risque d'omettre ou de minorer des enjeux environnementaux et sanitaires, et en conséquence faire l'objet d'un avis critique de l'Autorité environnementale.

Sans préjuger à ce stade de la stratégie qui serait en définitive retenue, **il est donc fortement recommandé à la commune de Chilly-Mazarin de réaliser une évaluation environnementale commune avec la maîtrise d'ouvrage du projet** et de saisir l'Autorité environnementale sur la base d'un dossier comprenant à la fois les éléments de l'étude d'impact (article R. 122-5 du code de l'environnement) et les éléments du rapport environnemental (article R. 122-20 CE).

2. Enjeux identifiés par l'Autorité environnementale

2.1. L'analyse des solutions de substitution raisonnables

Conformément à la directive européenne de 2001 et en application du 4° de l'article R. 104-18 du code de l'urbanisme, lorsque la personne publique exprime ses choix, elle doit avoir examiné les solutions de substitution

raisonnables susceptibles de répondre au même besoin. Elle doit les exposer et justifier ses choix notamment au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine.

La commune devra présenter les besoins auxquels répond la mise en compatibilité du PLU, les alternatives étudiées pour répondre à ce besoin et les raisons qui l'ont conduite, au regard d'une meilleure prise en compte de l'environnement et de la santé humaine, à retenir telle localisation et telles modalités de réalisation du projet plutôt que d'autre, enfin, elle devra préciser les différentes solutions de substitution raisonnable au sein de l'emprise du projet d'aménagement et de reconversion de friche, avec différents partis d'aménagement permettant de protéger les futurs habitants des contraintes de pollution atmosphérique et acoustiques (aéroport événementiel, autoroute A6), notamment. Elle pourra également utilement présenter les différents scénarii de densité permettant d'amortir le coût environnemental de la démolition..

2.2. La modification de l'OAP « Convergences » et l'articulation avec les OAP thématiques du PLU en vigueur

Le secteur est couvert par l'OAP dite « Convergences » du PLU en vigueur, qui s'étend de part et d'autre de l'autoroute A6 et qui ne prévoyait pas de logements mais des activités économiques et d'équipements. L'OAP sera donc à adapter.



Figure 3: L'OAP "Convergences" du PLU en vigueur, à l'est le site Découflé - Source : demande de cadrage, p. 11

L'OAP sectorielle est l'outil d'encadrement approprié à un secteur de projet, afin de guider les objectifs attendus par la personne publique responsable. Elle doit être précise sans empiéter sur le domaine conféré au règlement du PLU, afin d'orienter efficacement les conditions de réalisation d'un projet. L'Autorité environnementale invite la commune à consulter la [lettre d'information](#) qu'elle a publiée sur ses attentes par rapport à cet outil pour encadrer efficacement les projets. Comme indiqué précédemment, une attention particulière lui paraît nécessaire sur la précision, le caractère prescriptif et la portée opérationnelle de l'OAP.

Dans le cas spécifique d'une procédure de mise en compatibilité par déclaration de projet, la proximité temporelle entre le projet et sa traduction dans une OAP tend à faciliter la cohérence entre les règles d'urbanisme, les principes d'aménagement et leur matérialisation dans un projet définitif. L'attention de la commune est néanmoins attirée sur le fait qu'en cas d'abandon du projet, le PLU doit définir un cadre intemporel protecteur d'un point de vue environnemental et sanitaire et ne pas renvoyer la responsabilité de l'analyse des incidences et des mesures visant à les éviter ou les réduire à une future maîtrise d'ouvrage.

À titre d'exemple, le schéma d'aménagement accompagnant l'OAP sera d'autant plus protecteur de la santé humaine qu'il identifiera précisément les zones ayant vocation à faire tampon avec les sources des différentes pollutions et la destination préférentielle des logements par rapport à ces pollutions.

Enfin, le PLU en vigueur, approuvé en janvier 2024 et ayant fait l'objet de l'[avis n°MRAe APPIF-2023-081](#) du 13 septembre 2023, présentait l'avantage de contenir trois OAP thématiques sur les sujets trames écologiques, mobilités et climat air santé. La plus-value de l'évaluation environnementale à venir consistera à présenter comment les principes d'aménagement définis dans ces trois OAP sont déclinés dans l'OAP « Convergences ».

2.3. La prise en compte des risques sanitaires

■ La qualité de l'air

L'OMS a défini, sur la base de l'examen de nombreux travaux scientifiques, les niveaux au-dessus desquels l'effet des pollutions atmosphériques a un effet néfaste sur la santé humaine.

Pour l'air, il s'agit des valeurs suivantes :

Polluant	Type de seuil	Valeur (LD) OMS 2021
Dioxyde d'azote NO ₂	Valeur limite	10 µg/m ³
Ozone O ₃	Objectif qualité*	100 µg/m ³
Particules PM ₁₀	Valeur limite	15 µg/m ³
Particules PM _{2.5}	Valeur limite	5 µg/m ³

*maximum journalier (moyenne glissante sur 8 heures)

La commune de Chilly-Mazarin est située en zone sensible pour la qualité de l'air, les émissions issues de l'A6 affectant fortement la qualité de l'air. Le projet va engendrer une hausse de la circulation automobile avec l'accueil des nouveaux habitants (résidence de 105 chambres et 300 logements familiaux). Il conviendra d'analyser les études de trafic existantes sur l'A6, les retombées polluantes des décollages sur l'aéroport, et de quantifier l'augmentation, notamment sur les axes alentours, du trafic localisé et de préciser comment le projet prévoit de protéger les futures populations de l'exposition aux polluants atmosphériques, mais également approfondir comment les futurs habitants et usagers des équipements publics pourront éviter l'usage de leur voiture, grâce à un service de transport adapté.

Pour caractériser la qualité de l'air sur le secteur, le dossier pourra s'appuyer sur les données d'Airparif les plus récentes (2024 à la date du présent avis) et sur des relevés in situ.

L'évaluation environnementale devra définir des mesures spécifiques pour limiter l'exposition de la population à une qualité de l'air dégradée au regard des valeurs de référence de l'OMS. Des mesures ambitieuses en matière d'urbanisme favorable à la santé pour tout nouveau projet d'aménagement ou de construction, notamment dans le cadre de l'OAP (configuration des bâtiments et des pièces, prises d'air en hauteur et sur les façades les moins exposées aux flux routiers, architecture bioclimatique, etc.) devront ainsi être définies².

² Voir sur ce point les publications de la MRAe Île-de-France :

https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/li_dec_2023_pollution_de_l_air_hd.pdf

■ Le bruit

La proximité du site avec l'A6, classée en catégorie 1³ et l'avenue Pierre Brossolette classée en catégorie 3 selon le classement sonore des infrastructures de transport terrestre, en fait un site « soumis à des niveaux sonores élevés », pouvant dépasser les 70 décibels, selon le dossier fourni. Le dossier indique que le bâtiment historique au sud du site servira « d'écran », « qu'aucun bâtiment ne sera construit entre le bâtiment principal existant et l'autoroute » et « que cet espace tampon entre l'autoroute et les constructions sera renforcé d'une végétalisation dense ». Cependant le dossier n'indique pas précisément le niveau sonore actuellement observé dans le bâtiment historique et ne fixe pas d'objectifs en termes d'isolation acoustique pour les bâtiments du futur site, ni ne précise les exigences en termes d'atténuation du bruit. Le dossier devra présenter les niveaux sonores auxquels seront exposés les futurs habitants, il devra également présenter les mesures de réduction du bruit à la source en limite de parcelle entre la zone urbanisée et les infrastructures routières adjacentes.

L'Organisation mondiale de la santé (OMS) a documenté les effets du bruit sur l'organisme humain en précisant les niveaux au-dessus desquels l'impact nocif du bruit sur la santé est avéré. Pour le bruit routier, ces valeurs sont de 53 dBL_{den} la journée et de 45 dBL_{night} la nuit.

En l'état, la procédure est donc susceptible d'avoir un impact négatif sur la santé humaine par l'augmentation de la population dans des secteurs dans lesquels le bruit est supérieur aux valeurs précitées.

L'Autorité environnementale rappelle que l'évaluation des niveaux d'exposition au bruit et les mesures propres à les éviter ou les réduire nécessitent de ne pas se limiter à la protection phonique assurée par les mesures constructives d'isolation des bâtiments en façade, comme c'est souvent le cas dans les projets. Comme le recommande l'OMS pour l'application de ses valeurs limites, ces mesures doivent tenir compte des nuisances générées à l'intérieur des locaux fenêtres ouvertes et dans les espaces de vie extérieurs, en visant notamment l'organisation des bâtiments sur les parcelles, la disposition des logements et leur orientation et leur caractère traversant. On rappellera que les dispositions de la loi Bruit font obligation à l'aménageur de gérer au sein du projet des mesures de protections contre le bruit et la pollution atmosphérique, à la source, pour protéger les futurs usagers et habitants du projet d'aménagement.

■ La pollution des sols

Pour l'Autorité environnementale, il appartient au PLU, dans le cadre de son évaluation environnementale, de justifier les évolutions d'urbanisme au regard de l'existence d'un risque d'exposition des populations aux pollutions du sol et de prévoir les interdictions ou les conditions nécessaires pour garantir la compatibilité de l'état des sols avec les usages prévus.

Le site ayant accueilli des activités industrielles par le passé, il convient de s'assurer que les futurs habitants et usagers, en particulier les publics sensibles, ne puissent en aucun cas être exposés à la pollution des sols et par conséquent de conditionner l'implantation de nouveaux usages résidentiels ou d'accueil d'établissements recevant du public sensible aux résultats de diagnostics des sols et à la compatibilité de ces derniers avec les usages prévus.

2.4. L'atténuation et l'adaptation au changement climatique

Le site se trouve à quelques centaines de mètres à vol d'oiseaux du pôle gare de Chilly-Mazarin, desservi notamment par le tramway 12. Dans le cadre de l'OAP Convergences, un projet de passerelle piétonne pour relier le site à ce pôle est mentionné.

L'évaluation environnementale devra comprendre une analyse du potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre et la définition d'objectifs en la matière à l'occasion de la MECDP.

https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/eclairages_qualite_de_l_39_air_dec_2023_hd_def.pdf

³ Les infrastructures de transports terrestres sont classées en cinq catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante.

En matière de mobilités, les dispositions favorisant la réduction de la part des déplacements inférieurs à cinq kilomètres effectués en véhicule motorisé individuel, en rendant ces derniers plus contraignants du fait d'un stationnement et de voiries réduits, et en rendant inversement plus attractifs, sûrs et confortables les déplacements effectués autrement.

Bien que comprenant des espaces verts, le site actuel reste relativement imperméabilisé et potentiellement concerné par le phénomène d'îlots de chaleur urbains (ICU).

Il conviendra donc dans l'évaluation environnementale de caractériser la nature de ce phénomène à la lumière des hypothèses d'élévations de température définies dans la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC) et le plan national d'adaptation au changement climatique : réchauffement moyen de +2°C en 2030, +2,7°C en 2050 et +4°C en 2100 pour la France métropolitaine par rapport à l'ère préindustrielle.

Ainsi, devront être prévues des mesures d'adaptation plus ou moins lourdes des bâtiments, en matière de performance énergétique et thermique des enveloppes, mais également des réflexions sur les conditions optimales d'aménagement de l'espace urbain et sur la nécessité de désimperméabilisation, de végétalisation et plus généralement de création d'îlots de fraîcheur. La question de l'albédo des toitures et des façades peut aussi être questionnée et donner lieu à des prescriptions réglementaires dans le PLU.

Cette analyse devra couvrir les espaces extérieurs, mais aussi les travaux envisagés sur le bâti existant et les bâtiments à venir.

2.5. La gestion des eaux pluviales

Dans un contexte hydrologique fortement évolutif, en lien avec l'imperméabilisation croissante des sols et les effets du changement climatique, marqué par une diminution drastique des volumes d'eaux infiltrées et une augmentation du ruissellement, il convient de favoriser une démarche toujours plus intégrée de gestion des eaux pluviales. Cette gestion intégrée consiste à mieux réguler les flux à évacuer et à traiter en période de pluie, en maîtrisant à la source autant que possible les productions d'eaux pluviales et leur recyclage vers le milieu naturel. À cet égard, les politiques publiques en matière d'aménagement et d'urbanisme, mises en œuvre localement dans les PLU en cohérence avec les zonages d'assainissement, ont un rôle-clé pour limiter l'imperméabilisation et développer des techniques alternatives de gestion des eaux pluviales, dont l'infiltration, à privilégier sauf contre-indications⁴ conformément aux dispositions du Sdage.

La limitation de l'imperméabilisation des sols en vue de réduire à la source le ruissellement notamment par la fixation de taux adaptés de surfaces de pleine-terre et végétalisées, l'incitation de recourir à des revêtements perméables pour certains usages des sols, à des dispositifs de récupération des eaux de pluie pour certains usages, etc.

Le dossier mentionne (p. 7) qu'un « *bois habité* » est prévu au nord du site, impliquant une désimperméabilisation des sols.

2.6. La biodiversité et les continuités écologiques

La trame verte et bleue inscrite au schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et délinéée dans le SCoT de la communauté d'agglomération de Paris-Saclay (CAPS) précise les continuités majeures au niveau de l'intercommunalité. Il appartient au PLU, à son niveau, de préciser et de compléter, cette trame par des trames communales ou intercommunales qui inventorieront les continuités à une échelle plus fine.

Le secteur Découflé sert d'appui à la trame verte locale depuis les boisements qui longent l'A6 et se prolongent dans le parc de l'hôtel de ville de Chilly-Mazarin, au nord-ouest. La procédure devra permettre un renforcement des fonctionnalités écologiques de cette trame en la protégeant dans le règlement et l'OAP.

⁴ Notamment les capacités géologiques d'infiltration des sols, les risques de pollution des sols et des eaux pluviales, la présence d'aléa de mouvement de terrain (retrait-gonflement des argiles, cavités souterraines...), etc.

Par ailleurs, il est également conseillé d'analyser l'état de la biodiversité en s'appuyant sur la connaissance des espèces, des habitats naturels et des fonctions écologiques qui la composent. Cela exige de décrire et localiser les habitats naturels présents sur le secteur ainsi que les différentes espèces qui les utilisent. Cela implique également d'analyser comment ces écosystèmes sont susceptibles d'évoluer en tenant compte des changements climatiques également susceptibles d'affecter cette évolution. Ainsi, l'examen des continuités comme la question des plantations recommandées ne saurait être vue comme un seul choix relatif à la palette végétale, mais aussi selon les apports des différents choix possibles à la biodiversité et à son renforcement.

2.7. Le paysage

La mise en compatibilité du PLU et son évaluation environnementale sont l'occasion de valoriser l'insertion du site dans son paysage immédiat, ici en entrée de ville, dans un surplomb relatif qui le rend notamment visible assez distinctement depuis le pont de la RD118 surplombant l'A6.

La démarche classiquement attendue en la matière consiste ainsi en premier lieu à identifier les éléments forts et structurants du paysage existant, à en déterminer les traits marquants, qu'ils résultent de l'histoire du site, de la composition végétale, de la morphologie naturelle ou des réalisations humaines, avant d'examiner plusieurs hypothèses de développement ou de renouvellement urbain en cohérence avec ces éléments, en tenant compte des évolutions connues au travers des projets déjà autorisés.

Le dossier devra expliciter le parti d'aménagement du point de vue de l'impact sur le paysage. Ainsi, lorsque des secteurs sont appelés à muter, une évaluation des volumes susceptibles d'être autorisés et de leur insertion dans leur environnement, par des perspectives et des photomontages mais aussi par des coupes et des plans axonométriques, avant/après, aura un intérêt pour déterminer si le projet vient en rupture ou non avec le paysage initial et si, le cas échéant, l'effet de rupture recherché est justifié.

Les hypothèses d'insertion présentées, par exemple dans l'OAP sectorielle, doivent veiller à traduire la perception réelle du public ou des habitants dans le secteur du projet.

2.8. Les mobilités

La voiture représente sur la commune 62,4 % de part modale pour les déplacements domicile-travail (Insee 2022), lesquels ne représentent à l'échelle nationale que 20 à 25 % de l'ensemble déplacements. Une analyse des pratiques de mobilité dans leur ensemble (tous modes et tous motifs) une fois le projet réalisé est donc nécessaire.

Les mesures retenues devront inciter à une évolution de l'offre pour permettre une plus forte pratique des déplacements en modes alternatifs à la voiture, notamment actifs (marche, vélo) pour les déplacements de proximité et de liaison vers les transports en commun, notamment vers le pôle gare déjà mentionné. En ce sens, il convient d'évaluer le potentiel de développement de ces modes alternatifs, d'en fixer un objectif réaliste et d'établir les outils permettant de l'atteindre.

Par ailleurs, le parc automobile est appelé à muter fortement à compter de 2035 pour basculer vers une motorisation électrique qui aura un effet positif sur la pollution de l'air et sur les nuisances sonores, sans les faire disparaître. Cette évolution doit notamment conduire certains espaces publics et privés à évoluer pour accueillir de manière systématique des places de stationnement disposant d'une borne de recharge et lorsque cela est possible, en mobilisant des sources de production locale d'énergie renouvelable.

Délibéré en séance le 22/10/2025

Florence BRILLAUD-CLAVERANNE, Guillaume CHOISY, *président par intérim*, Stéphan COMBES,

Philippe GRALL, Jacques REGAD et Tony RENUCCI