



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur la ZAC du Parc-aux-Lièvres - Bras-de-Fer (91) - Actualisation de l’avis n°EE-1042-15

n°Ae : 2021-07

Avis délibéré n° 2021-07 adopté lors de la séance du 23 juin 2021

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 23 juin 2021, en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la ZAC du Parc-aux-Lièvres - Bras-de-Fer sur la commune d'Evry-Courcouronnes (91) – Actualisation de l'avis n°EE-1242-15.

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Michel Pascal, Alby Schmitt, Annie Viu, Véronique Wormser.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Était absent : *Éric Vindimian*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par Grand Paris Sud Aménagement, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 15 avril 2021.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-6 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 10 février 2021 :

- le préfet du département de l'Essonne,
- le préfet de la région d'Île-de-France,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Île-de-France qui a transmis une contribution en date du 9 mars 2021.

Sur le rapport de Marie-Françoise Facon et Louis Hubert, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-11 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

La zone d'aménagement concerté (ZAC) du Parc-aux-Lièvres – Bras-de-Fer, créée le 1^{er} décembre 2015 par délibération du conseil communautaire de la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Essonne Sénart, se situe sur la commune d'Évry-Courcouronnes (91), dans le périmètre de l'Opération d'intérêt national (OIN) « Porte sud du Grand Paris ». Le préfet de région, en qualité d'autorité environnementale, a rendu un avis le 14 août 2015 préalablement à sa création. L'Ae est saisie au stade du dossier de réalisation ainsi que du dossier loi sur l'eau (autorisation environnementale).

L'opération d'aménagement « Parc-aux-Lièvres – Bras-de-Fer » qui s'inscrit dans le renouvellement urbain du secteur d'Évry sud, a pour objet la transformation de l'ensemble immobilier de la dalle du Parc-aux-Lièvres, symbole de l'urbanisme « sur dalle » des années 70, la création d'une nouvelle centralité urbaine, une offre de logements diversifiée et la refonte de l'ensemble des espaces publics. Outre le RER D, le site est bien desservi par les transports en commun (lignes de bus et, à terme, TZen 4 et tramway T12 Express). Il est également desservi par un réseau de voies routières « structurantes ».

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux de la ZAC sont :

- l'évolution du paysage urbain et la maîtrise de la place de la voiture ;
- la gestion des eaux, notamment pluviales ;
- la réduction des risques sanitaires pour les populations (nuisances sonores et pollution de l'air) ;
- l'adaptation au changement climatique ;
- la maîtrise des consommations d'énergie ainsi que des émissions de gaz à effet de serre.

Le maître d'ouvrage présente une étude d'impact actualisée. Si la lecture en est facilitée par l'emploi d'une couleur différente pour marquer les ajouts venant compléter le dossier initial, elle est rendue complexe par le défaut de mise en cohérence du reste du texte avec les modifications opérées. L'Ae recommande en conséquence d'améliorer sensiblement la forme du dossier d'étude d'impact pour faciliter sa lecture et sa compréhension.

L'Ae recommande également de la compléter sur plusieurs aspects tels que : inventaire précis et quantifié des espèces végétales présentes, mesures *in situ* de la qualité de l'air portant notamment sur le benzène, le dioxyde d'azote et les particules permettant de requalifier le niveau d'enjeu en conséquence, l'analyse du bilan énergétique et des émissions des gaz à effet de serre du projet afin de mieux apprécier sa contribution au plan climat air énergie territorial (PCAET) de Grand Paris Sud Essonne Sénart, des simulations de « vues lointaines » du paysage urbain ou encore une cartographie permettant de visualiser clairement les niveaux sonores attendus en façade avant/après travaux selon les types d'immeubles concernés.

L'ensemble des observations et des recommandations de l'Ae sont reprises dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et présentation de la zone d'aménagement concerté (ZAC) du Parc aux Lièvres-Bras-de-Fer (91)

Les quartiers du Parc-aux-Lièvres et du Bras-de-Fer, à Évry-Courcouronnes² dans le département de l'Essonne, s'inscrivent dans un secteur en mutation urbaine³. La rénovation du Parc-aux-Lièvres est inscrite depuis 2016 au Nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU)⁴, en tant que projet d'intérêt national.

Le quartier du Parc-aux-Lièvres, comme celui du Bras-de-Fer appartiennent au secteur d'Evry Sud dont le renouvellement urbain à plus long terme devrait se poursuivre par la transformation de la nationale 7 et du foncier qui la borde. Le site, d'environ 24 ha, est situé dans le périmètre de l'Opération d'intérêt national (OIN) « Porte sud du Grand Paris ».

L'opération d'aménagement dite du « Parc-aux-Lièvres – Bras-de-Fer », conduite sous forme d'une ZAC, est portée par la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Essonne Sénart⁵ (GPS) qui en a confié la réalisation à la société publique locale d'aménagement d'intérêt national (SPLA-IN)⁶ Grand Paris Sud Aménagement. Concernant initialement le seul quartier du Parc-aux-Lièvres, elle a été étendue au quartier du Bras-de-Fer qui accueille l'une des trois gares du RER D présentes sur le territoire communal qui permet de rejoindre Paris-Gare-de-Lyon en trente minutes environ. Outre le RER D, le site est également bien desservi par plusieurs réseaux de lignes de bus (Noctilien⁷, Transports intercommunaux centre Essonne (TICE), Sénart bus), bientôt complétés par la ligne de bus à haut niveau de service TZen 4⁸ en 2022. En 2023, il sera desservi par la ligne de tramway T12 Express qui renforce l'offre de transport entre l'Essonne (Evry) et les Yvelines (Versailles) et constitue une offre de transport de banlieue à banlieue.

² Depuis le 1^{er} janvier 2019, les communes d'Évry et Courcouronnes ont fusionné pour former la commune nouvelle d'Évry-Courcouronnes qui compte 68 090 habitants.

³ Ouverture de la faculté des métiers en 2005, ouverture en 2011 du Centre hospitalier sud francilien, de la médiathèque Albert Camus en 2012, du campus du Gépôle et de l'Association française contre les myopathies

⁴ Lancé en 2014, le NPNRU prévoit la transformation profonde de plus de 450 quartiers prioritaires de la politique de la ville en intervenant fortement sur l'habitat et les équipements publics, pour favoriser la mixité dans ces territoires (financement Anru) ; la convention NPNRU a été signée le 25 mai 2020.

⁵ En application de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite « loi Maptam » et de la loi portant sur la Nouvelle organisation territoriale de la république (NOTRe), une nouvelle intercommunalité a été créée au 1^{er} janvier 2016 : Grand Paris Sud, Seine - Essonne - Sénart, nouvel établissement public de coopération intercommunale (EPCI) composé de 23 communes, suite à la fusion de quatre anciennes communautés d'agglomération, et de la fusion des communes d'Evry et Courcouronnes pour une population totale de 352 688 habitants.

⁶ Les articles L. 327-1 et suivants du code de l'urbanisme autorisent l'État ou l'un de ses établissements publics à créer avec au moins une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales, une société publique locale d'aménagement d'intérêt national (SPLA-IN), compétente pour organiser, réaliser ou contrôler toute action ou opération d'aménagement relevant de la compétence de ses actionnaires en l'occurrence de l'État, à travers son établissement public d'aménagement, sur le périmètre d'une opération d'intérêt national (OIN). (Source : Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France).

⁷ Il prend le relais du RER D toutes les nuits de 0 h 30 à 5 h 30.

⁸ Le TZen 4, transport en commun à haut niveau de service, circulera sur une voie dédiée entre la station La Treille à Viry-Châtillon et la gare RER de Corbeil-Essonnes en lieu et place de l'actuelle ligne 402. Ainsi, il desservira deux des gares RER d'Evry, dont la gare du Bras-de-Fer.

Le site est desservi par un réseau de voies routières « structurantes ». Il est bordé à l'ouest par la RN7, traversé par la RD91 (boulevards du Maréchal Leclerc et du Maréchal de Lattre de Tassigny), en 2X2 voies avec un terre-plein central qui passe sous la dalle du Parc-aux-Lièvres, et au nord par la RD 93 (avenue du général Patton-boulevard de France), et plus loin au sud par la N104 (Francilienne). Il se situe à environ 1 km à l'ouest de la Seine.

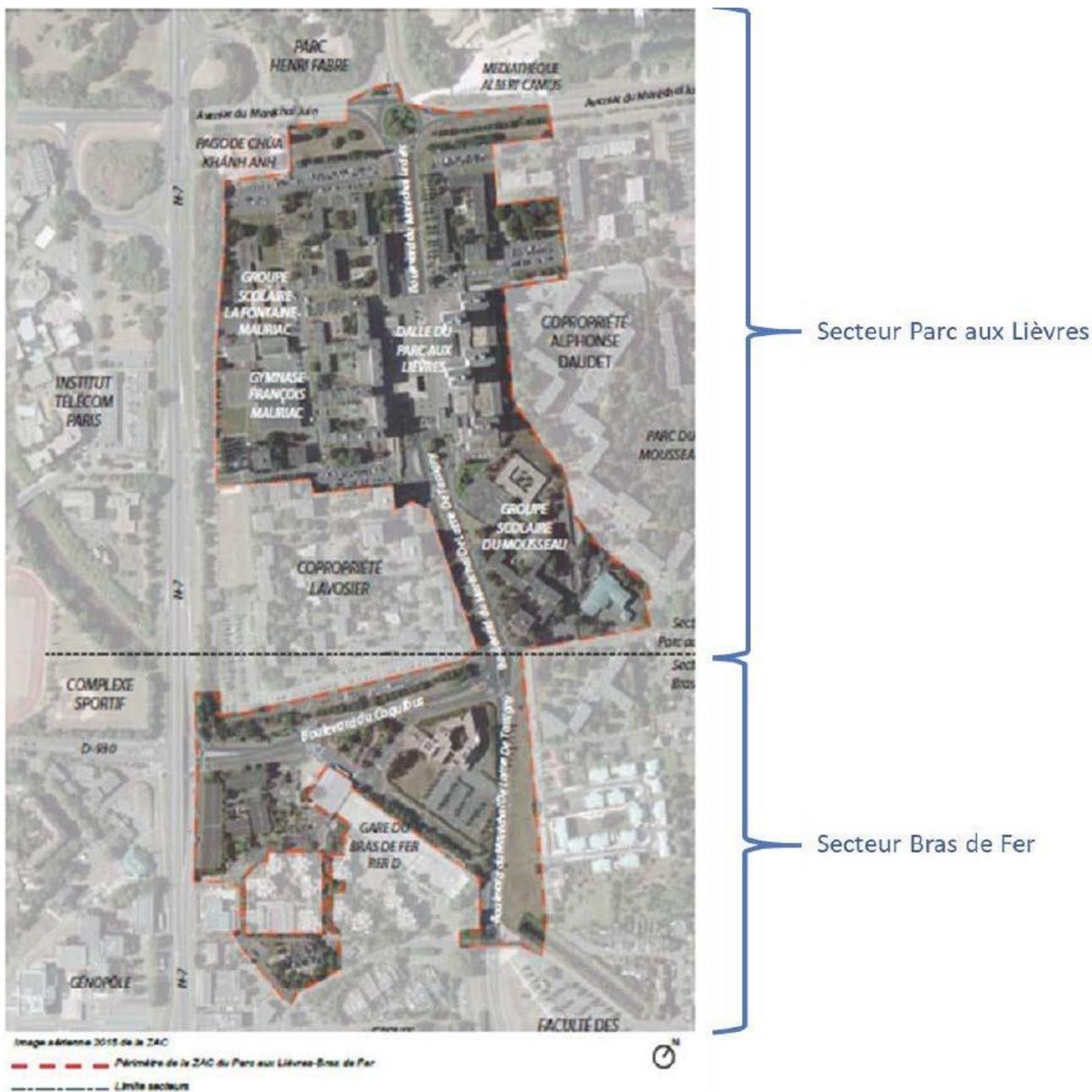


Figure 1 – Périmètre de la Zac du Parc-aux-Lièvres-Bras-de-Fer (Source : dossier)

Le quartier du Parc-aux-Lièvres, mis en chantier en 1968 et achevé en 1971, est l'une des opérations de la ville nouvelle⁹ d'Evry. Typique de l'urbanisme « sur dalle »¹⁰, elle comprend notamment cinq tours de 14 étages. Structurée en trois niveaux au-dessus du sol naturel, la dalle de 70 x 130 mètres surplombe les voies de la RD 91.

Le Parc-aux-Lièvres compte aujourd'hui 1 170 logements – dont 75 % de logements sociaux – pour 3 100 habitants environ. Le quartier connaît des dysfonctionnements urbains et socio-économiques significatifs liés à la prédominance des infrastructures qui constituent des fractures urbaines, source d'enclavement pour les quartiers qu'elles bordent, à l'urbanisme sur dalle fondé sur la séparation des flux piétons/voitures et à des difficultés de gestion et d'entretien. La majeure partie du parc social (760 logements) est organisée au sein de l'ensemble immobilier de la dalle, dont la restructuration est au cœur du projet d'aménagement. Le dossier ne donne aucune information sur les logements et la population du secteur du Bras-de-Fer.

L'Ae recommande de compléter la description du projet par la situation des logements et de la population du secteur du Bras-de-Fer.

1.2 Dossier de réalisation

Le projet d'aménagement a pour objet :

- la rénovation urbaine du Parc-aux-Lièvres, notamment la transformation de l'ensemble immobilier de la dalle, assurant le désenclavement du quartier ;
- la création d'une centralité urbaine structurée autour du réaménagement du pôle multimodal du Bras-de-Fer (requalification du bâtiment voyageurs de la gare RER D et insertion du bus à haut niveau de services TZen 4), intégrant également un pôle commercial (nouvelles enseignes au Bras-de-Fer autour de la gare, reconstitution de commerces existants au Parc-aux-Lièvres) ;
- la création d'une offre nouvelle de logements permettant de diversifier le parc et de rétablir les conditions de la mixité sociale ;
- la rénovation et le développement de l'offre en équipements publics (maison des services publics, crèche, centre de protection maternelle et infantile) ;
- la refonte de l'ensemble des espaces publics, du réseau viaire et la mise en place d'espaces végétalisés et notamment de noues¹¹ paysagères incluant la création de nouvelles pistes cyclables ;
- le développement de bureaux et de laboratoires autour de la gare, dans le prolongement du Campus Génopole.

⁹ En 1965 est adopté le Schéma d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (SDAURP) qui prévoit la mise en place des pôles de développement, situés entre 15 et 50 km du centre de Paris. Cinq villes-nouvelles seront créées : Evry-Ville-Nouvelle, Cergy-Pontoise, Marne-la-Vallée, Saint-Quentin-en-Yvelines et Melun-Sénart dont le programme est mis en œuvre dans le cadre juridique des opérations d'intérêt national (OIN). Le 7 février 2001, la signature de la convention de sortie de l'Opération d'intérêt national de la ville nouvelle d'Evry met officiellement fin au statut de ville nouvelle. Le Syndicat d'agglomération nouvelle (SAN) d'Evry devient alors la Communauté d'agglomération d'Evry-Courcouronnes-Bondoufle-Lisses.

¹⁰ L'urbanisme sur dalle est la séparation totale des cheminements piétons et de la circulation automobile. Il s'agit d'un « éclatement » de la rue en plusieurs niveaux selon sa fonction utile : soit liaison dynamique entre parties à rejoindre, soit espace de flânerie quasi statique. On crée un sol « artificiel ».

¹¹ Une noue est une sorte de fossé peu profond et large, végétalisé, avec des rives en pente douce, qui recueille provisoirement de l'eau de ruissellement, soit pour l'évacuer via un trop-plein, soit pour la laisser s'évaporer (évapotranspiration) et/ou s'infiltrer sur place permettant ainsi la reconstitution des nappes phréatiques. (Source : Wikipédia).

Le projet se veut une rupture avec les codes de la ville nouvelle associée aux grands ensembles et renoue avec ceux de la ville classique (formes urbaines moins hautes et plus fragmentées). La création de la ZAC en 2015 a donné lieu à un premier dossier qui a évolué notamment en réponse à la consultation du public.

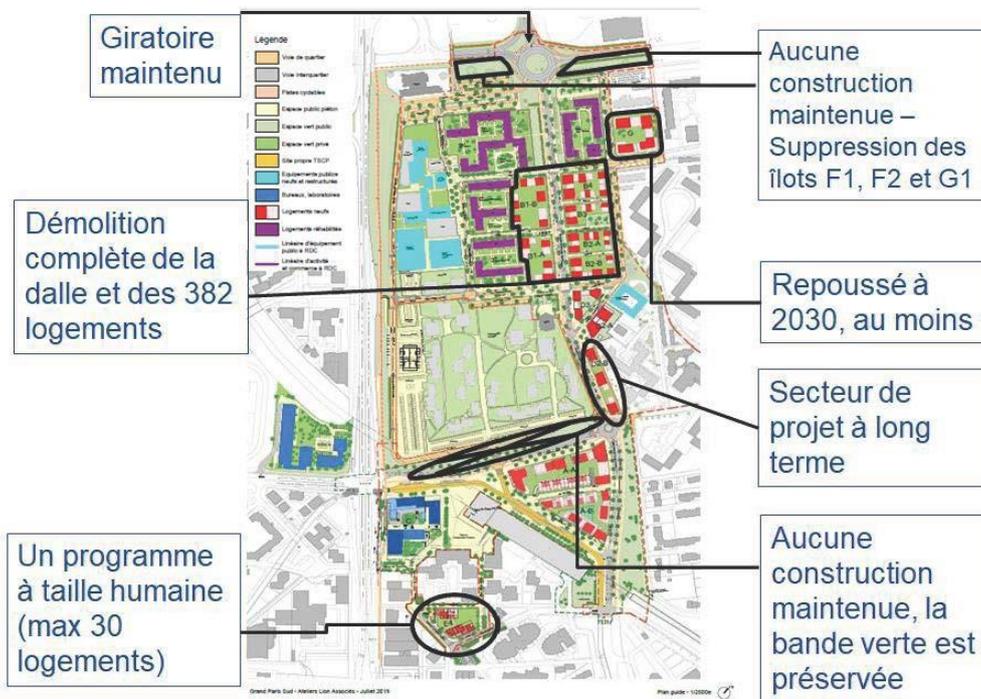


Figure 2- Modification de la programmation (2019) par rapport à l'étude d'impact de 2015 (Source : dossier)

Par rapport au dossier initial de création de la ZAC, la dalle est entièrement démolie (avec ses 382 logements) alors qu'était initialement prévue une démolition partielle, portant sur sa partie est (comprenant les cinq tours et les résidences Bizet et Mozart soit 277 logements). Le dossier de réalisation prévoit environ 900 nouveaux logements¹² (63 131 m² de surface de plancher), contre 2 000 initialement (132 000 m²). 382 logements sociaux sont démolis et 153 nouveaux logements sociaux sont construits sur le site. Les formes urbaines sont diversifiées (de la maison de ville jusqu'au petit collectif de quatre étages en moyenne). La constructibilité de certains lots est réduite.

¹² Collectifs, intermédiaires et individuels



Figure 3 – Visuel des démolitions et réhabilitations du Parc-aux-lièvres (Source : dossier)

La programmation commerciale initiale (2 500 m² de commerces) est maintenue ainsi que 9 000 m² pour des bureaux et laboratoires autour de la gare dans le prolongement du campus Génopole. Un certain nombre de résidences sociales (Placettes, Parvis, Jean-Moulin, Saint Exupéry) seront rénovées (375 logements). Le projet prévoit la création de 1 442 places de stationnement automobile¹³ (dont 441 en espace public). Le dossier tente d'expliquer l'évolution de l'offre de stationnement, entre les places créées, supprimées, en espace public et privé, à partir d'une étude de stationnement de 2019 dont seuls quelques extraits sont cités qui ne permettent pas de comprendre et de justifier cette évolution¹⁴. Ainsi, les chiffres retraçant « *le besoin maximum estimé* » varient sans que les raisons en soient explicitées.

L'Ae recommande de clarifier la présentation de l'offre de stationnement et de mieux justifier le nombre de places prévues par le projet.

¹³ À l'heure actuelle est constatée une surreprésentation du stationnement illicite alors même que l'offre de stationnement existante (payante ou privée) est sous-exploitée (cas du parking du Bras-de-Fer). Le dossier précise qu'« *une stratégie de réalisation progressive du projet doit permettre de réexaminer les besoins au fur à mesure de l'évolution du quartier et du développement de l'offre de transport en commun* ».

¹⁴ Pour les rapporteurs, le nombre de places passerait de 1 709 (dont 687 publiques) à 2 551.

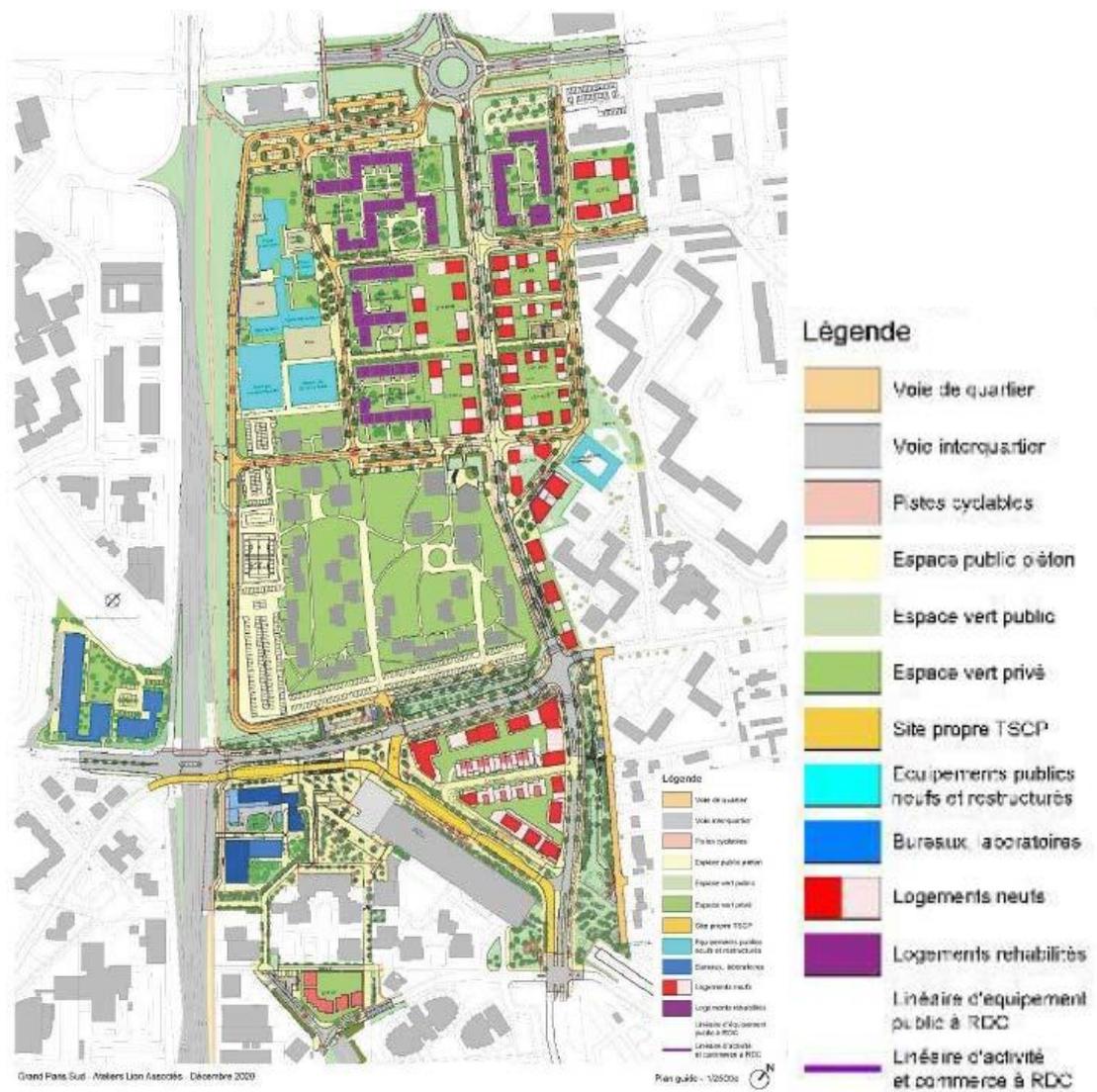


Figure 4- Schéma directeur de la ZAC Parc-aux-Lièvres-Bras-de-fer-2020 (Source : dossier)

Les équipements présents sur la dalle (mairie annexe, maison de quartier et relais assistante maternelle) sont relocalisés et regroupés en un même lieu (site La Fontaine-Mauriac) lui conférant le caractère de pôle public, sous la forme d'une Maison des services publics, édifiée à proximité du gymnase François Mauriac, lui-même reconstruit (et inauguré en novembre 2019). La transformation du groupe scolaire « La Fontaine-Mauriac-Perrault » est prévue en 2022 (intervention sur l'ensemble des bâtiments, passage de 6 à 8 classes pour l'école maternelle et de 10 à 11 classes pour l'école élémentaire, réfection des cours de récréation...). L'extension et la rénovation du groupe scolaire du Mousseau sont également prévues.

Le dossier précise que le bâtiment « voyageurs » de la gare RER du Bras-de-Fer sera rénové, un nouvel accès créé vers la place de la gare et les arrêts du TZen4 et qu'un pôle multiservice vélo sera aménagé. Les aménagements du réseau viaire, profondément modifié, sont décrits. L'aménagement de la ZAC est phasé dans le temps, certaines opérations étant déjà réalisées (le gymnase François Mauriac, l'opération immobilière Biovalley (391 logements, une crèche, deux commerces)) à proximité immédiate de la gare du Bras-de-Fer, réhabilitation des logements d'Essonne Habitat de la résidence Saint-Exupéry). Les travaux doivent se poursuivre jusqu'en 2028.

Le coût total est estimé à environ 158 millions d'euros HT.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet de ZAC a fait l'objet d'une concertation préalable du 15 janvier au 15 juin 2015 à l'initiative de la Communauté d'agglomération Évry Centre Essonne¹⁵, en application de l'article L. 103-2¹⁶ du code de l'urbanisme. Le conseil communautaire de la communauté d'agglomération a approuvé le dossier de création de la ZAC, par délibération du 1^{er} décembre 2015.

Le projet de ZAC a fait l'objet d'une évaluation environnementale et d'une enquête publique en septembre 2015. Le préfet de la région d'Île-de-France, en qualité d'autorité environnementale, a rendu un avis le 14 août 2015 préalablement à sa création.

La réalisation de l'opération a été confiée à la SPLA-IN « Porte Sud du Grand Paris » dans le cadre d'une concession d'aménagement dont le traité de concession, signé le 12 mars 2020, porte sur une durée de 11 ans.

Conformément à l'article R. 311-7 du code de l'urbanisme, le dossier de réalisation comprend le projet de programme des équipements publics à réaliser dans la zone, le projet de programme général des constructions à réaliser et les modalités prévisionnelles de financement de l'opération d'aménagement, échelonnées dans le temps. Le projet de dossier de réalisation transmis à l'Ae est présenté comme un document provisoire : « *la version finale sera établie au second trimestre 2021* ».

L'étude d'impact a été actualisée pour prendre en compte les modifications des programmations et d'autres études techniques, notamment sur la gestion des eaux pluviales. Une demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau a été déposée, le 13 avril 2021, auprès du service instructeur compétent (direction départementale des territoires de l'Essonne). Elle est jointe au dossier. Un dossier réglementaire¹⁷ doit être établi par le maître d'ouvrage pour chaque opération.

L'Ae a également été saisie, par courrier du préfet de l'Essonne en date du 21 avril 2021, du dossier d'autorisation environnementale actualisé. Elle est compétente pour rendre un avis sur l'étude d'impact actualisée en application du b) du 2^o de l'article R. 122-6 du code de l'environnement¹⁸. Une déclaration d'utilité publique n'est pas nécessaire, le foncier appartenant à des acteurs publics (Département de l'Essonne et Essonne Habitat).

L'opération est conforme au plan local d'urbanisme (PLU), révisé en septembre 2019 afin notamment d'opérer la mise en compatibilité du document¹⁹.

¹⁵ Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Essonne Sénart, depuis le 1^{er} janvier 2016.

¹⁶ Anciennement L. 300-2 du code de l'urbanisme.

¹⁷ À ce jour, seul Biovalley a fait l'objet d'un récépissé de déclaration n° 91-2016-00049 au titre de la loi sur l'eau délivré le 8 août 2016 (rubriques 1110 et 2150).

¹⁸ La formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable est compétente pour les projets élaborés sous maîtrise d'ouvrage d'établissements publics relevant de la tutelle du ministre chargé de l'environnement, ou agissant pour le compte de celui-ci.

¹⁹ Une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) dédiée au projet et une OAP thématique « trame verte et bleue » ont été créées et la ZAC est passée d'une zone URM2 (zone urbaine résidentielle mixte) en URM2 * (secteur de projet concerné par l'OAP).

Le formulaire d'évaluation simplifiée des incidences Natura 2000²⁰, joint au dossier et concluant à l'absence d'incidences significatives du projet, n'appelle pas d'observation de l'Ae.

Le dossier précise que dans le cadre de l'approbation du dossier de réalisation, il fera l'objet d'une mise à disposition du public par voie électronique, en application de l'article L. 123-19 du code de l'environnement. Une enquête publique sera par ailleurs organisée dans le cadre de l'autorisation environnementale²¹.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, dans la continuité du premier avis, les principaux enjeux du projet sont :

- l'évolution du paysage urbain et la maîtrise de la place de la voiture ;
- la gestion des eaux, notamment pluviales ;
- la réduction des risques sanitaires pour les populations, notamment liés à la présence d'amiante et de plomb dans les immeubles démolis, aux nuisances sonores et à la pollution de l'air ;
- l'adaptation au changement climatique ;
- la maîtrise des consommations d'énergie ainsi que des émissions de gaz à effet de serre.

2. Analyse de l'étude d'impact

Le choix du maître d'ouvrage de présenter une étude d'impact actualisée devrait permettre au public de disposer d'un dossier complet et lisible. La lecture en principe facilitée par l'emploi d'une couleur différente pour marquer les rares ajouts venant compléter le dossier initial, est rendue complexe par le défaut de mise en cohérence du reste du texte avec ces modifications. En outre, plusieurs opérations sont déjà engagées voire achevées, si bien qu'il est difficile de savoir à quel état d'avancement le dossier fait référence lorsqu'il est question de l'état initial, actuel ou futur. Enfin, les études, notamment pour le dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, ont été confiées à deux bureaux d'études différents pour chacun des deux quartiers, avec des méthodes et modes de représentation graphique sensiblement différents, si bien qu'il est parfois difficile d'avoir une vision consolidée et de savoir si les écarts sont liés à la nature du projet lui-même ou à une différence d'approche méthodologique.

Par ailleurs, et compte tenu de la genèse du projet, il n'est pas non plus toujours aisé de savoir si les informations données sont relatives à l'ensemble du projet ou au seul quartier du Parc-aux-Lièvres.

Enfin, les rapporteurs ont dû évoluer entre des documents papiers, non numérisés, et d'autres numérisés non imprimés, et ont déploré l'absence systématique des études thématiques ou sectorielles qui devraient figurer en annexe de l'étude d'impact.

²⁰ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

²¹ Les rapporteurs ont interrogé le porteur du projet pour savoir s'il envisageait de fusionner ces deux consultations, ou à tout le moins de les coordonner, pour en faciliter la compréhension par le public, le porteur de projet y est favorable sous réserve de la faisabilité juridique.

L'Ae recommande d'améliorer la forme du dossier d'étude d'impact et de veiller à sa cohérence et son actualisation pour en faciliter la lecture et la compréhension par le public.

Plus de six ans après le premier dossier et alors que certaines opérations sont déjà achevées, le projet reste encore trop imprécis sur certains points.

L'analyse qui suit se focalise sur les compléments apportés ou ceux qui auraient dû être apportés à l'étude d'impact, en rappelant le cas échéant les enjeux les plus sensibles pour le projet, déjà signalés dans le premier avis d'autorité environnementale.

2.1 État initial

Climat

Dans le périmètre de la ZAC, le secteur de la dalle est particulièrement sujet au phénomène d'îlot de chaleur urbain. L'état initial a été complété d'une représentation de la thermographie « été » des îlots urbains présents sur le site et des quartiers environnants. L'enjeu relatif au phénomène d'îlot de chaleur est qualifié de moyen.

Risques naturels

Les risques naturels présents dans le périmètre d'étude élargi (retrait-gonflement des argiles, inondations par débordement de la Seine ou de nappes) n'affectent pas le périmètre du projet.

Pollution des sols et risques industriels

Selon le dossier, le secteur d'étude n'est pas concerné par un risque technologique (absence d'établissements Seveso). On relève néanmoins que deux canalisations de transport de matières dangereuses – gaz et hydrocarbures – traversent le site du projet d'ouest en est, sous les parkings existants au nord. L'enjeu est qualifié de moyen. L'étude d'impact a été complétée par le plan des réseaux correspondants et rappelle que ces canalisations induisent des contraintes pour l'implantation d'établissements recevant du public (ERP) à proximité²². Aucun site pollué n'a été recensé sur le secteur d'étude, d'après la base de données Basol²³. En revanche, trois sites potentiellement pollués sont recensés (base de données Basias) : deux locaux de chaufferies des bâtiments du quartier Parc-aux-Lièvres et une blanchisserie, aujourd'hui fermée. Faisant suite aux recommandations émises par l'autorité environnementale, plusieurs investigations géotechniques ont été conduites en 2016 et en 2018. Sur trois sondages menés en 2016, deux valeurs seuils sont dépassées, pour le fluorure (10 mg/kg sur 3–5 mètres) et le molybdène, l'étude concluant pour ce dernier que le mélange des terres devrait permettre de résoudre cette difficulté. De nouveaux sondages seront réalisés après démolition des immeubles.

Des diagnostics réalisés en 2016 sur l'ensemble des bâtiments de la dalle du Parc-aux-Lièvres révèlent la présence de matériaux amiantés dans les bâtiments et la présence de plomb pour certains composants. Les sondages réalisés en 2018 dans les enrobés de voirie ont permis de conclure à l'absence d'amiante ou d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP).

²² Article R. 555-30 du code de l'environnement ;

²³ Basol : Base de données sur les sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) ; Basias : Inventaire historique de Sites Industriels et Activités de Service.

Paysage et milieux naturels

Situé sur un plateau autrefois voué à l'agriculture, le paysage a été très profondément remanié dans les années 1960-70 par la création de la ville nouvelle. La dalle d'une hauteur de quatre mètres et les cinq tours de quatorze étages limitent les vues au sein même du quartier. Elles-mêmes sont très nettement visibles des coteaux et des villes en rive droite de la Seine²⁴ ou de la Francilienne, ce qu'illustre bien l'étude d'impact, complétée sur ces points comme le recommandait le premier avis de l'autorité environnementale. La minéralité de la dalle tranche avec l'environnement urbain végétalisé, y compris dans le reste du quartier avec des cœurs d'îlots souvent densément arborés.



Figure 5 : Vue de la dalle depuis le Nord du site (Source : dossier)

Le paysage est également dominé par les infrastructures (l'emprise de la RN7 est qualifiée de « surdimensionnée ») et par les vastes emprises des pôles industriels et de recherche qui contribuent à le scinder. L'étude d'impact souligne que l'enjeu est de recréer des liens entre ces quartiers. Pour ces raisons, le paysage et la nécessité de retrouver un lien entre les différentes entités paysagères ont été requalifiés d'enjeu fort.

Le site du projet se caractérise par la présence affirmée du végétal mais n'abrite pas d'« espaces végétalisés naturels ». Le quartier est situé à proximité du Parc Henri Fabre (d'une superficie de 15 ha, fragmenté en sous-espaces par des voiries routières) et également à proximité du bois de la Grange.

L'orientation d'aménagement et de programmation (OAP)²⁵ « Trame verte et bleue » du PLU d'Évry identifie les quartiers du Parc-aux-Lièvres et du Bras-de-Fer comme un secteur devant développer des aménagements participant à la trame verte et des îlots de fraîcheur, sans pour autant constituer une trame verte au sens du Schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

En bordure est de la RD 91 est évoqué un espace vert paysager²⁶, protégé au titre de l'article L. 151-23 du code de l'urbanisme, « qui nécessitera d'être pris en compte dans le cadre du projet d'aménagement de la ZAC ». Le dossier ne fournit pas d'autres précisions.

²⁴ Soisy-sur-Seine, Étiole, Saint-Germain-lès-Corbeil

²⁵ Au sein du plan local d'urbanisme (PLU, PLUi), les OAP expriment de manière qualitative les ambitions et la stratégie d'une collectivité territoriale en termes d'aménagement (Source : Cerema)

²⁶ Une « vue » de l'espace vert paysager protégé figure au dossier.

Si le dossier note l'absence d'espèces végétales ou animales d'intérêt remarquable ou patrimonial, il met en exergue l'abondance et la diversité des espaces verts, bien répartis sur l'ensemble du territoire. Il en fait une description qualitative illustrée par des photos, mais ne fournit aucun inventaire précis et quantifié, alors même qu'ils constituent un enjeu fort du projet.

L'Ae recommande de compléter l'état initial des espaces verts par un inventaire précis et quantifié des espèces végétales présentes.

Le site est constitué de sols argilo-sableux à graveleux dont les études géotechniques²⁷ ont confirmé qu'ils sont faiblement perméables à perméables offrant un « *potentiel d'infiltration moyennement favorable* ». Il n'est concerné par aucun cours d'eau, ni zone humide, et se situe en marge de la nappe de Beauce dont la présence est possible dès 2-3 mètres de profondeur, c'est-à-dire à plus de 1m des futurs ouvrages de gestion des eaux pluviales.

Aucun site Natura 2000 n'est présent à proximité.

Qualité de l'air

L'état initial de la qualité de l'air est caractérisé par les données (1999-2011) de la station de mesures Airparif située sur la commune d'Évry²⁸ sans plus de précision sur sa localisation alors même que le dossier constate « *qu'au droit du site du projet, les infrastructures de transport sont génératrices d'émissions de polluants, notamment la RN7* ». Il conclut, sur la base de ces données que « *les normes de qualité de l'air en vigueur sont respectées* » et attribue un niveau moyen à cet enjeu, alors même que cet enjeu est signalé par l'agence régionale de santé (ARS) qui demande que des mesures *in situ* portant notamment sur le benzène, le dioxyde d'azote, les PM_{2,5} et PM₁₀²⁹ soient réalisées.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact en matière de qualité de l'air par des mesures in situ portant notamment sur le benzène, le dioxyde d'azote, les particules et de requalifier le niveau d'enjeu en conséquence.

Desserte, trafics, bruit

L'ensemble des boulevards urbains qui traversent le site sont des infrastructures de transport génératrices de bruit³⁰.

L'Ae recommande de joindre au dossier les résultats de l'étude de trafic et de l'actualiser.

²⁷ Réalisées à partir de 2016 et répondant aux recommandations de l'avis de l'autorité environnementale

²⁸ 1 place Mendès France, proche de la préfecture, et à égale distance entre l'A6 à l'ouest et la RN7 à l'est, alors que le site du projet est à l'est de ces deux infrastructures (longé par la RN7) et au nord de la RN104

²⁹ NO₂ = dioxyde d'azote ; les PM_{2,5}(abréviation de l'anglais particulate matter), désignent les particules dont le diamètre est inférieur à 2,5micromètres (noté µm soit 1 millième de millimètre). Les particules respirables qui peuvent pénétrer dans les alvéoles pulmonaires sont dites fines (PM₁₀), très fines (PM₅) et ultrafines (PM_{2,5}).

³⁰ RN7 : catégorie 2 ; RD91 : catégorie 4 et 3 ; RD93 : catégorie 3 ; RD930 catégorie 5 classement ligne de bus ; RER B (catégorie 2 (hors tunnel) ; il existe cinq catégories d'infrastructure selon le niveau sonore recensé, le classement va de la catégorie 1 la plus bruyante à la catégorie 5 la moins bruyante. Seules sont classées les infrastructures de transport terrestre les plus importantes (s'agissant des voies routières, plus de 5 000 véhicules/jour).

Les relevés de bruit³¹ et l'étude de modélisation ont été réalisés en 2014. Le dossier a été complété avec les cartes stratégiques de bruit routier et ferré (Grand Paris Sud 2018) qui montrent que le projet est principalement soumis au bruit lié à la RN7. Les niveaux sonores varient de 50 à 63,5 dB(A) pour la période diurne et de 40 à 52,5 dB(A) pour la période nocturne. L'ambiance acoustique est en conséquence considérée comme modérée sur tout le site et l'enjeu est qualifié de moyen. Le dossier précise que le site d'étude n'est pas concerné par le bruit lié à la voie ferrée du RER D, qui passe en souterrain. Le dossier ne comprend toutefois pas d'étude vibratoire.

L'Ae recommande la réalisation d'une étude vibratoire.

Conformément au premier avis de l'autorité environnementale, la part des différents modes de transport dans les déplacements des habitants du quartier a été précisée³² (voiture : 41 % (contre 60 % pour le département de l'Essonne), marche à pied : 42 %, transports en commun : 15 %, deux roues : 2 %).

Assainissement

Le réseau d'assainissement, de type séparatif, connaît une saturation des réseaux d'eaux pluviales entraînant des inondations régulières lors des épisodes pluvieux. Le dossier reste assez peu précis en notant que « pour la majorité de la ZAC « Parc-aux-Lièvres-Bras-de-Fer », le dimensionnement actuel des réseaux est suffisant pour évacuer le débit d'eau pluviale d'une pluie de période de retour 20 ans à l'exception de certains réseaux », et renvoie au dossier loi sur l'eau.

2.2 Le choix du parti d'aménagement retenu

Les premières études ont été lancées dès 2007. Le projet s'inscrit dans un processus de renouvellement urbain global sur le territoire de la ville conforme aux préconisations du « projet de ville » de 2006. L'objectif est d'inverser le processus de déqualification du quartier. Le projet initial ne prévoyait pas la démolition des bâtiments installés sur la dalle. Avec la perspective d'un conventionnement avec l'agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU), plusieurs scénarios ont été étudiés pour aboutir, en juin 2016, au choix du scénario 2 prévoyant la démolition complète de la dalle et des 382 logements. Le scénario 1 (démolition partielle de la dalle sur sa partie est, des cinq tours et des résidences Bizet et Mozart soit de 277 logements) est abandonné. Le scénario 2 permet une transformation plus profonde et durable du quartier : désenclavement du site, retour « au niveau de la rue », diversification des formes urbaines avec des hauteurs et des emprises plus modérées, agencement en îlots plus petits, requalification du paysage urbain, meilleure ouverture et perméabilité du quartier avec des percées facilitant l'accès aux équipements publics, cadre de vie « à taille humaine » et à l'échelle du piéton, meilleure mixité sociale. Après 2018, la programmation immobilière de la ZAC a été revue à la baisse, la démarche de concertation menée depuis 2015 avec les habitants faisant ressortir leur réticence à une densification excessive du quartier. Ainsi aujourd'hui la programmation prévisionnelle de la ZAC porte sur un total d'environ 900 logements

³¹ Norme NF S 31-085 : caractérisation et mesure du bruit dû au trafic routier (novembre 2002). Les résultats des mesures, recalés sur le trafic moyen journalier annuel de 2014, permettent d'avoir une photographie de l'ambiance sonore au droit des points de mesure.

³² Ces résultats peuvent surprendre, alors que le quartier est bien desservi en transports en communs, mais l'offre de stationnement est importante dans l'état initial et, comme il a été dit aux rapporteurs, l'irrégularité du trafic du RER D inciterait les résidents à privilégier leur véhicule personnel.

(contre 1 800 logements envisagés en 2015), et la construction de plusieurs îlots a été annulée, revue à la baisse ou reportée.

Les évolutions du plan guide sont bien décrites, secteur par secteur, en comparant le projet en 2015 et 2020.

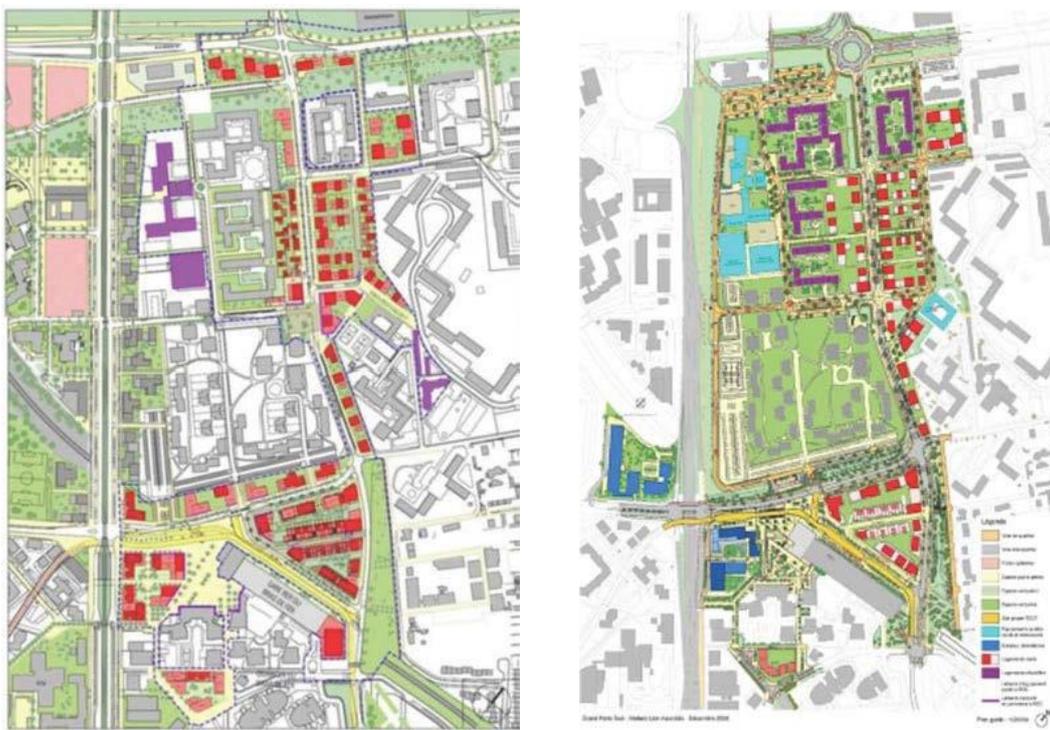


Figure 6 : Comparaison Plan guide de 2015 et schéma directeur de la Zac 2020 (identique à la figure 4)
(Source dossier)

Le caractère structurant de l'avenue du Maréchal Leclerc et du boulevard du Maréchal de Lattre de Tassigny est affirmé.

Les données relatives à l'évolution du nombre de logements et de la population ont été actualisées, mais le dossier fournit des informations dispersées et pas toujours cohérentes qui ne permettent pas de connaître avec précision le nombre initial de logements et d'habitants, notamment du quartier du Bras-de-Fer, la situation actuelle et les perspectives au terme du projet.

L'Ae recommande, pour la complète information du public, de présenter sous forme d'un tableau synthétique les données relatives au nombre de logements et d'habitants (état initial, situation actuelle, perspectives au terme du projet).

La présentation des partis d'aménagement n'appelle pas d'observation de la part de l'Ae. Elle pourrait néanmoins mettre davantage en exergue les motifs environnementaux qui ont guidé la démarche, notamment ceux concernant les principaux enjeux signalés dans le premier avis de l'autorité environnementale (paysage urbain, trame verte, eaux pluviales, consommations énergétiques...).

2.3 Analyse des incidences du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

2.3.1 Incidences temporaires de la phase chantier (démolition/construction)

La démolition des immeubles générera un volume d'environ 70 000 m³ de béton. Environ 20 000 m³ sont réutilisables sur le site. L'étude est générique sur les mesures de précaution prises et conclut que « *la démolition des bâtiments sera maîtrisée afin d'en limiter les nuisances* ». Elle gagnerait à être précisée à ce stade sur ces aspects, compte tenu de la présence avérée d'amiante et de plomb dans certains composants des bâtiments de la dalle du Parc-aux-Lièvres.

Le nombre de véhicules supplémentaires générés par le chantier n'est pas précisé, alors même que celui-ci s'étale sur une longue durée et vient s'ajouter à d'autres chantiers situés à proximité (cf. 3.3.3). Pour les aspects hydrogéologiques et la protection de la ressource en eau, elle renvoie au dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, ce qui n'appelle pas d'observation de la part de l'Ae.

Le dossier prévoit la conservation d'un certain nombre d'arbres sur le site, sans toutefois préciser lesquels. Les travaux d'abattage seront réalisés hors période printanière.

Plusieurs incidences négatives sont anticipées, avec des mesures associées pour les éviter ou les réduire : pollutions accidentelles, envols de poussières, nuisances sonores, dérangement de la faune. Néanmoins, pour l'Ae, certaines incidences mériteraient d'être plus précisément décrites, notamment :

- les volumes de déchets par type et nature et leur devenir ;
- les effets des travaux sur les circulations et leurs incidences sur le bruit et la qualité de l'air ;

L'Ae recommande de compléter le dossier sur les incidences en phase travaux.

2.3.2 Phase exploitation

Climat, énergie et émissions de gaz à effet de serre (GES)

L'étude d'impact a été complétée par une analyse bioclimatique (réalisée en 2020) présentant les résultats des modélisations aérauliques³³ à l'année et d'ensoleillement en été. Certaines zones présentent un risque d'îlot de chaleur dont le groupe scolaire François Mauriac, la place du Bras-de-Fer ou l'avenue des Coquibus. Des mesures de prévention sont prises comme le choix des matériaux, les revêtements, la végétation (promenades arborées), le recours à des sols perméables à albédo³⁴ élevé, le choix des usages. La gestion des eaux pluviales via le recours à des noues plantées devrait contribuer également à réduire le phénomène d'îlots de chaleur.

³³ L'aéraulique désigne la branche de la [physique](#) qui traite de l'étude de l'écoulement de l'air et de ses applications.

³⁴ L'albédo désigne le pouvoir réfléchissant d'une surface. C'est la fraction de l'énergie solaire globale réfléchiée par une surface, fonction de sa couleur mais aussi de sa texture et porosité. Sa valeur est comprise entre 0 et 1 et plus une surface est réfléchissante, plus son albédo se rapproche de 1. (Source guide ISadOrA)

Une part significative de résidences sociales (375 logements) feront l'objet de travaux de ravalement et d'isolation thermique des façades, toitures terrasses, sous-sols et caves. L'objet de ces travaux est de réduire la consommation énergétique³⁵ de 34 %.

Pour les 900 nouveaux logements projetés dans la ZAC, le cahier des prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales (CPAUE) indique que « *selon la réglementation énergétique 2020 (RE2020), les constructions neuves devront atteindre a minima le niveau RT2012-20 % et que dans le cas où les objectifs de la RE2020³⁶ seraient plus ambitieux, ils prévaudront* ». Il recommande en outre de « *rechercher l'atteinte du niveau passif (Passive House) ou Bepos (Bâtiment à énergie positive) sur 10 % des logements* ». Si certains des termes utilisés « *rechercher l'atteinte d'un niveau E3C1 du label E+C-³⁷* » pourraient être davantage explicites et prescriptifs, les indications vont dans le sens d'une sobriété énergétique et d'un meilleur confort pour les habitants, par exemple « *Les constructeurs devront réaliser une « simulation thermique dynamique du projet qui permettra de justifier le choix du dispositif d'occultation optimum vis-à-vis de l'inconfort estival* ».

Le même document précise qu'il est demandé³⁸ un raccordement de 100 % des projets au réseau de chaleur de la ville d'Évry-Courcouronnes, qualifié de « vertueux » car caractérisé par un taux d'énergie renouvelable s'élevant à 55 % de la récupération d'énergie fatale du site d'incinération des déchets de l'Écosite de Vert-le-Grand avec en 2022 un taux d'énergie renouvelable qui devrait atteindre 77 % grâce à la réalisation d'une installation de géothermie profonde sur la nappe du Dogger. L'étude d'impact a également été actualisée sur ce point. Le CPAUE précise qu'une « *réflexion sur l'électricité renouvelable par le photovoltaïque sera à intégrer* », sans que la portée réelle de cette demande puisse être mesurée.

L'étude d'impact précise dans l'état initial qu'actuellement (sans qu'on sache si ces chiffres sont toujours d'actualité), 621 logements bénéficient du chauffage collectif ou au fuel sur le quartier du Parc-aux-Lièvres.

La pollution atmosphérique liée aux véhicules des usagers du site produira divers gaz à effet de serre (CO, CO₂, COV, N₂O, etc.). Le projet comportera des aménagements (tels que la création de contre-allées par exemple) favorisant les modes de déplacements doux (piétons, vélos³⁹). La future desserte en transport en commun en site propre (TCSP) et le réaménagement du pôle d'échange multimodal du Bras-de-Fer devrait favoriser l'offre en transport en commun.

³⁵ Passant de 154 kW/m²/an (étiquette D) à 101 kW/m²/an (étiquette C ; équivalent niveau BBC rénovation

³⁶ En matière de réglementation thermique, cette nouvelle réglementation qui n'est pas significativement plus contraignante que le niveau RT2012 - 20 %, entre en vigueur en 2022.

³⁷ L'État a créé un label pour contribuer à la lutte contre le changement climatique pour la construction neuve. Ce label, volontaire, est dédié à la valorisation de ces deux objectifs (généraliser les bâtiments à énergie positive et à faible empreinte carbone) : le label Énergie + Carbone - (E+C). Source : <https://www.certivea.fr>

³⁸ Par délibération du 29 juin 2015 le conseil communautaire a imposé le raccordement au réseau de chaleur de tous les projets neufs situés dans le périmètre de délégation. Le raccordement est également obligatoire pour les bâtiments existants faisant l'objet de travaux de rénovation importants (notamment lors du remplacement de l'installation de production de chaleur), dès lors qu'ils sont situés dans les zones de développement prioritaire. Suite à ce classement, la réalisation d'une étude de faisabilité d'approvisionnement en EnR n'est pas exigée pour les différentes opérations dans le périmètre de classement (dernier alinéa de l'article R. 111-22-1 du code de la construction et de l'habitation).

³⁹ Grand Paris Sud Essonne Sénart s'est doté d'un plan vélo 2019-2026 qui prévoit notamment, d'ici 2022, la réalisation d'un équipement dédié au sein de la gare d'Évry Bras-de-Fer Gépole.

Le dossier rappelle les objectifs du plan climat air énergie territorial (PCAET) adopté par GPS en 2019. Ce plan prévoit notamment une réduction de 20 % des consommations énergétiques des logements et la réduction de 45 % des émissions de gaz à effet de serre, d'ici 2030. Alors qu'aucune analyse précise n'est fournie, notamment pour ce qui concerne les émissions de GES du projet, tant en phase de travaux que d'exploitation, le dossier affirme qu'il « *ne remet pas en cause le PCAET* ».

L'Ae recommande de compléter l'analyse du bilan énergétique et d'émission des gaz à effet de serre du projet (phase de travaux y compris énergie et émissions des GES associées aux matériaux et d'exploitation) afin de mieux apprécier sa contribution au plan climat air énergie territorial de la métropole du Grand Paris Sud Essonne Sénart, notamment pour ce qui concerne les déplacements en véhicule individuel, la consommation énergétique des logements et de prévoir, le cas échéant, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

La suppression de la dalle, le rétablissement d'une trame verte et le système de traitement des eaux pluviales devraient contribuer à atténuer les effets d'îlot de chaleur.

Analyse de trafic et qualité de l'air

Le nouveau profil⁴⁰ de l'axe Maréchal Leclerc – Maréchal de Lattre de Tassigny (RD 91) devrait avoir pour conséquence la diminution du transit sur cet axe (baisse estimée à environ 10 % de trafic reporté). Un report est aussi attendu depuis cet axe vers les rues F. Mauriac et F. Chopin, alors connectées à la RN7, et donc vers la RN7 elle-même. L'étude d'impact, complétée en mars 2018, s'est fondée sur un nombre de nouveaux logements estimés à 1 437 lequel a été sensiblement réduit dans la nouvelle programmation suite à la concertation avec le public, se traduisant par un accroissement du nombre de véhicules. Une nouvelle mise à jour n'a pas été réalisée, le dossier considérant que cette « *approche pessimiste du trafic* » garantit ainsi un maximum de fluidité en situation future. Son analyse porte uniquement sur la fluidité du trafic. L'impact sur le trafic de la nouvelle ligne TZen 4 mise en service en 2022 n'est pas décrit.

Le dossier conclut que « *à l'échelle locale, déjà fortement urbanisée, l'impact de l'aménagement du quartier sur la santé par l'intermédiaire des polluants atmosphériques sera nul* ». L'Ae rappelle au contraire que toute exposition supplémentaire à des polluants atmosphériques accroît le risque sanitaire auquel les populations sont exposées. Par ailleurs, faute d'avoir précisément quantifié la pollution de l'air dans l'état initial (cf.2.1), l'étude d'impact n'est pas en mesure d'apprécier ses incidences sur les futurs habitants de la ZAC, et l'évolution de l'indice population pollution⁴¹ ainsi que des risques sanitaires afférents.

L'Ae recommande de quantifier précisément les incidences liées à la pollution de l'air pour les futurs occupants de la ZAC, de compléter l'étude d'impact par l'évolution de l'indice population – pollution et d'en tirer les conséquences le cas échéant en matière d'évitement, de réduction et si besoin de compensation.

⁴⁰ L'axe de Lattre de Tassigny - Leclerc, actuellement à 2x2 voies, sera retraité en voie de desserte de quartier, avec une voie par sens (objectif de recoudre le tissu urbain) ; certains carrefours au caractère très routier et peu fonctionnel pour les modes actifs, seront retraités en carrefours urbains (carrefour du Mal Leclerc - Mal Juin, « rond-point du-Parc-aux Lièvres », où les actuels giratoires sont peu favorables aux piétons et vélos, ainsi que le carrefour bd des Coquibus/RD910.

⁴¹ Indicateur qui présente de manière synthétique l'exposition potentielle des personnes à la pollution atmosphérique. Il résulte du croisement des concentrations des polluants retenus et des populations exposées sur le domaine d'étude

Nuisances sonores

L'étude acoustique a été réalisée en 2015, en fonction des estimations de trafic, pour un nombre total de 2 200 logements créés et/ou réhabilités, contre désormais environ 900 logements. Le dossier précise que le trafic généré devrait du fait de la réduction du nombre de logements être moins important, de même que les nuisances sonores. Des cartes font apparaître l'évolution du niveau sonore entre l'état initial et l'état futur permettant de visualiser les zones où le niveau sonore augmentera et diminuera (en période diurne et nocturne, à 4 mètres et 8 mètres du sol). Les immeubles, côté dalle, actuellement protégés du bruit routier émis par le boulevard Maréchal Leclerc, ne le seront plus du fait de la démolition de la dalle qui faisait écran. Ces cartes n'ont pas été réactualisées.

Pour les bâtiments existants, l'étude acoustique précise que l'aménagement de la RD91 (cat 4) ne va pas engendrer d'augmentation du niveau sonore de plus de 2 dB(A) en façade des bâtiments existants, *« cet aménagement n'étant dès lors pas considéré comme une transformation significative au sens de l'arrêté du 9 janvier 1995⁴² relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres et qu'il n'y a donc pas de traitement acoustique particulier à mettre en œuvre »*.

L'Ae rappelle que même si le projet lui-même n'apporte pas d'augmentation significative des nuisances sonores (plus de 2dB(A)) sur les bâtiments existants, le rappel de la seule réglementation comme justification est insuffisant.

En outre, la nouvelle rue Pasteur va augmenter le niveau sonore de plus de 2 dB(A) pour les bâtiments existants. Le dossier conclut que *« les niveaux sonores resteront inférieurs à 60 dB(A)⁴³ en période diurne et inférieurs à 55 dB(A) en période nocturne (seuils maximaux admissibles prescrits par l'article 2 de l'arrêté du 5 mai 1995 pour les zones sonores préexistantes modérées) »⁴⁴*. Pour d'autres voies existantes (notamment la rue Frédéric Chopin et la rue Claude Debussy) le niveau sonore en façade des bâtiments existants sera également potentiellement modifié de plus de 2 dB(A) ce qui correspond à une transformation significative. Le dossier conclut *« qu'une attention particulière devra être portée sur ces zones pour limiter l'impact acoustique à 60 dB(A) maximum en période de jour et 55dB(A) maximum en période de nuit (objectifs définis pour les zones modérées) »*. En outre, en l'absence de données de trafic, certaines voies créées n'ont pas été modélisées. Là aussi, le dossier évoque la nécessité d'une « attention particulière ». L'Ae signale l'imprécision des termes employés et des engagements.

Pour les bâtiments à créer, les isolements⁴⁵ acoustiques des façades ont été définis de manière à respecter les objectifs d'obtenir un niveau sonore dans les pièces de vie inférieur à 35 dB(A) en période de jour et à 30 dB(A) en période de nuit⁴⁶ (en prenant en considération une marge de sécurité pour l'atteinte de ces objectifs). Des modélisations des niveaux de bruit sont fournies pour des

⁴² La référence est inexacte (cet arrêté, qui ne concerne que les établissements d'enseignement, a été abrogé par l'arrêté du 25 avril 2003).

⁴³ Contradictoire avec l'analyse de l'état initial (voir § 2.1)

⁴⁴ Étant noté que les valeurs recommandées par l'OMS sont inférieures (53 dBA (Lden) de jour et 45 dBA (Lnight)).

⁴⁵ Pour les bâtiments le long de la RD91 : DnT,A,tr ≥ 35 dB ; le long de la RN7 : DnT,A,tr ≥ 40 dB ; le long de la RD93 : DnT,A,tr ≥ 38 dB ; le long de la RD930 : DnT,A,tr ≥ 35 dB ; le long de la rue Pasteur : DnT,A,tr ≥ 30 dB

⁴⁶ Arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

hauteurs de 4 et 10 mètres, en périodes diurne et nocturne. L'Ae relève que n'est pas fournie une modélisation des niveaux de bruit, étage par étage, selon ce qui est traditionnellement requis.

Le dossier précise que ces objectifs d'isolation acoustique des façades devront être validés par la mise à jour des classements sonores des infrastructures de transports terrestres de la commune d'Évry-Courcouronnes, dont le calendrier n'est pas précisé.

À l'instar de l'ARS, l'Ae constate les écarts entre l'isolation des immeubles neufs et des immeubles existants.

Parmi les mesures de réduction, le dossier met l'accent sur la requalification du boulevard du Maréchal Leclerc et de la RD 930, le nouveau profil de ces voies, leur morphologie et conclut qu'ils inciteront les automobilistes à une vitesse limitée, facteur de réduction des émissions sonores des véhicules. Le plan du nouveau quartier a par ailleurs été pensé de manière à implanter les bâtiments d'activités et les équipements le long de la RN7, axe le plus bruyant, enfin des îlots de projet ont été supprimés le long du boulevard des Coquibus et du Maréchal Juin.

L'Ae recommande de compléter le dossier d'une cartographie permettant de visualiser clairement les niveaux sonores attendus en façade avant et après les travaux selon les types d'immeubles concernés (neufs et existants), de modéliser les voies créées qui ne le sont pas et de préciser dans le dossier, la signification des termes « vigilance » ou « attention particulière » et, le cas échéant, de formaliser explicitement des engagements de réduction en conséquence (60 dB(A) maximum en période de jour et 55dB(A) maximum en période de nuit).

Assainissement

L'étude d'impact renvoie au dossier d'autorisation environnementale (loi sur l'eau) pour ce qui concerne l'hydrologie et l'hydrogéologie. Certains secteurs dont les travaux sont déjà engagés (gymnase Mauriac, maison des services publics), tout en étant « *bien intégrés au présent dossier* » n'ont pas donné lieu à un dossier loi sur l'eau ; d'autres (îlot « Bio Valley ») ont déjà fait l'objet d'un dossier loi sur l'eau (en 2016), tout en étant également intégrés à ce dossier. En outre, deux bureaux d'études ont traité séparément les secteurs du Parc-aux-Lièvres et du Bras-de-Fer, ce qui ne facilite pas la compréhension du dossier. Ainsi, même amélioré sur certains points à la demande du service instructeur, le dossier loi sur l'eau reste d'une lecture complexe.

Le règlement d'assainissement de l'ex Communauté d'agglomération Évry Centre Essonne comme celui du PLU d'Évry prévoient la mise en œuvre du principe de « zéro rejet » aux collecteurs d'eaux pluviales pour les pluies courantes (jusqu'à la pluie de 10 mm, représentant 80 % de la pluviométrie annuelle). Il préconise la mise en place de la gestion à la parcelle avec notamment des solutions d'infiltration permettant l'absence de rejet d'eaux pluviales vers les collecteurs publics.

Lorsque le principe du « zéro rejet » ne peut être techniquement mis en œuvre, en raison de la difficulté ou l'impossibilité d'infiltration dans le sol (sur justification par une étude de sol notamment), le ou les ouvrages de stockage doivent être dimensionnés pour un événement pluvieux d'occurrence vingtennale⁴⁷, avec un débit de fuite maximal autorisé de 1l/s/ha imperméabilisé. La qualité physico-chimique des eaux rejetées doit être bonne.

⁴⁷ Une pluie vingtennale ou vicennale est une pluie qui se produit en moyenne tous les 20 ans.

Les dispositifs mis en place pour contenir ces volumes d'eau sont : les noues urbaines, les noues paysagères, les fosses d'arbres et structures drainantes sous parking, les structures drainantes sous voirie, des bassins de rétention, des places publiques inondables....

Sur le secteur du Parc-aux-Lièvres, le projet permet une gestion des eaux pluviales jusqu'à une occurrence vicennale en utilisant les techniques de gestion à la source des eaux pluviales. Les pluies courantes sont gérées en « zéro rejet » par évapotranspiration dans les ouvrages dimensionnés pour le stockage avec rejet à débit régulé de l'évènement vicennal. Les pluies fortes, jusqu'à la pluie d'occurrence vicennale, seront gérées soit par stockage-infiltration, lorsque les conditions géotechniques le permettent, soit par stockage-régulation, les dispositifs étant raccordés au réseau avec débit de fuite limité à 1 l/s/ha.

Sur le secteur du Bras-de-Fer, deux ouvrages de stockage permettront de gérer les eaux⁴⁸ : au nord, un ouvrage de stockage de régulation végétalisé de 1 280 m³ ; au sud, un bassin enterré de 380 m³.

Pour les pluies exceptionnelles, jusqu'à la centennale, l'aménagement d'un jardin public, point bas du quartier du Parc-aux-Lièvres, permet de stocker la surverse (130 m³), c'est-à-dire ce que le réseau ne peut accepter ; ce n'est pas le cas pour le secteur du Bras-de-Fer, pour lequel les pluies exceptionnelles s'écouleront sur la RD 91 ou stagneront au point bas de l'ouvrage sud.

Le cahier des prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales (CPAUPE), destiné aux entreprises, présente l'ensemble des modalités nécessaires à la bonne réalisation des ouvrages hydrauliques.

Une comparaison des volumes retenus et rejetés montre que, lors des pluies courantes, la totalité des eaux pluviales (1 168 m³) sera retenue et non plus rejetée dans le réseau, et lors des pluies vicennales (40 mm en 4 h), le volume rejeté passera de 5 768 m³ à 1 252 m³.

La comparaison des surfaces imperméabilisées montre une réduction de 3 % du coefficient d'imperméabilisation, malgré une augmentation de 12 % des espaces verts (passant de 7 à 7,8 ha), ce qui reste modeste au regard des ambitions initiales du projet.

La capacité de dépollution des eaux par les ouvrages de stockage et d'infiltration permet un abattement de la pollution collectée sur les 8 ha de voirie et de parking pour atteindre le bon état écologique de ces eaux.

Les eaux usées sont acheminées à la station d'épuration d'Évry, qui est actuellement utilisée au tiers de sa capacité, et est donc en mesure d'accepter la charge supplémentaire liée au projet.

Paysage et trame verte

Le paysage du sud d'Évry, qui souffre d'un déficit de qualité urbaine, va être très profondément remanié par le projet et, à terme, par la transformation de la RN7 en boulevard urbain avec intégration d'une voie de TCSP.

⁴⁸ Certains bassins versants du secteur du Bras-de-Fer (BV 9, 10, 12, 13) conservent leur système de collecte et de rejet des eaux pluviales sans rétention ni régulation, mais ils représentent un faible volume.

La reconstruction d'une trame verte avec le rétablissement des continuités – remaillage du réseau viaire – permet une mise en réseau des différents parcs urbains à proximité du projet. La trame viaire comme la gestion des eaux pluviales est utilisée comme élément structurant du paysage. Dans son avis initial, l'autorité environnementale avait souligné l'intérêt d'une analyse paysagère à une échelle plus large qui permettrait de mieux qualifier les continuités végétales à restaurer et à créer, notamment jusqu'à la Seine. Cette recommandation n'a pas été pleinement traduite dans le dossier.

Le dossier comprend des illustrations permettant de comparer la situation existante et la situation projetée des différents travaux de réhabilitation relatifs aux immeubles (travaux sur les barres d'immeuble à l'ouest de la dalle, le bâtiment voyageur de la gare RER) ou au futur aménagement du carrefour gare-boulevard des Coquibus. Des photos illustrent les constructions édifiées dans le cadre du réaménagement de l'îlot Biovalley (à proximité de la gare du Bras-de-Fer) qui constitue la première opération en voie d'achèvement, permettent d'appréhender l'ambiance du futur aménagement. Le CPAUPE, complété par des fiches de lots, explicite les grandes lignes qui guident l'aménagement.

Le CPAUPE comprend une « *maquette générale de l'ensemble immobilier d'Évry* » qui gagnerait à figurer dans l'étude d'impact. D'une façon plus générale, le dossier mériterait d'être complété par des « visuels en perspective » du futur projet et des « vues lointaines » permettant d'appréhender le projet dans son environnement urbain.

Alors que le dossier mentionne que « *quelques alignements d'arbres et espaces paysagers pourront être supprimés par le programme* », l'ampleur de la requalification de ces quartiers conduit à supprimer une part significative de la trame verte préexistante, avant de la remplacer, comme cela a été confirmé aux rapporteurs lors de leur visite. Il serait utile que le dossier présente, comme il l'a fait pour d'autres thèmes, la situation du projet au regard de la situation initiale pour permettre de mieux apprécier comment est traduite l'ambition qu'il poursuit, les esquisses de trame verte du projet (fig. 198 état existant – état projeté, et fig. 199 trame verte du projet au stade de l'avant-projet) ne le permettant pas.

L'Ae recommande de compléter le dossier par des simulations de « vues lointaines » du paysage urbain et par une présentation comparative précise du projet de trame verte avec la situation initiale.

2.3.3 Cumul des incidences avec celles d'autres projets existants ou approuvés

Les projets connus aujourd'hui, et susceptibles d'interagir avec le projet de renouvellement urbain du Parc-aux-Lièvres et Bras-de-Fer sont les suivants :

- Schéma de référence RN7,
- TZen 4 et le pôle multimodal du Bras de Fer,
- Campus Mines-Telecom Sud Paris,
- Campus Génopole,
- Projet Thoison (bureaux).

L'étude d'impact, tout en affirmant que « *plusieurs chantiers vont démarrer simultanément et vont donc générer des perturbations sur le fonctionnement urbain du secteur, ainsi que sur l'air et le bruit* », renvoie à chaque projet la responsabilité de prévoir les mesures d'évitement ou de réduction nécessaires, sans en apprécier les effets cumulés ni en tirer les conséquences pour ce projet.

De même, pour les effets permanents, l'étude d'impact conclut que « *ces projets seront positifs pour le cadre urbain dans son ensemble, en apportant une réponse aux dysfonctionnements socio-économiques observés actuellement* », et qu'il appartient à chaque projet de prévoir les mesures d'évitement ou de réduction.

Le précédent avis de l'autorité environnementale avait déjà recommandé qu'une approche globale de ces thématiques soit menée à l'échelle de l'ensemble des projets et qu'elle soit centrée sur les impacts environnementaux.

L'Ae recommande de reprendre l'analyse des effets cumulés, notamment pour la phase chantier, afin de préciser les mesures d'évitement ou de réduction pour ce projet.

2.4 Dispositif de suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Le dossier décrit succinctement les modalités de suivi de la mise en œuvre de certaines mesures environnementales (en phase travaux, sur les espaces verts, l'hydrologie et l'hydrogéologie, les déplacements...). La consommation d'énergie, la qualité de l'air et le bruit ne font l'objet d'aucun suivi.

L'Ae recommande de compléter le dispositif de suivi avec le suivi de la qualité de l'air, du bruit, et du bilan énergétique.

2.5 Compatibilité avec les documents d'urbanisme

L'étude d'impact analyse la conformité du projet avec six documents de planification (schéma directeur de la Région d'Île-de-France (Sdrif), schéma régional de cohérence écologique (SRCE), schéma de cohérence territoriale (SCoT) en cours d'élaboration, plan climat air énergie territorial (PCAET), plan local d'urbanisme (PLU) d'Evry, plan local de l'habitat (PLH) en cours d'élaboration).

Le projet, situé à proximité de la gare du Bras-de-Fer, répond à l'objectif de densification à proximité d'une gare, inscrit dans le Sdrif. Le dossier précise que « *les objectifs seront largement atteints* » puisque le quartier de 3 127 habitants en 2010 devrait passer à 4 940 habitants⁴⁹ soit près de 58 % d'augmentation, le Sdrif prévoyant une augmentation de 15 % pour 2030.

Comme précisé dans le chapitre procédure (1.3), l'opération est conforme au plan local d'urbanisme (PLU), révisé en septembre 2019 afin notamment d'opérer sa mise en compatibilité avec le projet.

2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique constitué d'extraits bruts de l'étude d'impact, et reprenant le même plan, est d'un accès difficile.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

⁴⁹ Comme dit ci-dessus (2.2), ces chiffres ne sont pas cohérents avec ceux figurant dans d'autres chapitres du dossier ; ils doivent être corrigés. S'ils restent du même ordre de grandeur, ce qui est probable, cela ne remettra pas en cause l'analyse de la conformité au Sdrif.