



Modification du Plan Local d'Urbanisme n° 1 (PLU)

### **Mémoire en réponse à l'avis de la MRAe**

---

#### ***Préambule :***

«Il est rappelé que pour tous les plans ou programmes soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale» désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du plan ou du programme mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou programme. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du plan ou programme et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son plan ou programme. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le plan ou programme. »

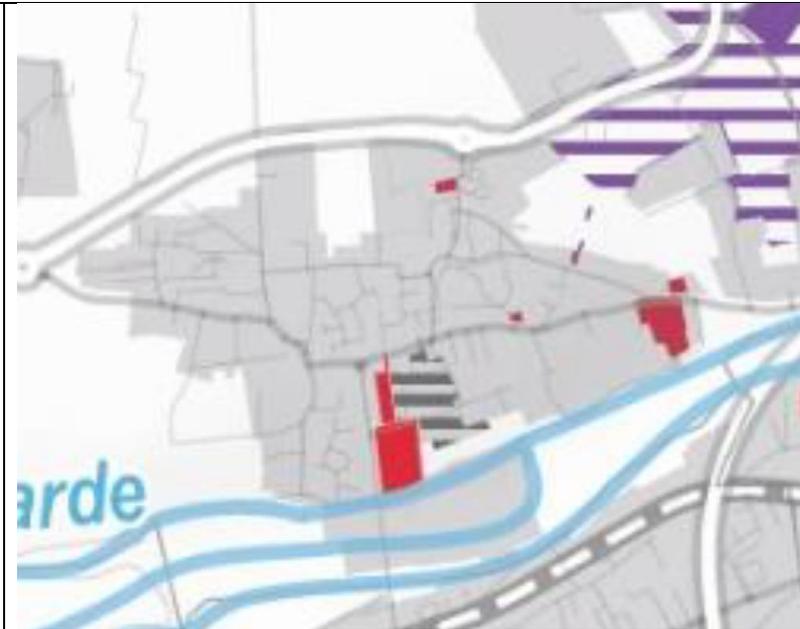
Le 23 octobre 2024, la MRAe a délibéré sur le projet de modification du plan local d'urbanisme n°1 : avis n° MRAe APPIF-2024-125.

La MRAe a transmis à la Commune son avis délibéré adopté lors de la séance du 23 octobre 2024.

Le présent document constitue le mémoire en réponse à cet avis de la MRAe. Il indique notamment la manière dont la Ville prendra en compte les remarques de la MRAe pour faire évoluer le PLU.

Remarques de la MRae	Documents concernés	Réponse de la Commune
<p>L'Autorité environnementale recommande de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Préciser l'analyse de l'état initial de l'environnement dans le secteur concerné par la modification du PLU, par des diagnostics précis, en particulier sur les enjeux liés à la biodiversité et aux zones humides, aux sols, au paysage et aux mobilités ;</li> <li>- Mieux justifier et rendre cohérente l'analyse des incidences potentielles du PLU et l'efficacité attendue des mesures ERC envisagées.</li> </ul>	<p>Evaluation environnementale</p>	<p>Une analyse approfondie de l'état initial de l'environnement dans la zone concernée par la modification du PLU pourra être réalisée si de nouvelles informations deviennent disponibles. Une étude des zones humides, prévue par le porteur de projet pour fin novembre 2024, sera intégrée à l'étude initiale de l'environnement de la zone de l'OAP. Ses conclusions serviront à ajuster le projet si nécessaire. Cependant, aucune étude spécifique n'est actuellement disponible pour les aspects relatifs aux sols, aux paysages, au contexte écologique ou à la mobilité.</p> <p>Le territoire du Cœur d'Essonne bénéficie d'un plan de réseau qui souligne la proximité de l'accès au RER C et la présence d'itinéraires cyclables reliant les différentes parties du territoire. Ces données seront intégrées à l'évaluation environnementale.</p>  <p><b>Figure 1 Itinéraire vélo</b></p> <p>Itinéraires principaux (numéro - distance en km)</p> <p>Itinéraires en projet (Plan Vélo)</p> <p>Autres voies cyclables</p>

		<p>Une réévaluation des incidences potentielles et des mesures ERC envisagées pourront être établie.</p>
<p>(2) L'Autorité environnementale recommande de mieux justifier la compatibilité du projet de PLU avec le schéma de cohérence territoriale (SCOT) Coeur d'Essonne Agglomération, au regard notamment de ses dispositions en matière de consommation d'espaces et de mobilités.</p>	<p>Evaluation environnementale</p>	<p>La justification de la compatibilité du projet de PLU avec le SCOT Essonne Agglomération sera complétée au regard de la consommation de l'espace et des mobilités.</p>  <p>Au titre du Scot, le secteur de projet est identifié au sein de l'enveloppe limitative d'extension possible de l'urbanisation. A ce titre, il est totalement compatible avec le document de rang supérieur et s'intègre dans les objectifs de développement urbain portés le SCOT.</p>



**Limiter les extensions urbaines à dominante d'habitat ou d'équipements : enveloppes foncières maximales autorisées**

Par ailleurs, le site de projet s'inscrit dans le périmètre de densification des quartiers de gare au titre du SCoT.



Densifier les quartiers de gare :  
1000m autour d'une gare ferroviaire  
500m autour d'une station de TCSP

En matière de mobilité, le SCoT fait référence au plan des Itinéraires cyclables de l'agglomération. Le projet n'est pas concerné par un projet itinéraire au sein de son périmètre, mais jouxte celui reliant la gare d'Egly au bas de l'avenue d'Egly :

Retrouvez, sur cette carte, les projets d'itinéraires cyclables qui compléteront les itinéraires existants ainsi que l'emplacement des stationnements vélo. Le déploiement s'effectuera en plusieurs phases dans le cadre du plan vélo.

#### Projets d'itinéraires cyclables

-  Travaux réalisés
-  Travaux en cours
-  Projets

#### Itinéraires cyclables existants

-  Principal
-  Secondaire
-  Stationnement vélo



Par ailleurs, le SCoT précise que « Les opérations d'aménagement devront intégrer dans leur programme la réalisation de places de stationnement pour vélos, intérieures et extérieures, en privilégiant des solutions pratiques et sécurisées. Leur nombre sera calibré en fonction de la taille de l'opération de manière à satisfaire les besoins des futurs usagers et à encourager la pratique du vélo. ».

Ces dispositions sont déjà intégrées à la programmation du projet notamment via le développement de circulations douces et actives en cœur de site. Par ailleurs le projet répond aux dispositions du règlement concernant les normes de stationnement pour les vélos à savoir :

*Pour les bâtiments à usage principal d'habitation, l'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos doit être : Clos et couverts, et d'une superficie minimale de 3 m<sup>2</sup> ; Au minimum de 0,5 place par pièce principale de chaque logement (2 pour un T4).*

<p>(3) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'évaluation environnementale par la présentation d'une justification des choix retenus par le projet de PLU modifié sur la base d'une comparaison entre plusieurs solutions envisageables répondant à l'objectif poursuivi, au regard de leurs impacts potentiels sur l'environnement et la santé humaine.</p>	<p>Evaluation environnementale</p>	<p>Le projet visé par la présente procédure est inscrit dans le PADD du PLU applicable qui prévoit le développement global en matière de logements du secteur situé entre la gare d'Egly et le centre-ville.</p> <p>Une OAP figure au PLU applicable, le présent projet vise à permettre la mise en œuvre de la seconde phase de cette OAP.</p> <p>La présente procédure n'a donc pas vocation à définir un nouveau projet, mais à permettre un projet inscrit au PLU en conformité avec les orientations du SCoT.</p>
<p>(4) L'Autorité environnementale recommande de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Préciser l'état initial du secteur concerné par la modification du PLU (surface de l'emprise, nature et réversibilité de ses occupations, qualité agroécologique des sols, etc.) ;</li> <li>- Présenter la consommation d'espaces naturels et agricoles induite par la modification du PLU au regard de la trajectoire communale nécessaire pour contribuer à atteindre l'objectif de la zéro artificialisation nette des sols à l'horizon 2050 ;</li> <li>- Évaluer l'impact potentiel de la modification du PLU en termes d'artificialisation des sols.</li> </ul>	<p>Evaluation environnementale</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. L'analyse de l'état initial du secteur concerné sera complétée notamment au regard des éléments demandés par la MRAE dans la limite des données disponibles.</li> <li>2. Le site de projet étant identifié au MOS de l'IPR en espace agricole, même s'il s'agit d'une zone AU dans le PLU applicable, un complément du rapport de présentation sera fait sur ce point. Pour rappel, ce secteur est identifié dans l'enveloppe de consommation foncière dans le rapport de présentation du PLU actuel, et entre dans la consommation foncière permise par le SDRIF applicable.</li> <li>3. Une évaluation spécifique de l'impact potentiel de la modification en termes d'artificialisation des sols sera réalisée, afin de quantifier les effets sur les sols et de préciser les mesures envisagées pour limiter et compenser l'artificialisation. Dans le cadre du projet, une étude spécifique relative à la collecte et gestion des eaux pluviales permettra de définir la dimension exacte des bassins (noues) de rétention des eaux</li> </ol>

		<p>pluviales nécessaires au projet. Le projet ne prévoit pas de création de sous-sol et favorise des zones perméables et de pleine terre. L'ensemble des places de stationnement sur l'opération seront traitées en sol perméable. Des noues seront réparties judicieusement pour collecter les eaux de ruissellement. Des plantes phytosanitaires participeront à l'épuration naturelle des eaux. Des plantations viendront compléter l'aménagement paysager. Les toitures sont de surcroît végétalisées.</p>
<p>(5) L'Autorité environnementale recommande de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- compléter l'évaluation environnementale par une analyse précise des enjeux écologiques dans le secteur concerné par la modification du PLU, en décrivant les habitats naturels, les espèces et les fonctions écologiques susceptibles d'y être affectées et en réalisant un inventaire des zones humides ;</li> <li>- définir dans le PLU les dispositions nécessaires pour éviter prioritairement la destruction ou l'altération de ces enjeux, à défaut les réduire, voire les compenser, en précisant les engagements pris et les moyens mis en œuvre pour garantir leur efficacité.</li> </ul>	<p>Evaluation environnementale</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Le Plan Local d'Urbanisme a apporté des éléments spécifiques à l'état initial du site du projet. Néanmoins, des éléments seront rajoutés à la suite de l'étude des zones humides prévu par le porteur du projet qui sera analysée et incluse dans l'évaluation environnementale.</li> <li>2. Une analyse critique de l'évaluation sera réalisée, et des mesures plus précises pourront être intégrées au PLU si elles sont identifiées comme pertinentes et si de nouvelles données permettent de les affiner.</li> </ol>
<p>(6) L'Autorité environnementale recommande de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- analyser les enjeux paysagers spécifiques du secteur concerné par la modification du PLU et d'en rendre compte au moyen de visuels ;</li> <li>- évaluer les impacts potentiels sur le paysage de la réalisation du projet rendu possible dans ce secteur et de proposer le cas échéant des</li> </ul>	<p>Evaluation environnementale</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nous tenons à préciser que la complémentation de l'évaluation environnementale du projet de PLU par des représentations visuelles (perspectives) n'est pas appropriée à l'état d'avancement du projet. Ce type de détail est généralement réservé aux études spécifiques des projets individuels, où les impacts paysagers peuvent être évalués de manière plus précise. Toutefois, dans le cadre de la préparation du projet, nous avons reçu une étude de faisabilité qui</li> </ol>

<p>mesures d'évitement et de réduction en conséquence.</p>		<p>inclut des visuels permettant de mieux appréhender le projet. Ces visuels seront rajoutés au sein de l'évaluation environnementale. Par ailleurs, un plan d'aménagement paysager conçu sur l'ensemble de l'opération est prévu par le porteur de projet.</p> <p>2. L'évaluation environnementale peut détailler les mesures visant à assurer l'intégration paysagère des nouveaux projets et vérifier la faisabilité des actions envisagées</p>
<p>(7) L'Autorité environnementale recommande de <b>rendre plus contraignantes les mesures envisagées pour prendre en compte le risque sanitaire lié à l'exposition aux champs électromagnétiques des lignes THT</b>, notamment en augmentant sensiblement le recul des futurs bâtiments résidentiels par rapport à ces lignes, par référence aux avis de l'Anses et à l'instruction ministérielle du 15 avril 2013.</p>	<p>Evaluation environnementale</p>	<p>Les bâtiments situés à proximité des lignes HT doivent respecter une distance minimale pour éviter tout risque d'électrocution. Cette distance est de 5 mètres pour les lignes de moins de 50 000 volts et de 25 mètres pour les lignes supérieures à 50 000 volts.</p> <p>Certaines distances de sécurité sont également recommandées en fonction du type de zone :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 5 mètres pour les zones résidentielles</li> <li>• 10 mètres pour les zones industrielles</li> </ul> <p>Ces distances minimales prescrites doivent être respectées pour chaque ligne par rapport à l'autre et pour les positions des conducteurs électriques de la ligne considérée.</p> <p>L'OAP matérialise un retrait minimum de 12 mètres pour les constructions, respectant ainsi la marge de retrait applicable à la ligne. Une mise en cohérence de la légende de l'OAP qui affiche 10 mètres sera effectuée pour l'approbation de la procédure.</p> <p>Par ailleurs, la marge de retrait obligatoire est matérialisée graphiquement sur le plan de zonage :</p>

		 <p><b>Lignes à haute-tension</b>  <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #cccccc; border: 1px solid black;"></span> Emprise sous les lignes à haute tension</p>
<p>(8) L'Autorité environnementale recommande de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Compléter l'état initial par une analyse des principales chaînes de déplacement (origine/destination tenant compte de l'ensemble des motifs de déplacement au-delà des seuls trajets domicile-travail) et une évaluation du potentiel d'amélioration des modes alternatifs à la voiture individuelle, notamment pour ce qui a trait au secteur concerné par la modification du PLU ;</li> <li>- Expliquer le mode d'estimation du nombre de voitures supplémentaires projeté dans le secteur et ce quoi il correspond, et en reconsidérer</li> </ul>	<p>Etat initial  OAP  Rapport de présentation</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Le secteur faisant l'objet de la présente procédure se situe à 500 mètres d'une gare structurante. Il développe par ailleurs des infrastructures visant à favoriser le développement des circulations actives (marche, vélo). Ces éléments seront précisés dans le rapport de présentation.</li> <li>2. L'état initial de l'environnement du site sera complété par une analyse de l'offre commerciale, de services et d'équipement à proximité du site de projet, et l'OAP pourra être complété par l'intégration de dispositions favorisant la marche et le vélo.</li> <li>3. Une explication supplémentaire sera fournie pour détailler les méthodes de calcul du nombre de voitures supplémentaires projeté dans le secteur et pour préciser ce à quoi ce chiffre correspond. La projection du parc de stationnement prévu dans le périmètre de l'OAP, sera également réévaluée.</li> </ol>

<p>l'importance, ainsi que celle du parc de stationnement automobile prévu dans le périmètre de l'OAP ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Définir des objectifs et des dispositions ambitieuses pour favoriser la réduction de l'usage de la voiture individuelle et le développement des modes alternatifs de déplacement.</li> </ul>		<p>4. Les modalités seront requestionnées au vu du contexte du territoire. Ce travail s'inscrit dans une démarche collaborative avec les autres acteurs locaux, afin d'assurer une approche cohérente et partagée de la mobilité durable à travers un Plan de Mobilité ou un plan de déplacement urbain. Le territoire de Cœur d'Essonne bénéficie déjà d'un Plan de Mobilité qui met en avant l'accès au RER C, ainsi que le réseau de pistes cyclables reliant les différentes zones du territoire, offrant ainsi une alternative à l'usage de la voiture individuelle.</p>
---	--	---