



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 19 avril 2018  
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France  
sur le projet d'aménagement de la Fosse Hersent  
à Survilliers (Val d'Oise)**

**Résumé de l'avis**

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement d'un quartier comprenant des logements, une gendarmerie et une zone de commerces et d'activités économiques, au lieu-dit la Fosse Hersent à Survilliers. D'une superficie d'environ 10 hectares, le site est principalement occupé par des terres agricoles. L'avis sur ce projet est rendu dans le cadre d'une procédure de permis d'aménager.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) pour ce projet concernent

- la consommation de terres agricoles ;
- l'imperméabilisation des sols et la gestion des eaux de ruissellement ;
- les déplacements et les nuisances associées (bruit et pollution de l'air) ;
- les risques technologiques en lien avec la présence d'un site SEVESO seuil haut à environ 500 mètres du site en projet.

L'étude d'impact aborde ces différentes thématiques, mais des approfondissements sont attendus. La MRAe souligne que le projet doit être appréhendé dans sa globalité, y compris les constructions prévues et la phase ultérieure d'extension du projet : l'analyse des incidences du projet global doit être traitée dans l'étude d'impact du projet à produire dans le cadre de la première procédure d'autorisation dont il fait l'objet, étude au besoin actualisée ultérieurement, afin de garantir la bonne information du public et la bonne mise en œuvre du projet.

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- l'impact de la consommation de terres agricoles doit être analysé et des mesures adoptées pour pérenniser les espaces agricoles voisins conservés en assurant leurs fonctionnalités ;
- des mesures satisfaisantes d'évitement ou, à défaut, de réduction des incidences notables du projet sur les conditions de déplacement doivent être adoptées et leur faisabilité garantie quand elles relèvent d'autres maîtres d'ouvrage que ceux du projet. En outre, les aménagements en faveur des modes actifs doivent être davantage développés ;
- la mise en place des modalités de gestion des eaux pluviales sur les lots « gendarmerie » et « activités/commerces » doit être précisée.

La MRAe a formulé par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-après.

*Avis disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France*

## **Avis détaillé**

### **1. L'évaluation environnementale**

#### **1.1. Présentation de la réglementation**

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée 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.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France.

Le projet d'aménagement de la Fosse Hersent à Survilliers (Val d'Oise), qui permet la création de plus de 40 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher sur un terrain d'assiette de superficie supérieure à 10 hectares, est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39°).

#### **1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale**

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée. À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Le présent avis est rendu dans le cadre d'une demande de permis d'aménager. Il porte sur l'étude d'impact appelée « Aménagement de la Fosse Hersent - Etude d'impact du permis d'aménager » référencée 15NIF029 et datée de janvier 2018<sup>1</sup> et sur la prise en compte de l'environnement par le projet .

### **2. Contexte et description du projet**

Le projet, présenté par la SAS<sup>2</sup> Panhard Développement, porte sur la réalisation d'un quartier comprenant des logements, une gendarmerie et une zone de commerces et d'activités économiques, au lieu-dit la Fosse Hersent à Survilliers.

La commune de Survilliers compte environ 4 100 habitants. Elle est située au nord-est du département du Val d'Oise, en limite du département de l'Oise. Localisé en bordure de la route départementale RD317, le site du projet (cf. Illustration 1), d'une surface de 10,07 hectares, est actuellement occupé par un terrain agricole et par un bassin de rétention des eaux pluviales.

<sup>1</sup> Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact.

<sup>2</sup> SAS : société par actions simplifiée.



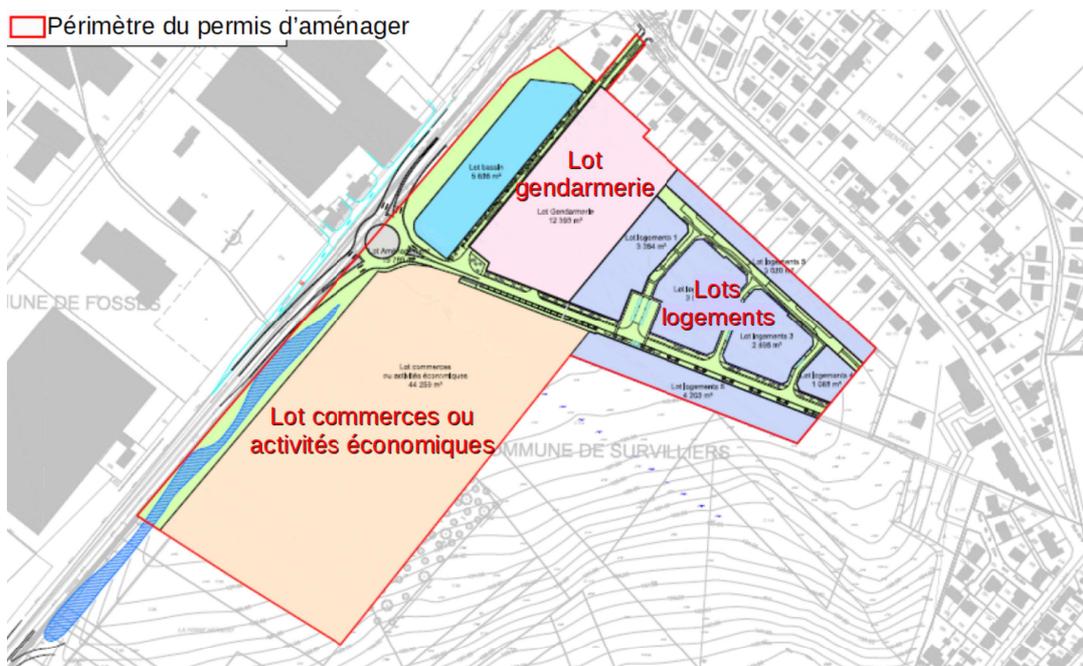


Illustration 2: Plan de composition du projet (source : étude d'impact, annotations DRIEE)

L'étude d'impact précise que le permis d'aménager porte sur la voirie, les réseaux et les ouvrages de gestion des eaux pluviales et non sur les projets de construction, qui feront l'objet de demandes de permis de construire ultérieures. Elle indique également que, compte tenu de l'état d'avancement différent des lots<sup>5</sup>, toutes les précisions sur les futures constructions ne sont pas connues et que, si les impacts et mesures d'évitement, réduction ou compensation ont été définis pour le projet d'aménagement du nouveau quartier dans sa globalité, ils sont présentés de manière plus ou moins détaillée.

L'étude d'impact indique que ces impacts seront dans tous les cas plus détaillés dans les permis de construire des différentes constructions, et dans les études d'impact des projets de la zone commerciale et de la gendarmerie.

La MRAe souligne que le projet rentrant dans le champ de l'évaluation au sens communautaire, et comme le prévoit le code de l'environnement dans son article L.122-1, doit bien être appréhendé dans sa globalité et, que dans le cas présent, il est constitué des différentes constructions projetées et des aménagements nécessaires à leur réalisation (aménagement des terrains, dessertes, etc.) ainsi que de la phase ultérieure d'extension (voir ci après).

Elle rappelle que le code de l'environnement précise dans son article L.122-1-1, que « Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation (le permis d'aménager pour le présent projet) . Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation (les incidences des constructions et la phase ultérieure pour le présent projet) , le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale. »

<sup>5</sup> L'étude d'impact indique que le lot sur lequel le maître d'ouvrage dispose le moins d'informations est le lot « commerces et activités économiques ».

Une analyse des incidences du projet global est donc attendue dans l'étude d'impact à produire avec la demande du permis d'aménager. Si les incidences du projet global sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées à ce stade, l'étude d'impact devra être actualisée lors des prochaines demandes d'autorisations<sup>6</sup>. La MRAe note que le projet et donc ses incidences demeurent largement indéterminés au stade du présent permis d'aménager. Néanmoins l'étude d'impact qui doit être produite à l'appui du permis d'aménager est l'étude d'impact du projet global d'aménagement de la Fosse Hersent, et non pas, comme l'indique le titre du document produit, une étude d'impact du permis d'aménager.

***Afin de garantir la bonne information du public et la bonne mise en œuvre du projet, la MRAe recommande que l'analyse des incidences de toutes les composantes du projet soit dans la mesure du possible traitée dès la présente procédure d'autorisation ; à défaut l'analyse des incidences devra être actualisée à mesure de l'avancée du projet.***

Les aménagements réalisés pour les voiries et les réseaux font l'objet d'une présentation détaillée dans l'étude d'impact, puisque le permis d'aménager porte essentiellement sur ces travaux ; il est prévu la création d'un carrefour giratoire sur la RD317, qui permettra l'accès à l'ensemble du programme<sup>7</sup>. Néanmoins, des éclaircissements devront être apportés sur certains points de cette présentation :

- la création d'une « *voie d'insertion permettant un accès direct vers le programme d'activités depuis la RD317* » est mentionnée (page 62), mais cette voie n'apparaît sur aucun plan du dossier ;
- à l'intérieur de la zone seront aménagées une voie principale à double sens, desservant les lots à partir du giratoire, ainsi qu'une voie de service depuis la rue de la gare<sup>8</sup> exclusivement réservée à la gendarmerie et aux circulations piétons et de cycles. La desserte interne du programme de logements est indiquée comme « *n'étant pas à la charge de l'aménageur* » dans l'étude d'impact (page 62), alors que le plan de voirie (document PA8 – 3.1<sup>9</sup>) affiche que c'est la voie de service réservée à la gendarmerie qui n'est pas à la charge de l'aménageur.

Aucune information n'est apportée sur le planning prévisionnel de réalisation du projet, que ce soit pour les travaux réalisés dans le cadre du permis d'aménager ou pour les futurs lots de construction ou pour la phase ultérieure du projet.

En outre, l'étude d'impact indique (page 58) que « *ce projet s'inscrit, par ailleurs, dans le projet de requalification de la RD317 dont le plan guide est en cours d'élaboration* », mais ce projet de requalification n'y est pas présenté.

***La MRAe recommande de préciser le contenu du programme des voiries (notamment la voie d'insertion permettant un accès direct vers le programme d'activités depuis la RD317), de présenter le planning prévisionnel des travaux et constructions projetées et d'apporter les informations disponibles sur le plan guide de requalification de la RD317 dans lequel s'inscrit le projet.***

Sur la forme, la notice de présentation du permis d'aménager (document PA2, pages 4 et 7) indique et présente des périmètres d'aménagement parfois différents dans la partie sud du site de ceux présentés dans l'étude d'impact ou dans ses annexes graphiques, ce qui

<sup>6</sup> *Même si ces dernières concernent des composantes du projet qui seraient prises isolément en dessous des seuils et critères de soumission à évaluation environnementale de la nomenclature définie en annexe de l'article R.122-2 du code de l'environnement.*

<sup>7</sup> *L'étude d'impact indique à la page 219 (chapitre relatif à l'analyse des effets cumulés) que le conseil départemental du Val d'Oise, gestionnaire des voiries départementales, a été rencontré et a validé la mise en place de ce giratoire.*

<sup>8</sup> *Rue de la gare : route qui traverse la zone pavillonnaire au nord du projet (route départementale RD922).*

<sup>9</sup> *Ce plan est fourni en annexe à l'étude d'impact (page 382 du document pdf), et également dans les annexes du dossier de permis d'aménager.*

mérite une clarification en lien avec les variantes étudiées et le phasage du projet (voir ci après) .

Le dossier de permis d'aménager présente également un projet de règlement du permis d'aménager (pièce PA10), qui reprend celui du plan local d'urbanisme (PLU) de Survilliers en vigueur, dans lequel des ajouts ont été apportés<sup>10</sup>. Or l'étude d'impact ne mentionne ni ce projet de règlement, ni sa portée juridique et ne justifie pas les ajouts apportés par rapport au PLU dans ce document<sup>11</sup>.

À toutes fins utiles, la MR Ae rappelle qu'un permis d'aménager un lotissement<sup>12</sup>, comme c'est le cas ici, peut présenter un projet de règlement s'il est envisagé d'apporter des compléments ou des précisions aux règles d'urbanisme en vigueur (article R.442-6 du code de l'urbanisme) ce qui peut notamment permettre d'imposer la mise en place des mesures d'évitement ou de réduction des impacts jugées nécessaires (par exemple, des mesures d'insertion paysagère ou des mesures pour la gestion des eaux pluviales). Il s'agit d'une pièce du permis d'aménager, que devront respecter les futurs permis de construire situés dans le périmètre du permis d'aménager.

***La MR Ae recommande de présenter le projet de règlement du permis d'aménager dans l'étude d'impact, de justifier les ajouts apportés au règlement du PLU et, le cas échéant, de se saisir de cette opportunité pour donner un cadre prescriptif aux mesures qui seront retenues dans l'étude d'impact.***

### **3. Principaux enjeux environnementaux et analyse de l'état initial**

#### **3.1. Principaux enjeux environnementaux relevés par la MR Ae**

Pour la MR Ae, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour le projet d'aménagement de la Fosse Hersent à Survilliers sont :

- la consommation de terres agricoles ;
- l'imperméabilisation des sols et la gestion des eaux de ruissellement ;
- les déplacements et les nuisances associées (bruit et pollution de l'air) ;
- la préservation du paysage et des milieux naturels ;
- les risques technologiques en lien avec la présence d'un site SEVESO seuil haut à environ 500 mètres du site en projet.

#### **3.2. L'analyse de l'état initial du territoire**

L'analyse de l'état initial de l'environnement aborde l'ensemble des thématiques environnementales, à l'exception de la thématique des espaces agricoles, ce qui nécessite l'apport d'un complément s'agissant d'un enjeu important du projet. Pour les autres thématiques, l'analyse a été menée de manière globalement satisfaisante, en dépit de quelques erreurs et imprécisions.

Un récapitulatif des informations apportées, par thématique environnementale (encadré intitulé « ce qu'il faut retenir »), est fourni à la fin de chaque paragraphe de l'état initial, ce qui est apprécié. Il manque toutefois une synthèse générale et hiérarchisée mettant en avant les enjeux environnementaux les plus importants pour le projet.

<sup>10</sup> Le projet de règlement reprend deux zonages du PLU concernés par le projet : zone AU (logements et gendarmerie) et zone AUx (zone d'activités). Les ajouts apparaissent en vert, dans le document PA10.

<sup>11</sup> À titre d'illustration, le dossier n'explique pas le choix de la disposition suivante : « L'altitude du rez-de-chaussée sera surélevée par rapport à l'altitude de l'entrée du lot, sans jamais être supérieure de plus de 0,40 mètre au-dessus de la côte altimétrique d'entrée du lot » (article AU10, page 8 du document PA10).

<sup>12</sup> Le lotissement est une division foncière en plusieurs lots destinés à être bâtis. Si des travaux sont prévus (aménagement de voies ou d'équipements communs), le lotissement fait l'objet d'un permis d'aménager.

### **Espaces agricoles**

L'analyse de l'état initial ne présente aucune information relative aux espaces et à l'activité agricoles. Même si le PLU en vigueur autorise l'aménagement du site, la contribution de chaque projet à la limitation de la consommation des espaces agricoles est un enjeu majeur, permettant d'assurer la bonne mise en œuvre opérationnelle des orientations du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) en la matière.

En outre, la MRAe note que le projet étant soumis à étude d'impact systématique et consommant plus d'un hectare de surface agricole doit faire l'objet d'une étude préalable agricole, en application des articles L.112-1-3 et D.112-1-18 et suivants du code rural et de la pêche maritime, afin d'appréhender l'impact du projet sur l'activité des filières agricoles du territoire.<sup>13</sup>

Vu l'impact potentiel du projet sur les terres agricoles et sur la pérennité de l'activité agricole dans le secteur et sur les fonctionnalités des espaces agricoles conservés, notamment leur desserte, il pourrait être utile de joindre cette étude préalable agricole au dossier, ou a minima d'en présenter les principales informations et analyses dans l'étude d'impact, en lien avec les enjeux environnementaux.

***La MRAe recommande de décrire les espaces agricoles et l'activité agricole pratiquée sur le site et à proximité, en s'appuyant sur les informations fournies dans l'étude préalable agricole dont le projet doit faire l'objet, pour mieux appréhender les incidences potentielles du projet sur les espaces agricoles et leurs fonctionnalités.***

### **Sols et eaux**

L'étude d'impact indique que le site d'étude est localisé en pied de butte, avec un dénivelé de 24 mètres entre le niveau du projet à l'ouest et le haut de la butte à l'est (au niveau des entrepôts)<sup>14</sup>. Aucun cours d'eau n'est situé à proximité immédiate du site. Une nappe d'eau souterraine est localisée à environ 40 mètres de profondeur.

Le site est actuellement occupé, sur sa partie nord-ouest, par un bassin de rétention des eaux pluviales. Hormis son volume estimé à 5 600 m<sup>3</sup>, l'étude d'impact ne fournit aucune précision sur cet ouvrage (notamment le bassin versant dont il collecte les eaux de ruissellement et les projets pris en compte pour son dimensionnement). Le document intitulé « Dossier loi sur l'eau – procédure d'autorisation unique », fourni dans le dossier de permis d'aménager, indique que ce bassin d'orage a été créé à l'occasion de la réalisation du carrefour giratoire entre la RD317 et la RD922<sup>15</sup> (sans préciser—le bassin versant collecté) et indique lui une capacité de rétention de 3 000 m<sup>3</sup>.

Le projet prévoit de modifier la géométrie de ce bassin tout en gardant sa capacité de rétention. Il conviendra d'apporter des explications complémentaires sur son fonctionnement actuel, afin qu'il soit correctement pris en compte par le projet.

Par ailleurs, la MRAe observe que le site du projet est situé sur un axe de ruissellement temporaire lors d'orages et souligne que l'enjeu lié à l'imperméabilisation des sols et aux ruissellements est un enjeu fort pour le projet.

### **Déplacements**

Le projet est situé à une dizaine de minutes à pied de la gare du RER D de Survilliers – Fosses, qui permet de relier Paris en 35 minutes environ. L'étude d'impact indique également que quatre lignes de bus passent à proximité du site, sans préciser la qualité de la desserte (fréquence des bus, proximité des arrêts).

<sup>13</sup> L'étude d'impact n'indique pas si elle tient lieu de l'étude préalable prévue à l'article D. 112-1-19 de ce code en satisfaisant à ses prescriptions, comme le permet l'article D. 112-1-20.

<sup>14</sup> Les cartes fournies aux pages 75 et 76 de l'étude d'impact (topographie du site et profil altimétrique) permettent de visualiser le relief du site et de son contexte.

<sup>15</sup> Le carrefour giratoire entre la RD317 et la RD922 est situé au nord-ouest du projet et a été créé en 2001, selon le dossier.

L'étude d'impact n'apporte pas d'informations pour ce qui concerne les circulations douces (itinéraires cyclables existants ou en projet sur le secteur, qualité des cheminements piétons).

En termes de desserte routière, le site est longé par la route départementale RD317, qui supporte un trafic important (26 000 véhicules par jour, deux sens confondus<sup>16</sup>). Cette route permet d'accéder à l'autoroute A1, qui traverse la commune de Survilliers du nord au sud, à environ un kilomètre à l'est. Le trafic sur la route départementale RD922, au nord du site, est de 9 300 véhicules par jour, deux sens confondus.

Une étude de trafic<sup>17</sup> a été réalisée en 2015 et montre que des difficultés de circulation sont observées à l'heure actuelle aux heures de pointe au niveau du carrefour giratoire RD317/RD922, notamment en raison de remontées de file depuis le giratoire situé plus à l'ouest sur la RD922 (accès à la grande surface commerciale existante). Par ailleurs, la MRAe rappelle que l'autoroute A1 connaît également une saturation importante.

### Bruit et qualité de l'air

L'étude d'impact indique, à tort, que le site n'est pas localisé à proximité d'une voie classée comme infrastructure sonore (page 116) bien qu'elle rappelle la réglementation relative au classement sonore des infrastructures. En effet, la MRAe note que les routes RD317 et RD922 sont classées respectivement en catégorie<sup>18</sup> 2 et 4 par l'arrêté préfectoral n° 02-035 du janvier 2002 relatif au classement sonore des infrastructures terrestres. Cet arrêté définit la largeur des secteurs affectés par le bruit (cf. Illustration 3)<sup>19</sup> : une grande partie du site est concernée. Ce classement impose la mise en place, pour les nouveaux bâtiments à usage d'habitation situés dans ces secteurs, de mesures d'isolation acoustique de façade pour respecter des niveaux de bruit maximum à l'intérieur des locaux.

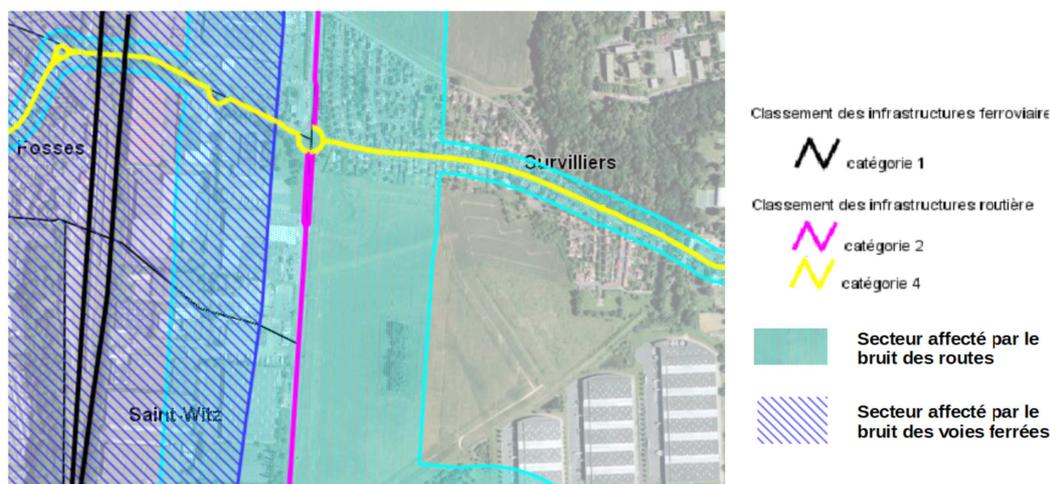


Illustration 3: Classement sonore des voies bruyantes et secteurs affectés par le bruit (Source : CARTELIE – Site Internet de la préfecture du Val d'Oise)

**La MRAe recommande que l'étude d'impact rappelle le classement sonore des voies situées à proximité du projet, les secteurs affectés par le bruit et les prescriptions d'isolation acoustique qui s'imposeront pour les nouvelles habitations.**

<sup>16</sup> Il s'agit du trafic moyen jours ouvrés (TMJO).

<sup>17</sup> L'étude de trafic est jointe en annexe à l'étude d'impact (pages 331 à 379 du document pdf).

<sup>18</sup> La réglementation relative aux voies bruyantes compte cinq catégories, la catégorie 1 étant la plus bruyante.

<sup>19</sup> La carte des secteurs affectés par le bruit est consultable sur le site Internet de la préfecture du Val d'Oise : [http://cartelie.application.equipement.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=03010&service=DDT\\_95#](http://cartelie.application.equipement.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=03010&service=DDT_95#)

L'étude de bruit réalisée, fondée sur trois points de mesure, a permis de caractériser l'ambiance sonore actuelle du site : bruyante près de la RD317 (niveau de bruit supérieur à 70 dB(A) pendant la journée), elle est plus modérée sur les zones plus en retrait.

La qualité de l'air a été définie à partir de l'indice CITEAIR. L'étude d'impact indique que la qualité de l'air à Survilliers, typique des zones semi-rurales bordées par des voies de communication, est bonne à très bonne 83 % de l'année.

### **Paysage et milieux naturels**

L'analyse du territoire urbain et paysager<sup>20</sup> met en avant une grande visibilité du site en raison de l'absence de traitement paysager des abords de la RD 317 (sauf dans sa frange sud, où sont présents quelques massifs boisés) et du relief. La présence du parc d'activités de Fosses/Saint-Witz, en vis-à-vis du site du projet, crée un front urbain jugé « peu qualitatif » selon l'étude d'impact, du fait notamment du caractère hétéroclite des constructions, de leur typologie, des matériaux utilisés et de l'affichage publicitaire. Le site constitue également une entrée de ville.

Le projet est localisé à proximité du parc naturel régional (PNR) Oise - Pays de France et n'est situé dans aucun périmètre d'inventaire ou de protection au titre de la biodiversité. Une étude de la faune et de la flore a été réalisée. Pour une parfaite information, l'étude d'impact aurait pu mentionner, comme le rappelle en préambule l'étude faune-flore<sup>21</sup>, que l'expertise de terrain s'est appuyée sur une unique date de prospection, le 21 septembre 2015, soit en fin de saison de végétation et hors période de reproduction de la plupart des espèces. L'inventaire ne peut donc être considéré comme exhaustif mais permet cependant d'appréhender les potentialités d'accueil du site pour les espèces animales.

Le site, largement dominé par les cultures, ne présente pas d'intérêt écologique particulier en termes de flore, d'habitats naturels et de potentialités d'accueil pour la faune (oiseaux, mammifères terrestres, reptiles, amphibiens, insectes)<sup>22</sup>.

L'étude d'impact présente également le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France et indique que, selon ce schéma, aucun corridor écologique n'est identifié sur le secteur du projet. Le site ne figure pas non plus dans une enveloppe d'alerte de zones humides<sup>23</sup>.

### **Enjeux sanitaires et risques technologiques**

L'étude d'impact indique (page 128) qu'aucun établissement sensible (établissements susceptibles d'accueillir des personnes sensibles, comme les personnes âgées, malades ou de jeunes enfants) n'est localisé à proximité du site d'étude. La MRAe note cependant qu'une crèche est située à proximité immédiate du projet<sup>24</sup>. Cette information devra être prise en compte notamment dans l'étude des effets du projet sur la santé (chapitre VI.8, pages 202 à 207).

Si un site SEVESO seuil haut « NCS Pyrotechnie » est présent à environ 500 mètres du site en projet, ce dernier n'est pas concerné par le périmètre du PPRT de l'installation ni par les zones d'effet de surpression, thermique ou toxique.

<sup>20</sup> Le chapitre V « Analyse de l'état initial » ne comprend pas de thématique consacrée au paysage, mais une analyse du territoire urbain et paysager est fournie dans le chapitre III « Présentation du projet » (page 53 de l'étude d'impact, paragraphe III.2 – Présentation du site actuel).

<sup>21</sup> L'étude faune-flore, intitulée « Diagnostic écologique automnal », est jointe en annexe à l'étude d'impact (page 275 du document pdf). Les résultats des inventaires sont présentés dans l'étude d'impact.

<sup>22</sup> Les résultats des inventaires sont présentés dans l'étude d'impact (pages 95 à 105).

<sup>23</sup> La carte « enveloppes d'alerte des zones humides » est disponible sur le site Internet de la DRIEE Île-de-France. Elle recense les secteurs à forte probabilité de présence d'une zone humide.

<sup>24</sup> Cette crèche est située au nord-est du projet, dans la zone pavillonnaire mitoyenne. Selon le site Internet de la mairie de Survilliers, la crèche multi-accueil « Les Marcassins » accueille une vingtaine d'enfants de 3 mois à 4 ans (source : <http://www.survilliers.fr/contenu/creche-multi-accueil-les-marcassins>).

#### 4. Justification du projet

L'étude d'impact présente le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune et notamment l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) du secteur (cf. Illustration 4) et le plan de zonage (cf. Illustration 5), qui ont encadré l'élaboration du projet. Le PLU a été approuvé en 2016 et modifié en 2017. La MRAe note que l'OAP présenté dans l'étude d'impact affiche des divergences avec celle disponible sur le site de la Mairie, notamment en termes d'accès.

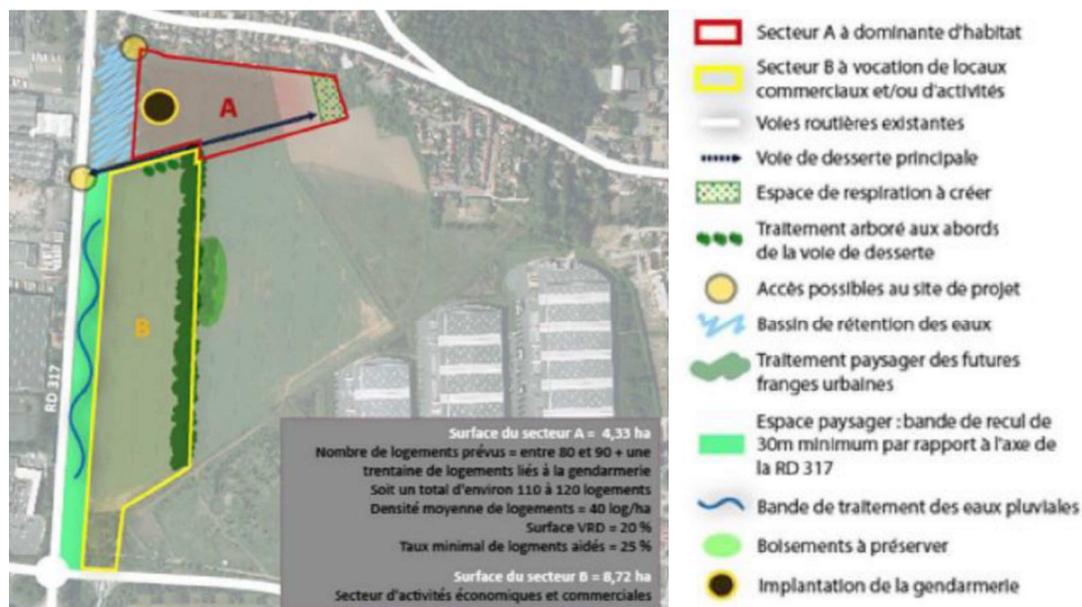


Illustration 4: Orientation d'aménagement et de programmation (OAP) "Site de la Gendarmerie" (Source : étude d'impact)



## Légende

### Zones U - Zones urbaines

- UB** Zone urbaine à dominante d'habitat périphérique à la zone principale
- UF** Zone urbaine d'accueil des équipements et services publics

### Zone AU - Zones à urbaniser

- AU** Zone d'urbanisation future à vocation dominante d'habitat à court et moyen termes
- AUx** Zone d'urbanisation future à vocation dominante d'activités économiques à court et moyen termes

### Zones A - Zones agricoles

- A** Zone agricole réservée à l'exploitation agricole

### Zones N - Zones naturelles

- N** Zone naturelle de protection stricte

### Dispositions réglementaires particulières

- Espaces Boisés Classés (EBC)

Périmètre du permis d'aménager

Illustration 5: Plan de zonage du PLU de Survilliers sur le secteur du projet (Source : étude d'impact)

L'étude d'impact présente quatre variantes du projet étudiées<sup>25</sup> et indique succinctement que les « variantes ont été modifiées car [elles] ne répondaient pas aux 7 grands principes mis en avant pour le respect des besoins du site et de l'environnement », en listant ces principes<sup>26</sup>. La MRAe note que ces variantes, comme les principes cités, semblent correspondre à des réflexions menées au niveau du PLU et non au niveau du projet (les variantes non retenues ne sont pas compatibles avec le zonage du PLU ou l'OAP, notamment en termes d'emprise).

Le choix de l'emprise du projet aurait dû être justifié, en particulier pour expliquer pourquoi le périmètre du permis d'aménager n'intègre pas la partie de la zone AUx située au sud (cf. Illustration 5), dans un souci de cohérence globale de l'aménagement du secteur et d'appréciation complète de ses impacts. Une phase ultérieure est mentionnée dans la notice de présentation du permis d'aménager<sup>27</sup>, mais n'est jamais évoquée dans l'étude d'impact. Au vu des informations disponibles cette phase ultérieure fait pour la MRAe partie intégrante du projet et doit être appréhendée dans son étude d'impact au besoin actualisée.

<sup>25</sup> Quatre esquisses du projet sont fournies aux pages 69 à 72 de l'étude d'impact. La quatrième esquisse (page 72) correspond a priori au projet retenu, bien que l'étude d'impact ne le mentionne pas.

<sup>26</sup> Ces principes sont listés à la page 68 de l'étude d'impact. Ce sont, par exemple : concentrer le projet aux abords de la RD317, s'inscrire dans le prolongement de la zone urbanisée pavillonnaire, préserver une zone d'espaces paysagers d'entrée de ville et de gestion des eaux pluviales.

<sup>27</sup> La notice de présentation du permis d'aménager indique (document PA2, page 13) que l'opération sera complétée par une phase ultérieure vers le sud. Le plan « hypothèse d'implantation des bâtiments » (page 60 de l'étude d'impact) fait apparaître une zone en blanc au sud du projet, correspondant vraisemblablement à cette phase ultérieure, mais sans aucune autre précision.

L'OAP telle que reproduite dans l'étude d'impact prévoit par ailleurs un « espace de respiration à créer » situé à l'est du futur programme de logements (cf. Illustration 4, secteur A). Il convient de préciser pourquoi cet espace n'a pas été intégré dans le projet et dans son étude d'impact .

Par ailleurs, l'étude d'impact justifie la consommation de terres agricoles au regard de la densité « élevée » du projet (page 179), en cohérence avec la volonté du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) de développer une urbanisation compacte aux abords des gares. Aucun chiffre concernant la densité du projet n'est cependant fourni afin d'étayer cette affirmation. A titre indicatif, la MRAe note que la densité sur les lots « gendarmerie » et « logements » est de l'ordre de 28 logements par hectare (sur la base de 111 logements sur 4 hectares).

Enfin, l'étude d'impact n'apporte pas d'éléments de justification quant à la création de surfaces dédiées aux activités économiques, au regard notamment du taux de remplissage et de la densification des zones d'activités environnantes. En outre, un phasage du développement du secteur, qui permette de maintenir autant que possible l'activité agricole, aurait pu être étudié. L'avancement du programme pourrait être conditionné à un bilan des premières phases réalisées (analyse du taux de remplissage notamment).

Plus largement, la MRAe note que le secteur, en incluant les communes voisines, a accueilli de nombreux projets d'activité, générant des effets cumulés majeurs en termes notamment de consommation des espaces agricoles et naturels, de déplacements et pollutions et nuisances associées. L'étude d'impact si elle aborde les effets cumulés avec les projets en cours de réalisation ou à venir, traite insuffisamment du contexte territorial existant.

***La MRAe recommande d'étayer la justification du choix du projet, en termes de densification et en ce qui concerne les activités économiques, de cumuls de projets susceptibles d'incidences notables sur l'environnement et la santé.***

## **5. Analyse des impacts environnementaux et des mesures d'évitement , réduction ou compensation proposées**

### **Impacts liés à la consommation de terres agricoles**

L'étude d'impact indique que le projet entraînera la suppression de terres cultivées, mais considère que cela a été pris en compte dans la modification du PLU<sup>28</sup>. Les conséquences de la consommation de terres agricoles n'ont pas été analysées, notamment en termes de pérennité de l'activité agricole sur la parcelle mitoyenne restante (les difficultés d'accès et sa surface réduite peuvent compromettre sa pérennité) et plus généralement sur le secteur, compte tenu des effets cumulés de différents projets .

L'effet de coupure des cheminements agricoles est également évoqué : l'étude d'impact précise que l'accès aux terres agricoles sera préservé du fait du maintien de la sente de la Distillerie (réaménagée, sur le périmètre du projet, en voie principale d'accès aux lots) et du chemin de Guepel<sup>29</sup>, sans présenter de cartographie illustrant cette desserte. Il convient

<sup>28</sup> Cf. page 179 de l'étude d'impact (Paragraphe VI.4.5 – Effets résiduels du projet sur l'agriculture). La CDPENAF (commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers) a émis en septembre 2015 un avis défavorable sur le PLU de la commune, qui prévoyait la création de deux zones AU et AUx pour 12,8 hectares, en soulignant notamment que l'emplacement de la zone d'activités allait contraindre l'exploitation de la parcelle restante. La modification du PLU de Survilliers pour permettre le projet d'aménagement a été approuvée en avril 2017. L'étude d'impact ne précise pas si des changements ont été apportés au PLU pour prendre en compte l'avis de la CDPENAF.

<sup>29</sup> La sente de la Distillerie, plusieurs fois citée mais non localisée dans l'étude d'impact, apparaît sur le plan des réseaux (PA8 – 8.1) fourni dans les annexes du dossier de permis d'aménager. La voie principale de desserte des lots emprunte le tracé de ce chemin. Le chemin de Guepel n'est pas

d'étayer cette affirmation par l'intégration au projet global de dispositions assurant des accès fonctionnels aux parcelles agricoles, au regard notamment de l'augmentation de circulation attendue sur le secteur.

**La MRAe recommande d'analyser l'impact de la destruction de terres agricoles et d'adopter des dispositions, pour pérenniser l'activité agricole.**

Elle rappelle que l'étude préalable agricole, que le maître d'ouvrage est tenu de réaliser, doit prévoir des mesures pour éviter et réduire les effets négatifs notables du projet sur l'activité agricole.

**Impacts liés à l'eau**

Le projet risque d'entraîner une imperméabilisation importante des sols, et par conséquence une augmentation du volume d'eaux de ruissellement. L'étude d'impact indique que « *le projet est adapté pour limiter au maximum les surfaces minérales* »<sup>30</sup> (sans préciser de quelle manière) mais également que « *toutes les zones sur lesquelles sont susceptibles de ruisseler des eaux pluviales et d'entraîner des hydrocarbures (voiries, aires de stationnement) sont imperméabilisées* »<sup>31</sup>, ce qui est paradoxal et mérite a minima une quantification de ces deux approches .

Pour ce qui concerne le projet de règlement du lotissement (pièce PA10 du permis d'aménager), la MRAe note qu'un ajout au règlement du PLU a été retenu pour que « *des solutions de type stationnement perméable et/ou végétalisé [soient] favorisées* »<sup>32</sup>. Le règlement en vigueur du PLU impose par ailleurs 20 % de surface de pleine terre végétalisée (dans laquelle sont également comptabilisées les toitures végétalisées, et les places de parking végétalisées et perméables)<sup>33</sup>. Au regard de l'enjeu fort de ruissellement sur ce site, des objectifs plus ambitieux concernant la limitation de l'imperméabilisation mériteraient pour la MRAe d'être retenus dans le règlement du permis d'aménager, notamment pour le lot d'activités économiques et commerciales qui peut générer des surfaces de parking importantes.

Le principe retenu pour collecter et stocker les eaux de ruissellement privilégie des solutions à ciel ouvert, de type noues et bassins, ce qui est à souligner. Conformément au règlement d'assainissement du permis d'aménager, le stockage du projet sera dimensionné pour une pluie d'occurrence vicennale<sup>34</sup> et un débit de rejet limité à 1 l/s/ha, soit un volume total nécessaire pour l'ensemble de la zone de 10 236 m<sup>3</sup>. Le permis d'aménager prévoit de réaliser des stockages pour un volume de 7 608 m<sup>3</sup>, correspondant aux emprises publiques, aux lots privés de logements et à la reprise du volume de 5 600 m<sup>3</sup> du bassin existant. Le reste du volume, soit 2 628 m<sup>3</sup> correspondant aux lots privés « gendarmerie » et « activités/commerces »<sup>35</sup>, sera à la charge de ces lots. Concernant la mise en place de ces dispositions, l'étude d'impact indique de manière peu explicite que « *le projet demande l'adhésion du lot gendarmerie et le programme d'activités commerciales par l'adoption d'aménagements réduisant les ruissellements et régulant les eaux à la parcelle* » (pages 65, 169 et 173). Il convient de préciser dans l'étude d'impact comment les modalités de gestion des eaux pluviales seront imposées aux deux lots

*localisé dans le dossier.*

<sup>30</sup> Cf. page 166 de l'étude d'impact (paragraphe VI.2.2 relatif aux effets du projet sur le climat).

<sup>31</sup> Cf. page 166 de l'étude d'impact (paragraphe VI.2.1.3 relatif aux mesures pour limiter les risques sur le sol et le sous-sol).

<sup>32</sup> Cette mention a été rajoutée dans les articles AU4 et AUx4 du projet de règlement.

<sup>33</sup> Cette disposition figure dans les articles AU13 et AUx13 du règlement du PLU en vigueur.

<sup>34</sup> Pluie vicennale : pluie de période de retour 20 ans (probabilité statistique).

<sup>35</sup> Le document « Dossier loi sur l'eau » indique (page 155) que les stockages mis en place pour les lots « gendarmerie » et « activités/commerces » seront dimensionnés pour une pluie de période de retour 10 ans, et non 20 ans comme le mentionne l'étude d'impact. Le calcul des volumes nécessaires pour ces deux lots semble néanmoins avoir pris en compte une pluie de retour 20 ans (page 156 du document « Dossier loi sur l'eau »). Ce point devra être clarifié.

concernés, si cela sera pris en compte dans l'autorisation au titre de la loi sur l'eau dont fera l'objet le projet<sup>36</sup>, et si cela sera ajouté dans le règlement du permis d'aménager.

Par ailleurs, le document « Dossier loi sur l'eau »<sup>37</sup> indique que le projet intercepte les eaux de ruissellement du bassin versant amont, portant la surface du bassin versant collecté à plus de 20 hectares. Aucune information sur la gestion des eaux pluviales concernant cette surface en amont du projet n'est apportée dans le dossier.

**La MRAe recommande de :**

- **préciser comment les modalités de gestion des eaux pluviales seront mises en place pour ce qui concerne les lots « gendarmerie » et « activités/commerces » ;**
- **présenter la gestion des eaux pluviales envisagée sur le bassin versant intercepté en amont du projet.**

En termes qualitatifs, l'étude d'impact indique que le système de gestion retenu (noues et bassins) permet le traitement de la pollution des eaux de ruissellement par décantation. En complément, le document « Dossier loi sur l'eau » envisage la possibilité de mettre en place des dispositifs de type séparateurs à hydrocarbures sur les lots « gendarmerie » et « activités/commerces ». La MRAe signale que les retours d'expériences sur les installations de ce type montrent une faible efficacité pour traiter les pollutions chroniques des eaux pluviales<sup>38</sup>. Le choix de techniques de traitement alternatives pourrait être recherché.

Enfin, l'étude d'impact a estimé les besoins en eau potable du projet, qui seront de l'ordre de 634 000 litres par jour dont près de 90 % pour le programme d'activités et commerces. Elle n'indique pas si les forages ou captages en eau potable alimentant la commune ont une réserve de capacité suffisante.

Le dossier ne fournit pas non plus d'informations sur la station d'épuration qui traite les eaux usées du secteur (fonctionnement actuel, dysfonctionnements éventuels et capacité à traiter les eaux usées supplémentaires du projet).

**Impacts liés aux déplacements**

L'étude de trafic a permis d'estimer les déplacements routiers générés par le projet, sur la base de la réalisation de 111 logements pour les lots « logements » et « gendarmerie » et de l'implantation d'un « Retail Park » (ensemble commercial à ciel ouvert d'entrée de ville) de 20 000 m<sup>2</sup> avec un parking de 703 places, sur le lot d'activités. Elle s'est appuyée sur le modèle départemental de simulation statique, intégrant les projets d'aménagements urbains et d'infrastructures de transport envisagés sur le secteur par le département, aux horizons 2020 et 2030. L'ensemble du projet devrait générer 137 uvp/h<sup>39</sup> à l'heure de pointe du matin, 689 uvp/h à l'heure de pointe du soir et 1 218 uvp/h à l'heure de pointe du samedi après-midi. Cette hausse de trafic entraînera des difficultés de circulation importantes sur

<sup>36</sup> Le dossier indique que le projet relève du régime de l'autorisation prévue à l'article L.214-2 du code de l'environnement (nomenclature relative aux installations, ouvrages, travaux et activités dite « Loi sur l'eau », au titre de la rubrique 2.1.5.0 (rejet d'eaux pluviales). La MRAe a eu connaissance que la demande d'autorisation a été déposée auprès des services compétents (service police de l'eau).

<sup>37</sup> Cf. pages 38 et 39 du document « Dossier loi sur l'eau ».

<sup>38</sup> Les installations de type décanteurs-déshuileurs semblent plus aptes au traitement des flux importants d'hydrocarbures libres, plutôt qu'au traitement de flux intermittents de polluants sous forme particulaire le plus souvent véhiculés par les eaux de ruissellement. En outre, il faut souligner l'importance de l'entretien des dispositifs de collecte et de traitement des eaux pluviales. En effet, un défaut d'entretien peut avoir l'effet inverse de celui recherché, en concentrant la pollution restituée plutôt que de la réguler.

<sup>39</sup> uvp/h : unité de véhicule particulier par heure. Cette unité, obtenue en appliquant un coefficient de pondération à chaque catégorie de véhicules (poids lourd, deux-roues, voiture), permet d'exprimer les volumes de trafic dans une grandeur unique et de simplifier les calculs ultérieurs.

le giratoire RD317/RD922, notamment une hyper-saturation de la branche ouest le matin et est le soir (RD922).

L'étude d'impact conclut (page 190) qu'il est donc nécessaire de prévoir, en concertation avec le conseil départemental, en plus du nouveau giratoire d'accès sur la RD 317 intégré au projet, des aménagements sur le giratoire RD317/RD922. L'étude de trafic propose en effet des aménagements qui permettraient, a minima, de retrouver à court terme un fonctionnement des carrefours proche de l'état actuel : élargissement à deux files des entrées nord et sud sur le nouveau giratoire, élargissement à deux files des branches est et ouest du giratoire existant RD317/RD922 ou aménagement d'un by-pass<sup>40</sup>. À plus long terme, ces seuls aménagements ne seraient pas suffisants et l'étude de trafic présente différentes pistes d'amélioration possibles comme la diminution de la surface commerciale, l'augmentation du nombre d'accès au projet (notamment par le nord) ou un aménagement plus important du nouveau giratoire (dénivellation du flux nord-sud, création d'une branche supplémentaire).

La MRAe note que l'aménagement complémentaire du giratoire ouest sur la RD922 pourrait également être étudié.

En outre, la MRAe attire l'attention sur les points suivants concernant les déplacements :

- La question de l'insertion depuis la contre-allée se pose pour les véhicules en provenance du giratoire RD317/RD922 depuis la RD922 ouest. En effet, si cette contre-allée est utilisée comme voie d'évitement, une congestion pourrait être observée sur le point d'insertion, au sud du nouveau giratoire créé pour l'accès au site, qui pourrait remonter jusqu'à ce giratoire et gêner son fonctionnement. Il faudrait également veiller à l'éloignement suffisant du nouveau giratoire par rapport aux remontées de file du giratoire existant RD317/RD922.
- De même, les remontées de file sur les deux giratoires successifs au nord-ouest du projet (RD922 et RD317/RD922) soulèvent des interrogations quant à l'insertion des véhicules depuis la voie de service de la gendarmerie en heure de pointe du soir. L'étude de circulation semble en effet indiquer que ces files remontent jusqu'au point d'insertion du nouvel accès.
- Les résultats de l'étude de trafic sont sensibles aux hypothèses sur les activités implantées dans la zone.

<sup>40</sup> *By-pass : voie séparée qui permet de bifurquer à droite sans transiter par le giratoire lui-même.*

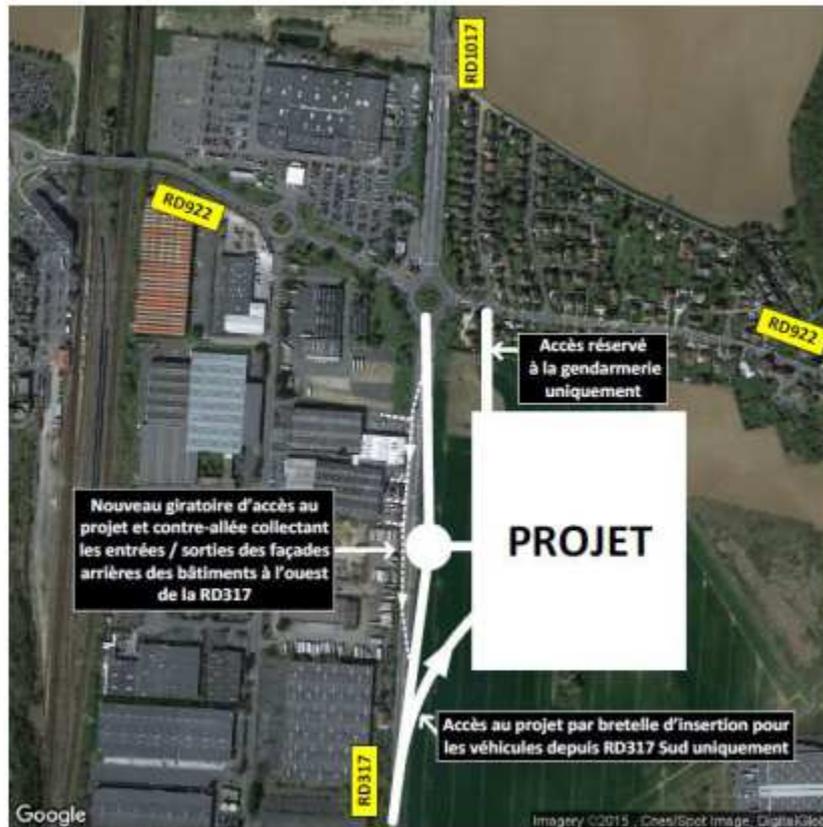


Illustration 5: Entrées et sorties prévues du projet (Source : étude d'impact page 33)

La MRAe note que le projet est à adapter afin de ne pas créer de difficultés de circulation supplémentaires sur le secteur. En l'état, elle considère que les incidences du projet sur les déplacements sont notables et ne font pas l'objet de mesures d'évitement ou de réduction satisfaisantes.

**La MRAe recommande donc que les mesures d'évitement, et à défaut de réduction des impacts du projet sur les déplacements et les pollutions et nuisances associées soient précisées, réévaluées si besoin, et qu'en particulier le niveau d'engagement des mesures relevant de la responsabilité de tiers (conseil départemental en particulier) soit précisé.**

Pour ce qui concerne les modes actifs, une voie piétonne et cyclable est prévue sur la rue accédant à la gendarmerie, mais cette voie ne se poursuit pas vers les autres lots en particulier de logements. Le potentiel des modes actifs pourrait être développé davantage, par la création, à laquelle le projet pourrait contribuer, d'un réseau aménagé et sécurisé, qui permettrait de relier directement en vélo ou à pied la gare, le centre-ville ou les zones d'activités. Ceci contribuerait à diminuer le trafic routier. La MRAe rappelle en outre que la réglementation en vigueur<sup>41</sup> impose que les ensembles commerciaux réservent un espace pour le stationnement des vélos.

**La MRAe recommande de développer les aménagements en faveur des modes actifs, permettant d'assurer au sein du projet une continuité des cheminements doux vers les principaux points d'attraction du secteur (gare, commerces, école...).**

<sup>41</sup> Arrêté du 13 juillet 2016 relatif à l'application des articles R.111-14-2 à R.111-14-8 du code de la construction et de l'habitation.

### Impacts liés au bruit

L'étude d'impact indique à juste titre que l'éloignement des lots de logements et le recul de la gendarmerie de 75 mètres par rapport à la route départementale RD317 permettront de réduire les nuisances sonores pour les futurs habitants. En revanche, l'affirmation que les plantations permettront d'atténuer la perception du bruit mérite d'être justifiée, au regard des autres aménagements éventuellement prévues (talus plantés, murs végétalisés).

La MRAe rappelle par ailleurs que le PADD (plan d'aménagement et de développement durable) du PLU de la commune – présenté page 137 de l'étude d'impact – fait figurer un principe de « voie de délestage »<sup>42</sup> orienté est-ouest sur le secteur (cf. Illustration 6) : l'aménagement retenu pour le projet suggère que la voie de desserte principale du projet pourrait à terme assurer cette fonction, auquel cas les lots de logements qui seront créés seraient exposés à des nuisances supplémentaires.

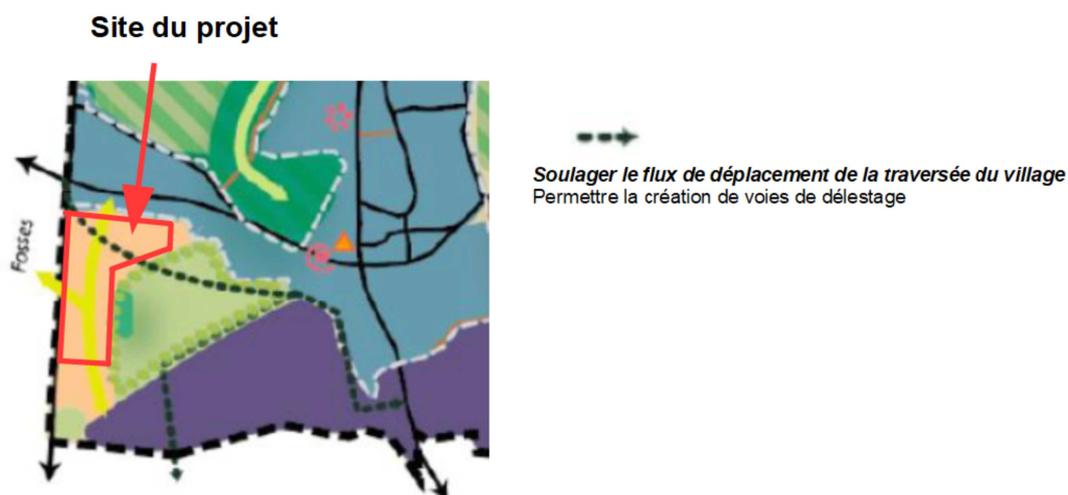


Illustration 6: Extrait du PADD (plan d'aménagement et de développement durable) du PLU de Survilliers (Source : étude d'impact - annotations DRIEE)

Les nuisances sonores supplémentaires générées par le projet, liées aux activités ou au trafic supplémentaire, sont appréciées de manière trop générale. L'étude d'impact renvoie, pour les futures constructions (gendarmerie et activités), aux études acoustiques qui seront réalisées et à la réglementation qui s'appliquera et, pour ce qui concerne le trafic supplémentaire, indique que « les effets sonores générés par le trafic supplémentaire s'inscriront dans un problème global de nuisances sonores des infrastructures routières » (page 194). Elle indique à tort qu'« il n'y a pas réglementairement de mesures de réduction à prévoir pour les voies nouvelles » (page 194), omettant la réglementation relative à la limitation du bruit des infrastructures de transport terrestres (cette réglementation concerne la création de nouvelles routes, mais également les modifications significatives de routes existantes).

### Impacts sur le paysage et les milieux naturels

L'étude d'impact affirme quelques grands principes du projet pour assurer sa bonne intégration paysagère, comme l'importance de l'accompagnement paysager, la composition urbaine qui participe à la structuration de l'espace, un projet paysager fort (page 180). Hormis la réalisation d'une bande non constructible le long de la RD317 pour les aménagements paysagers et de gestion des eaux pluviales, elle n'explique cependant pas comment ces enjeux ont été déclinés et la manière dont sera assurée l'intégration paysagère du projet. Certaines dispositions sont évoquées de manière très générale : à titre d'exemple, pour ce qui concerne l'aspect extérieur des constructions, il est indiqué que

<sup>42</sup> La légende de ce principe de liaison est « Soulager le flux de déplacement de la traversée du village / Permettre la création de voies de délestage ».

« le règlement nécessitera une conception harmonieuse de ces deux programmes [activités et gendarmerie] » (page 181) alors qu'il est attendu une analyse et des explications concrètes, fondée notamment sur les dispositions du règlement en vigueur du PLU ou du projet de règlement du lotissement. Cela concerne en particulier le lot d'activités économiques, dans un souci d'éviter de reproduire l'aspect peu qualitatif reproché au parc d'activités voisin.

***La MRAe recommande d'approfondir l'analyse de l'impact paysager du projet et de décrire les mesures et dispositions permettant d'assurer son intégration paysagère.***

L'étude d'impact indique que compte tenu des faibles potentialités écologiques du site, le projet n'est pas susceptible d'avoir des impacts forts sur la biodiversité.

## **6. Analyse du résumé non technique**

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact.

Le résumé non technique présenté pour ce projet reprend de manière cohérente les informations apportées par le dossier. L'ajout d'un plan présentant le projet<sup>43</sup> et les aménagements qui seront réalisés aurait été utile afin de ne pas avoir à se référer au dossier complet.

***La MRAe recommande d'ajouter au résumé non technique un plan présentant le projet et les aménagements qui y seront réalisés. Le cas échéant, le résumé devra être actualisé après la prise en compte des recommandations de la MRAe sur le corps de l'étude d'impact.***

<sup>43</sup> Le seul plan du projet présenté dans le résumé (page 14 de l'étude d'impact), intitulé « localisation du périmètre de l'étude », ne correspond pas au périmètre du permis d'aménager.

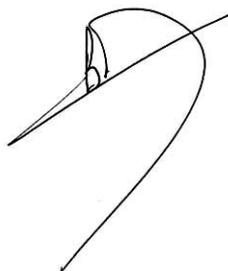
## **7. Information, consultation et participation du public**

Le présent avis doit être joint au dossier d'enquête publique du projet.

Conformément à l'article L122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,  
son président délégué,

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, flowing script that starts with a small loop and ends with a long, sweeping tail.

Christian Barthod