



Révision allégée n°1 du PLU du Mesnil-Amelot

ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

SOMMAIRE

1 Préambule règlementaire.....3

1.1 Contexte règlementaire 3

1.2 Contenu de l'évaluation environnementale..... 4

2 Présentation du projet de révision allégée.....5

2.1 Description des modifications 5

2.1.1 Foncier..... 5

2.1.2 Modification du zonage..... 5

2.1.3 Modifications réglementaires 6

2.2 Historique et objectifs du projet de modification..... 7

2.3 Compatibilité avec les documents supra communaux 8

2.3.1 Articulation du PLU du Mesnil-Amelot avec les autres plans, programmes et Schémas en vigueur..... 8

2.3.2 SCoT de Roissy Pays de France..... 8

2.3.2.1 Présentation du SCoT 8

2.3.2.2 Analyse de la compatibilité 9

2.3.3 PDUIF..... 10

2.3.3.1 Présentation du PDUIF 10

2.3.3.2 Analyse de la compatibilité 10

2.3.4 PCAET de Roissy pays de France 10

2.3.4.1 Présentation du PCAET 10

2.3.4.2 Analyse de la compatibilité 11

3 Etat actuel de l'environnement et des perspectives d'évolution en l'absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU 13

3.1 Définition de l'aire d'étude 13

3.2 Milieu physique..... 13

3.2.1 Topographie 13

3.2.2 Géologie 13

3.2.2.1 Nature des sols 13

3.2.2.2 Ressources minières et carrières..... 14

3.2.3 Hydrogéologie 14

3.2.3.1 Masses d'eau souterraines 14

3.2.3.2 Qualité et usages des masses d'eau souterraines 14

3.2.3.3 Documents cadres 15

3.2.4 Eaux superficielles 15

3.2.5 Climat 16

3.2.5.1 Températures 16

3.2.5.2 Précipitations..... 16

3.2.5.3 Ensoleillement 16

3.2.5.4 Vent 17

3.2.5.5 Autres phénomènes climatiques..... 17

3.2.5.6 Emissions de gaz à effet de serre et sensibilité au changement climatique 17

3.2.6 Risques naturels 19

3.2.6.1 Sismicité..... 19

3.2.6.2 Risque inondation..... 19

3.2.6.3 Risque mouvement de terrain 19

3.2.6.4 Risques liés à la présence d'anciennes carrières20

3.2.6.5 Aléa retrait-gonflement des argiles.....20

3.3 Milieu naturel 21

3.3.1 Recensement des zonages du patrimoine naturel.....21

3.3.1.1 Zonages réglementaires21

3.3.1.2 Zonage d'inventaire (ZNIEFF)22

3.3.1.3 Zonages fonciers.....23

3.3.2 Réservoirs et continuités écologiques23

3.3.3 Faune, flore, habitat.....25

3.3.3.1 Principales espèces rencontrées sur la commune25

3.3.3.2 Espèces rencontrées au droit des secteurs concernés par la révision du PLU25

3.3.3.3 Caractérisation des habitats.....25

3.3.3.4 Zones humides26

3.4 Milieu humain 27

3.4.1 Contexte socio-économique27

3.4.1.1 Démographie et logement27

3.4.1.2 Emploi et activités28

3.4.1.3 Equipements, commerces et services28

3.4.2 Documents de planification et d'urbanisme29

3.4.2.1 Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF).....29

3.4.2.2 Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) Roissy Pays de France.....32

3.4.2.3 Plan Local d'Urbanisme (PLU) du Mesnil-Amelot.....32

3.4.3 Occupation du sol33

3.4.3.1 Mode d'occupation des sols.....33

3.4.3.2 Consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers34

3.4.4 Déplacements34

3.4.4.1 Documents de planification34

3.4.4.2 Voirie et trafic routier.....35

3.4.4.3 Transports en commun36

3.4.4.4 Modes doux.....37

3.4.5 Réseaux et servitudes38

3.4.5.1 Réseaux38

3.4.5.2 Servitudes.....38

3.4.6 Energie40

3.4.6.1 Consommations énergétiques40

3.4.6.2 Potentiel pour les énergies renouvelables40

3.4.7 Déchets41

3.5 Paysage et patrimoine 42

3.5.1 Evolutions et enjeux paysagers du Mesnil-Amelot42

3.5.2 Architecture vernaculaire45

3.5.3 Patrimoine.....45

3.5.3.1 Archéologie45

3.5.3.2 Monuments historiques46

3.5.3.3 Sites inscrits et classés.....46

3.5.3.4 Sites patrimoniaux remarquables (SPR)47

3.5.3.5 Sites du patrimoine mondial de l'UNESCO47

3.5.4 Contexte paysager et patrimonial actuel des secteurs concernés par la révision47

3.6 Santé et cadre de vie..... 47

3.6.1 Etablissement déclarant des rejets polluants47

3.6.2	Qualité de l'air	48	4.2.3.1	Contexte socio-économique.....	63
3.6.2.1	Documents cadres	48	4.2.3.2	Occupation des sols.....	63
3.6.2.2	Situation au sein de l'aire d'étude.....	49	4.2.3.3	Déplacements.....	64
3.6.3	Nuisances sonores.....	50	4.2.3.4	Réseaux et servitudes.....	65
3.6.3.1	Bruit aérien.....	51	4.2.3.5	Energie.....	65
3.6.3.2	Bruit routier	51	4.2.3.6	Déchets.....	65
3.6.3.3	Bruit ferroviaire	52	4.2.4	Effets sur le paysage et le patrimoine et mesures associées	65
3.6.4	Pollution lumineuse.....	54	4.2.4.1	Paysage.....	65
3.6.5	Electromagnétisme	Erreur ! Signet non défini.	4.2.4.2	Patrimoine culturel.....	66
3.6.6	Vibrations	55	4.2.4.3	Patrimoine archéologique	66
3.7	Risques technologiques	55	4.2.5	Effets sur la santé et le cadre de vie et mesures associées.....	66
3.7.1	Risque industriel – installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)	55	4.2.5.1	Etablissement déclarant des rejets polluants	66
3.7.2	Risque de pollution des sols : BASIAS, BASOL, SIS.....	56	4.2.5.2	Qualité de l'air	66
3.7.3	Risques transport de matières dangereuses (TMD).....	58	4.2.5.3	Nuisances sonores.....	66
3.8	Synthèse des enjeux	59	4.2.5.4	Pollution lumineuse.....	66
4	Analyse des incidences de la révision allégée du PLU sur l'environnement et mesures ERC associées	61	4.2.5.5	Electromagnétisme	Erreur ! Signet non défini.
4.1	Modifications apportées au PLU.....	61	4.2.5.6	Vibrations	66
4.2	Evaluation des effets de la révision allégée du PLU et mesures associées	61	4.2.6	Effets sur les risques technologiques et industriels et mesures associées	66
4.2.1	Effets sur le milieu physiques et mesures associées	61	4.2.6.1	Risques industriels.....	66
4.2.1.1	Topographie	61	4.2.6.2	Risque de pollution des sols	66
4.2.1.2	Géologie et hydrogéologie	62	4.2.6.3	Risque TMD	66
4.2.1.3	Climat.....	62	5	Solutions de substitution étudiées et justification de la solution retenue	67
4.2.1.4	Risques naturels	62	6	Suivi des effets de la révision allégée du PLU sur l'environnement	69
4.2.2	Effets sur le milieu naturel et mesures associées	62	7	Méthodes et auteurs de l'étude	72
4.2.2.1	Zonages réglementaires	62	7.1	Méthodes utilisées.....	72
4.2.2.2	Faune, flore et habitats	62	7.1.1	Méthodologie de l'état initial de l'environnement.....	72
4.2.3	Effets sur le milieu humain.....	63	7.1.2	Méthodologie de l'évaluation des effets et mesures	72
			7.2	Auteurs	72

Suite à l'avis émis avant l'enquête publique par la MRAe Ile-de-France APPIF-2023-006 en date du 05/01/2022, des compléments ont été apportés au présent dossier et sont signalés par une couleur orange.

1 Préambule réglementaire

1.1 Contexte réglementaire

Cette évaluation environnementale est réalisée pour le compte de la commune du Mesnil-Amelot (77 990). Elle porte sur la révision allégée n°1 de son Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Le PLU du Mesnil-Amelot a été approuvé le 8 juillet 2015. Il a été modifié et révisé plusieurs fois depuis du fait des évolutions de la réglementation et de celles de son territoire. Trois projets stratégiques ont joué un rôle prépondérant dans ces changements :

- Zone d'activité (ZAC) de la chapelle de Guivry ;
- Ligne 17 du Grand Paris Express (projet qui nous concerne pour la présente évaluation environnementale) réalisation de la gare du Mesnil-Amelot terminus de la ligne et de l'ouvrage annexe OA3903P situés en zone agricole ;
- Projet de maison de santé en remplacement d'un ancien corps de ferme de la rue de Claye et de développement de la zone UX.

Les modifications et révision du PLU du Mesnil-Amelot sont récapitulées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 1 : Récapitulatif des évolutions (actées ou en cours) du PLU du Mesnil-Amelot (Source : commune du Mesnil-Amelot)

Procédure	Objet	Date d'approbation ou date(s)-clé(s)
Révision générale du PLU	Intégration de la gare du Grand Paris Express et du Campus des métiers de l'aérien	17 novembre 2015 – Délibération d'approbation du PLU
Mise en compatibilité du PLU	MECDU du PLU avec la L17 suite au décret n°2017-186 déclarant d'utilité publique la L17N	14 février 2017 – DUP L17N
Modification simplifiée n°1	Correction d'erreurs matérielles dans les zones AUE et AUX du PLU dans le cadre du développement des zones d'activités sur la commune	10 décembre 2018 – Délibération d'approbation de la modification simplifiée n°1
Modification simplifiée n°2	Correction d'erreurs matérielles dans les zones UX et AUI du PLU dans le cadre du développement des zones d'activités sur la commune	10 décembre 2018 – Délibération d'approbation de la modification simplifiée n°2
Modification simplifiée n°3	Mettre en adéquation l'orientation d'aménagement et de programmation du PLU de la commune et le traité de concession de la ZAC de la chapelle de Guivry	10 avril 2021 – Délibération d'approbation de la modification simplifiée n°3
Révision allégée n°1	Adaptation aux évolutions du Grand Paris Express (modification des emprises)	Objet du document présent

Révision allégée n°2	Création d'une maison de santé sur le site d'un ancien corps de ferme et suppression d'un espace vert à protéger pour permettre l'urbanisation d'une zone UX	25 mars 2021 – Projet soumis à évaluation environnementale
----------------------	--	--

La présente procédure d'évaluation environnementale porte sur le projet de révision allégée n°1 du PLU. Cette dernière concerne la modification de la zone IIAUE sur le plan de zonage, la modification du règlement des zones IIAUE, UH et A et la modification des emplacements réservés n°1, 2, 3 et 5.

Au vu d'une modification réglementaire suite au décret du 13 octobre 2021 qui modifie le code de l'urbanisme et notamment l'article R104-11 qui indique désormais ceci :

« Article R104-11

I.- Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :

1° De leur élaboration ;

2° De leur révision :

- Lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;
- Lorsque l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune décide de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;
- Dans tous les autres cas où une révision est requise en application de l'article L. 153-31, sous réserve des dispositions du II.

II.- Par dérogation aux dispositions du c du 2° du I, les plans locaux d'urbanisme font l'objet, à l'occasion de leur révision, d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas réalisé dans les conditions définies aux articles R. 104-33 à R. 104-37, s'il est établi que cette révision est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement au regard des critères de l'annexe II de la directive 2001/42/ CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, lorsque :

1° L'incidence de la révision porte sur une ou plusieurs aires comprises dans le territoire couvert par le plan local d'urbanisme concerné, pour une superficie totale inférieure ou égale à un millième (1 ‰) de ce territoire, dans la limite de cinq hectares (5 ha) ;

2° L'incidence de la révision porte sur une ou plusieurs aires comprises dans le territoire couvert par le plan local d'urbanisme intercommunal concerné, pour une superficie totale inférieure ou égale à un dix-millième (0,1 ‰) de ce territoire, dans la limite de cinq hectares (5 ha). »

Au vu des modifications prévues dans la révision allégée du PLU sur des terrains agricoles pour une superficie supérieure à 0.1% du territoire communal, la révision est désormais directement soumise à évaluation environnementale.

1.2 Contenu de l'évaluation environnementale

Le contenu de l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme est encadré par l'article R.104-18 du code de l'urbanisme.

Les documents d'urbanisme mentionnés à la section 1 qui ne comportent pas de rapport de présentation en application d'autres dispositions sont accompagnés d'un rapport environnemental comprenant :

1° Une présentation résumée des objectifs du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;

2° Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution en exposant notamment les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du document ;

3° Une analyse exposant :

a) Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement, notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages et les interactions entre ces facteurs ;

b) Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement ;

4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document ;

5° La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;

6° La définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;

7° Un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

L'article R.104-20 du code de l'urbanisme précise également qu'en cas de révision du PLU l'évaluation environnementale est complétée par l'exposé des motifs des changements apportés.

Le rapport de présentation, ou le rapport environnemental mentionné à l'article R. 104-18, est proportionné à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée (art. R.104-19 du code de l'urbanisme).

La présente évaluation environnementale se compose donc :

- D'une présentation des objectifs du document, de son contenu et de son articulation avec les autres documents et plans avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;
- D'une description de l'état actuel de l'environnement et de ses perspectives d'évolution en l'absence de mise en œuvre du plan ou du programme ;

- D'une analyse des incidences de la révision allégée du PLU sur l'environnement et plus spécifiquement sur les sites Natura 2000 ;
- D'un exposé des solutions envisagées et les raisons pour lesquelles le projet a été retenu ;
- D'une présentation des mesures prévues pour éviter, réduire et compenser les impacts de la révision ;
- D'une présentation des critères, indicateurs et modalités de suivi des effets de la révision allégée du PLU sur l'environnement ;
- D'un résumé non technique et d'une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

2 Présentation du projet de révision allégée

2.1 Description des modifications

La présente révision du PLU de la commune du Mesnil-Amelot porte sur la modification :

- Du plan de zonage : déplacement de l'emprise de la zone IIAUE, suppression de l'emplacement réservé n°3, modification des emprises des emplacements réservés 1, 2 et 5 ;
- Du règlement des zones IIAUE, UH et A.

Ces modifications ne portent pas atteinte aux orientations définies dans le Plan d'aménagement et de Développement Durable (PADD). Elles permettent uniquement d'adapter le PLU aux évolutions du projet de la L17.

2.1.1 Foncier

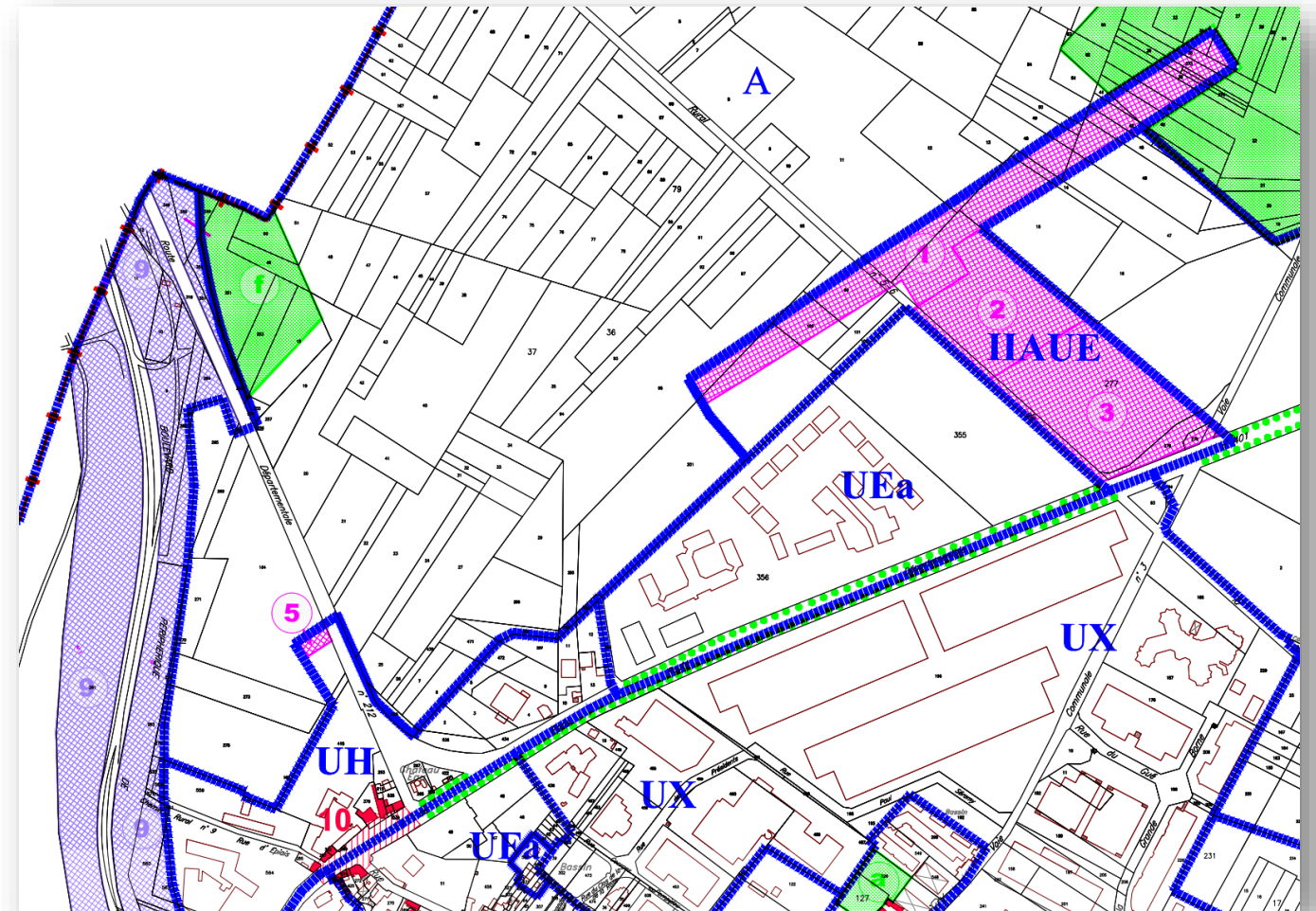
Les sites concernés par la révision allégée du PLU sont implantés sur les parcelles suivantes :

- Pour la gare et l'avant gare : AB296, AB279, AB278, AB282, AB306, AB304, AB302, AI375, AI373, AI389, AI100, AI398, AI369, AI379, AI367, AI391, AI400, AI381, AI393, AI377, AI371, AI365, AI396 ;
- Pour l'OA3903P : AI385, AI383, AI387, AI274.

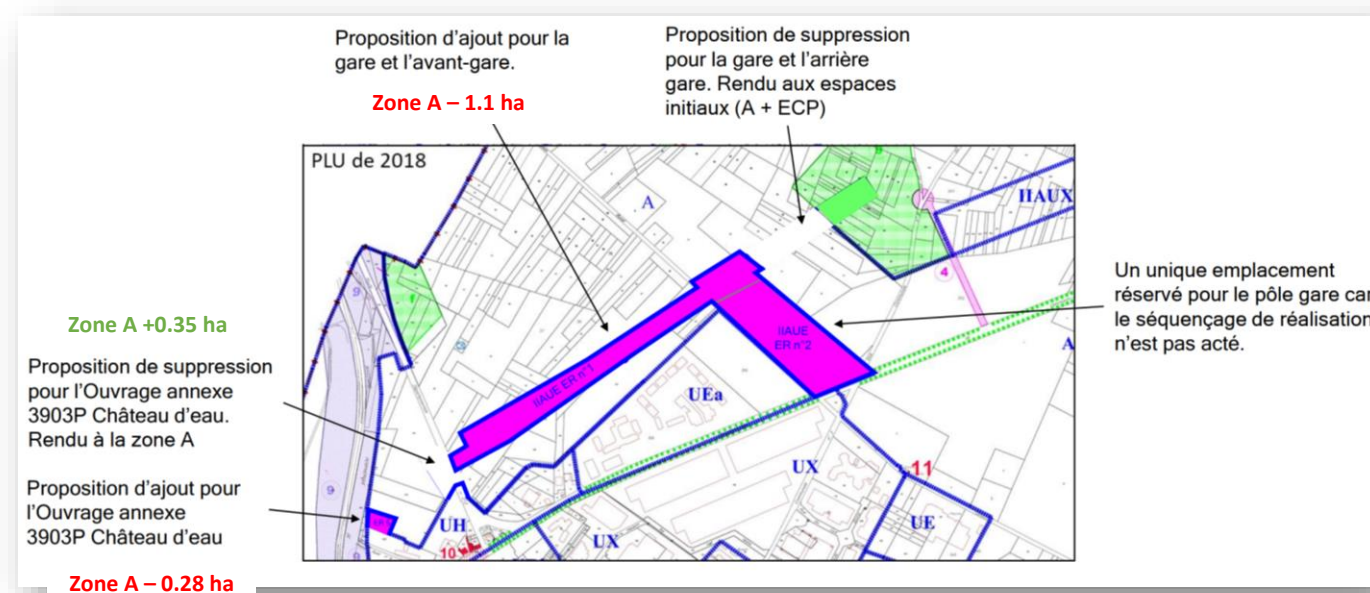
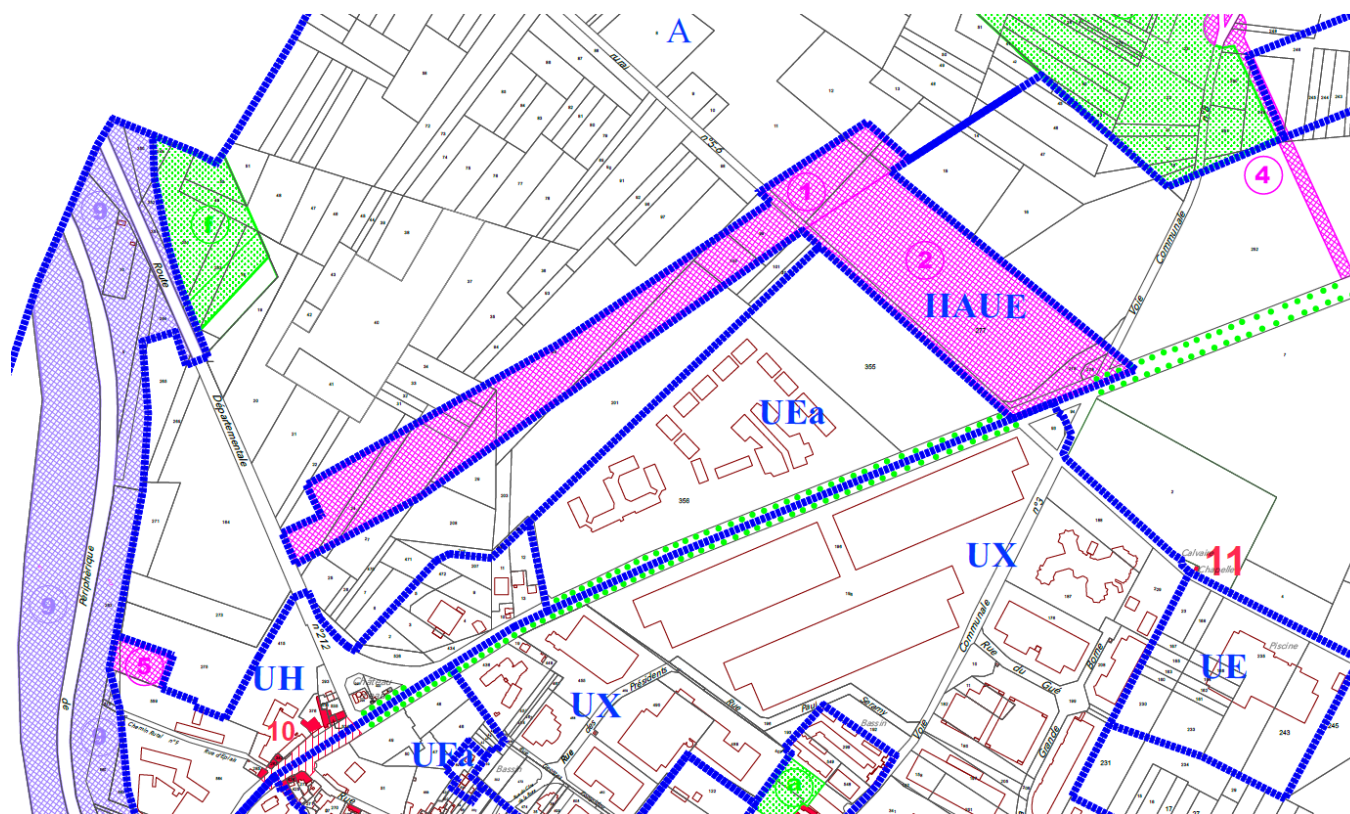
Certaines de ces parcelles sont concernées par une modification de leur zonage et de leur règlement et d'autres seulement par une modification de leur règlement.

2.1.2 Modification du zonage

Zonage du PLU en vigueur



Zonage du PLU après modification



Modification de la zone IIAUE dédiée aux infrastructures de transport public du Grand Paris Express

- Vers la pépinière (ancienne arrière-gare), la zone IIAUE est supprimée et remplacée par la zone A ;
- La zone IIAUE est étendue au niveau de l'avant-gare

La zone IIAUE est augmentée de 1,1 ha, initialement de 8,7 ha, sa superficie est désormais de 9,8 ha.

Modification de la zone UH au niveau de l'emplacement réservé dédié à l'ouvrage annexe 3903P Château d'eau

- L'emprise de la zone UH est réduite de 0,07 ha initialement sa surface était de 7,48 ha elle couvre désormais 7,41 ha. Ce qui permet donc une économie de 700 m² de consommation de terres agricoles.

Modification de la zone A

- La zone A est étendue au niveau de l'arrière-gare supprimée et réduite au niveau de l'avant-gare créée, soit une réduction globale de 1,1 ha **au profit de la zone IIAUE** ;
- La zone A est étendue au niveau de l'ancien emplacement de l'ouvrage annexe (0,35 ha : **dont 0,07 ha correspondant à l'ancien emplacement réservé n°5) sur la zone UH** ;
- La zone A est réduite au niveau du nouvel emplacement de l'ouvrage annexe (0,28 ha : **dont 0,21 ha correspondant à l'emplacement réservé n°5) au profit de la zone UH**.

Au global, la zone A est réduite de **1,03 ha** d'une surface initiale de 309,75 ha elle couvre désormais **308,72 ha**.

Extension de l'espace vert à protéger G

La pépinière Carnet est ainsi préservée par rapport à la version précédente. La mise en compatibilité avait déclassée une partie de cet **Espace Vert à Protéger « g »** pour le classer en zone IIAUE (emprise de l'arrière-gare). La révision vise à revenir à la situation antérieure à cette mise en compatibilité, en reclassant cette emprise en **Espace Vert à Protéger** et en zone A. **L'Espace Vert à Protéger passe ainsi de 7,67 ha à 8,39 ha soit une augmentation de 0,72 ha.**

Modification des emplacements réservés

- L'emplacement réservé n°1 est étendu : Il est dédié à l'infrastructure à ciel ouvert du Grand Paris Express (avant-gare et gare), initialement de 3,2 ha sa superficie est désormais de 5,20 ha.
- L'emplacement réservé n°2 est modifié : il est dédié au pôle gare (parking et aménagements) et intègre l'emplacement réservé n°3 supprimé, initialement de 1,4 ha, sa superficie est désormais de 4,6 ha.
- L'emplacement réservé n°3 est supprimé : dédié à l'extension du parking, il est intégré à l'emplacement réservé n°2, sa surface était de 2,4 ha.
- L'emplacement réservé n°5 est déplacé et augmenté

L'emprise de l'ouvrage annexe 3903P en zone UH est de 0,28 ha dans le projet de révision, alors qu'elle est de 0,07 ha dans le PLU en vigueur, ce qui représente une augmentation de 2 100 m².

2.1.3 Modifications réglementaires

Pour permettre les aménagements définitifs, les installations de chantier et le déroulement des travaux du Grand Paris Express, le règlement du PLU doit être également modifié sur plusieurs zones.

L'avancement des études a fait apparaître des besoins d'adaptation du règlement applicable à la gare du Mesnil-Amelot et à l'ouvrage Château d'eau. Les justifications de ces évolutions sont développées dans la partie 5 ci-dessous.

Modifications du règlement de la zone IIAUE

- **Article IIAUE-6-1** : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques
 - Ajout dans les dispositions particulières de la phrase suivante : « **Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris Express peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait d'1 mètre minimum.** »
- **Article IIAUE-11-5** : Clôtures

- Ajout de la phrase suivante : « **Pour les constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris Express, une hauteur supplémentaire pourra être autorisée pour des raisons de sécurité.** »
- **Article IIAUE-12-2-1** : Stationnement des véhicules deux roues non motorisés pour les constructions destinées au commerce
 - Ajout de la phrase suivante : « **Ces règles ne s'appliquent pas aux commerces situés au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris Express.** »
- **Article IIAUE-12-2-4** : Stationnement des véhicules deux roues non motorisés pour les constructions destinées aux services publics ou d'intérêt collectif
 - Ajout de la phrase suivante : « **Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris Express.** »

Modification du règlement de la zone UH

- **Article UH 11** : Aspect extérieur des constructions, aménagement de leurs abords et protection des paysages, quartiers, ilots, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger
 - Ajout de la phrase suivante : « **Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris Express.** »
 - Ajout de la phrase suivante : « **Pour les constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris Express, une hauteur supplémentaire pourra être autorisée pour des raisons de sécurité.** »
- **Article UH 13** : Plantations, espaces libres, aires de jeux et de loisirs
 - Ajout de la phrase suivante : « **L'ensemble de ces dispositions ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris Express.** »

Modification du règlement de la zone A

- **Article A2** : Occupations et utilisations du sol soumises à conditions
 - Modification de l'article de la façon suivante : « **Sont admises, les occupations et utilisations du sol suivantes si elles respectent les conditions indiquées et sous réserve que le caractère de la zone naturelle ne soit pas remis en cause : Les installations classées pour la protection de l'environnement nécessaires à la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris Express.** »

2.2 Historique et objectifs du projet de modification

Le PLU du Mesnil-Amelot a été révisé en novembre 2015 afin d'intégrer la gare de la L17 et ses aménagements. Dans le cadre de cette révision générale du PLU ont été créés :

- La zone IIAUE : zone d'urbanisation future pour les aménagements liés au Grand Paris Express ;
- Les emplacements réservés liés à la gare :
 - N°1 : Tranchée, gare et arrière-gare ;
 - N°2 : Parking ;
 - N°3 : Extension parking ;
 - N°5 : Ouvrage annexe château d'eau.

Depuis 2017 le projet de Ligne 17 du Grand Paris Express a fait l'objet de modifications. La gare Le Mesnil-Amelot constituera le terminus de la Ligne 17. À ce titre, elle nécessite l'aménagement d'une zone de retournement et de

remisage des trains. Dans le cadre de la poursuite des études et de leur optimisation, cet aménagement initialement envisagé en arrière-gare est repositionné en avant-gare, permettant ainsi de réduire le linéaire de la ligne. Le profil en long est par ailleurs remonté, permettant ainsi de réduire le volume de déblais. Ces modifications entraînent également le déplacement plus au sud de l'OA3903P en application de la réglementation tunnel en termes d'évacuation (800m) avec l'ouvrage précédent dans l'aéroport.

Cette optimisation permet de supprimer les emprises en arrière-gare et par conséquent l'impact sur la pépinière du Mesnil-Amelot qui présentait des enjeux faune/flore (ancien et futur « **Espace Vert à Protégé g** »). Ces emprises sont restituées en zone agricole et en espace vert protégé pour la pépinière. Les emprises en avant-gare, localisées dans des espaces agricoles, sont agrandies pour permettre l'ensemble des aménagements nécessaires. Les emprises sont légèrement plus importantes. Elles permettent de développer un aménagement paysager et d'assainissement en adéquation avec des ambitions environnementales fortes (noues, bassins à ciel ouvert pour l'infiltration, des végétaux en nombre dans tous les aménagements). Ces aménagements sont rendus possible par cette mise au terrain naturel de la ligne :

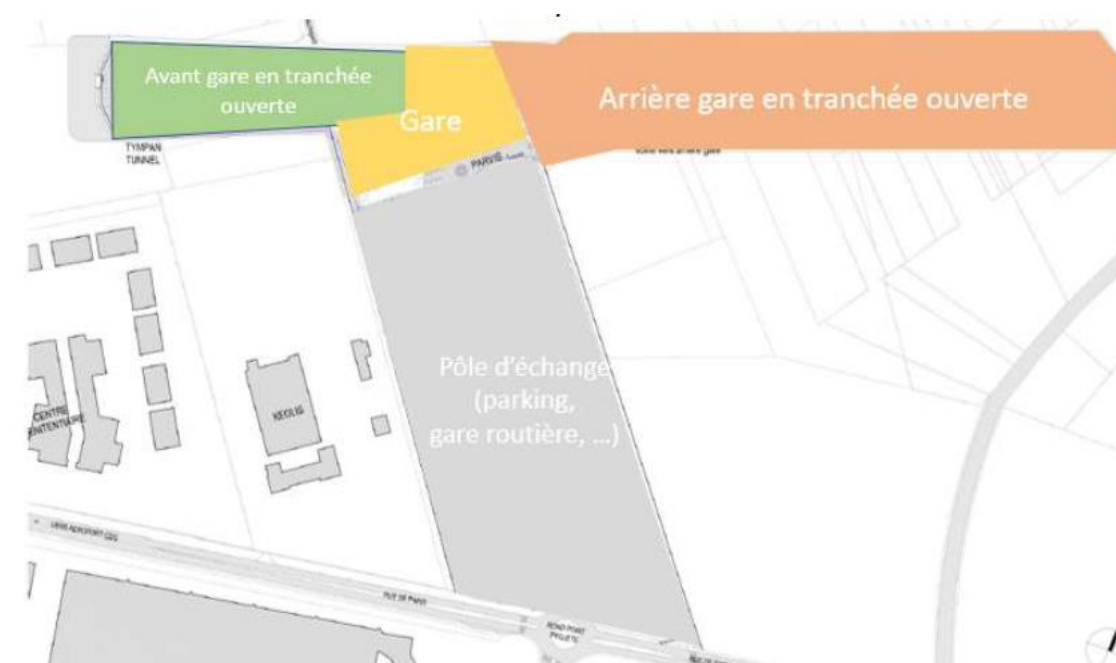


Figure 1 : Représentation schématique des ouvrages au droit du secteur du Mesnil-Amelot tels que prévus initialement

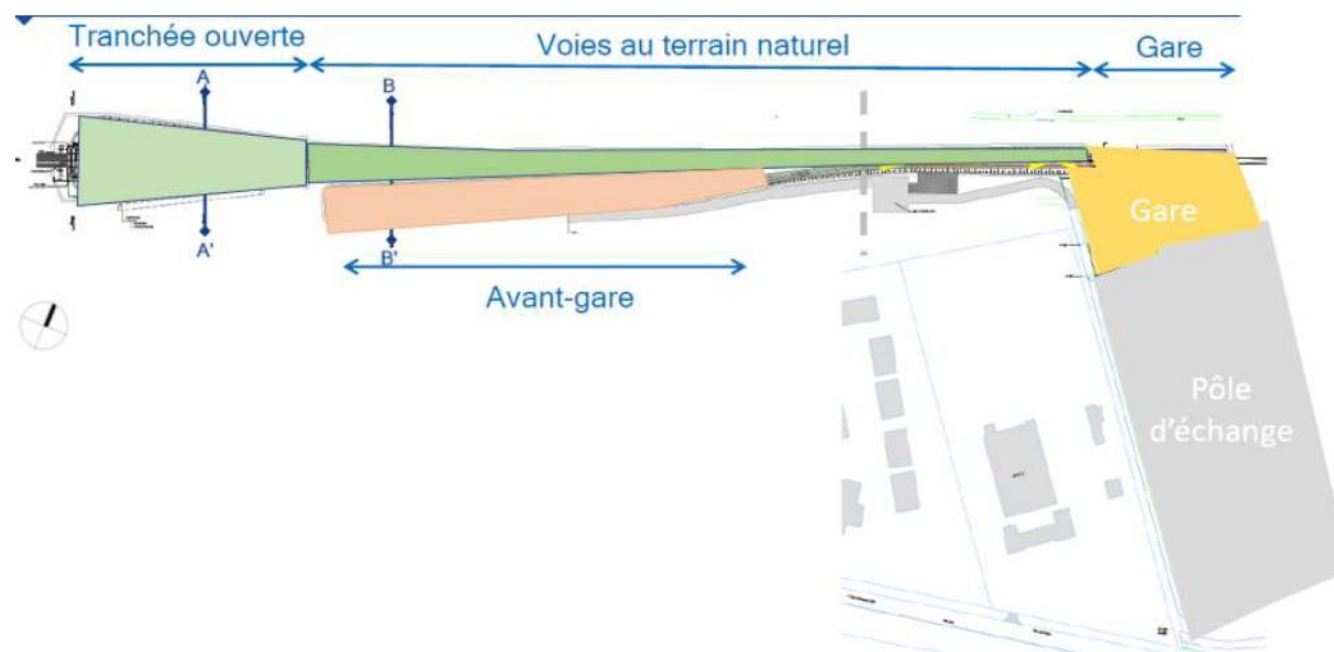


Figure 2 : Représentation schématique des ouvrages au droit du secteur du Mesnil-Amelot tels que prévus actuellement

La modification du plan de zonage et du règlement des zones IIAUE, UH et A permettront la réalisation de l'avant-gare, de la gare et de l'OA 3903P.

2.3 Compatibilité avec les documents supra communaux

2.3.1 Articulation du PLU du Mesnil-Amelot avec les autres plans, programmes et Schémas en vigueur
En application des articles L131-4 et suivants du code de l'urbanisme, en cas de Schéma de Cohérence Territorial approuvé sur territoire, le PLU (et donc sa révision allégée) doit être compatible avec :

- Le SCoT concerné ;
- Le Schéma de Mise en Valeur de la Mer ;
- Le Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France (PDUIF) ;
- Le Plan Local de Mobilité élaboré à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale (anciennement Plan local de Déplacement (PLD)) s'il existe ;
- Le Programme Local de l'Habitat (PLH) s'il existe ;
- Le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) s'il existe.

Le SCoT « intègre » les documents de rang supérieur (SDRIF, SDAGE...). Ainsi, si le PLU est compatible avec le SCoT, sa compatibilité avec les documents de rang supérieur est également assurée.

Par conséquent, la compatibilité de la présente révision allégée du PLU du Mesnil-Amelot doit être analysée au regard des documents suivants :

- Le SCoT Roissy Pays de France ;
- Le PDUIF ;
- Le PCAET Roissy Pays de France.

Le territoire du Mesnil-Amelot n'est pas concerné par un plan local de mobilité (anciennement plan local de déplacement) ou un programme local de l'habitat élaboré par la communauté d'agglomération Roissy Pays de France. Il n'est pas couvert par un schéma de mise en valeur de la mer.

2.3.2 SCoT de Roissy Pays de France

2.3.2.1 Présentation du SCoT

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est un document de planification stratégique à long terme (environ 20 ans) créé par la loi solidarité et renouvellement urbains (SRU) en décembre 2000, dont le périmètre et le contenu a été revu par ordonnance du 17 juin 2020, afin d'être adapté aux enjeux contemporains.

Le SCoT est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles intercommunales : PLU, PLH et PDU.

Il permet d'établir un projet de territoire qui anticipe les conséquences du dérèglement climatique, et les transitions écologique, énergétique, démographique, numérique...

Le SCoT Roissy Pays de France, approuvé le 19 décembre 2019, couvre un territoire de 42 communes dont Le Mesnil-Amelot.

Il définit les grandes orientations suivantes :

1. Valoriser et préserver les ressources naturelles du territoire ;
2. Répondre aux enjeux de développement du territoire dans le cadre d'une consommation maîtrisée des espaces naturels, agricoles et forestiers ;
3. Améliorer les déplacements au sein du territoire en développant les mobilités durables ;
4. Favoriser un territoire inclusif et solidaire et garantir la qualité du cadre de vue ;
5. Conforter le développement économique du territoire.

2.3.2.2 Analyse de la compatibilité

L'analyse de la compatibilité est présentée sous forme de tableau ci-dessous.

Tableau 2 : analyse de la compatibilité de la révision allégée n°1 du PLU avec le SCoT Roissy Pays de France

Objectifs du SCoT		Analyse de la compatibilité	
1. Valoriser et préserver les ressources naturelles du territoire			
1.1 Protéger et valoriser les espaces naturels et forestiers du territoire		La révision allégée du PLU n’impacte pas les corridors écologiques et réservoirs de biodiversité existants. Elle permet de préserver une pépinière secteur d’intérêt pour la biodiversité. 7 203 m² sont re classés en espace vert protégé.	
1.2 Protéger et valoriser les espaces agricoles		La révision allégée du PLU conduit à réduire la zone agricole (A) de 1,03 ha. Cela ne représente que 0,5% de la surface agricole totale de la commune. Elle permet de préserver une pépinière (espace vert protégé reclassé de 7203 m²). Les emprises concernées sont intégrées à la zone IIAUE, et sont strictement et uniquement nécessaires à la réalisation du projet de la L17, dont la réalisation est prévue au titre des objectifs du SCoT.	
1.3 Préserver les ressources et en développer de nouvelles		Les évolutions du PLU envisagées n’ont pas d’incidence que le système d’assainissement, les captages d’eau potable, la gestion des eaux pluviales. La réalisation de la L17 veillera à préserver les ressources naturelles. Le risque de pollution des sols et des eaux sera pris en compte ainsi que le développement des énergies renouvelables. En particulier, toutes mesures utiles seront prises afin d’éviter tous risques, nuisances ou dangers non maîtrisables liés aux installations classées pour la protection de l’environnement utilisées durant les travaux.	
1.4 Réduire la vulnérabilité du territoire aux risques		La révision allégée du PLU n’est pas de nature à augmenter la vulnérabilité du territoire aux risques.	
2. Répondre aux enjeux de développement du territoire dans le cadre d’une consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers maîtrisée			
2.1 Privilégier l’intensification et le renouvellement urbain		La révision allégée du PLU ne permet que la modification d’aménagements liés à la ligne 17 et n’étend pas les zones à vocation d’habitation ou d’activité en dehors de cette dernière.	
2.2 Maîtriser les extensions urbaines			
3. Améliorer les déplacements au sein du territoire en développant les mobilités durables			
3.1 Faciliter les déplacements		La révision allégée du PLU n’aura pas d’incidence supplémentaire sur les déplacements par rapport au PLU en vigueur, qui prévoit, de même que le SCoT, la réalisation de ligne 17.	
3.2 Organiser le stationnement et lutter contre l’imperméabilisation		Afin de favoriser l’intermodalité un parking sera réalisé ainsi qu’une gare routière et un parking vélo et 2 roues. Un dépose minute sera également disponible. Ces aménagements seront réalisés sur l’emplacement réservé n°2 concerné par la révision allégée.	

	Ces aménagements sont compatibles avec cet objectif du SCoT qui porte notamment sur la création d'un parc relais aux abords de la gare du Mesnil-Amelot et le rabattement par bus et modes actifs.
4. Favoriser un territoire inclusif et solidaire et garantir la qualité du cadre de vie	
4.1 Répondre aux besoins en logement et en hébergement	La révision allégée du PLU n'aura pas d'incidence sur cette thématique.
4.2 Renforcer l'offre d'équipements	La révision allégée du PLU n'aura pas d'incidence sur les équipements.
4.3 Améliorer la qualité du cadre de vie des habitants et des usagers	La révision allégée du PLU permet de préserver la pépinière et ainsi le paysage et le patrimoine communal. L'implantation de l'OA3903P a été choisie à proximité de la RD12. La modification de l'emplacement réservé n°5 est donc compatible avec l'objectif de préservation du paysage. La modification de l'article 11 du règlement des zones IIAUE et UH vise uniquement à permettre la réalisation de clôtures supérieures à 2 m afin d'assurer la sécurité de l'infrastructure de transport. La révision prévoit également que les règles sur les toitures ne s'appliqueront pas à l'ouvrage 3903P, afin de permettre une toiture plate et végétalisée pour sa bonne intégration dans son environnement immédiat. L'avant-gare fera l'objet d'une insertion paysagère afin d'assurer son intégration dans le paysage environnant, en conformité avec l'article 11 du règlement de la zone IIAUE. La mise à niveau proche du terrain naturel des aménagements de la ligne permet une écoconception améliorée.
5. Conforter le développement économique du territoire	
5.1 Orientations communes à l'ensemble des sites d'activités économiques	Sans objet
5.2 Les zones d'activités	Sans objet
5.3 Les plateformes aéroportuaires	Sans objet
5.4 Le tertiaire	Sans objet
5.5 La logistique	Sans objet
5.6 L'équipement commercial	Au sein de la gare des commerces associés seront présents. La révision allégée du PLU n'a pas d'incidence supplémentaire sur l'équipement commercial.
5.7 La formation	Sans objet

La révision allégée n°1 du PLU du Mesnil-Amelot est compatible avec le SCoT Roissy Pays de France.

2.3.3 PDUIF

2.3.3.1 Présentation du PDUIF

Le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) a été approuvé le 19 juin 2014. Il définit le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens sur le territoire régional. Le document s'articule autour de 9 défis et 34 actions couvrant l'intégralité des problématiques de déplacements de personnes comme de marchandises :

1. Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs ;
2. Rendre les transports collectifs plus attractifs ;
3. Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements ;
4. Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo ;
5. Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés ;
6. Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements ;
7. Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train ;
8. Construire un système de gouvernance qui responsabilise les acteurs dans la mise en œuvre du PDUIF ;
9. Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

2.3.3.2 Analyse de la compatibilité

La révision allégée n°1 du PLU permet la modification d'aménagement liés à la ligne 17 Nord, qui permettra elle-même le développement de l'offre en transport en commun **elle est donc compatible avec le PDUIF**.

Bien que la révision du PLU intègre une modification du règlement sur l'obligation imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules deux roues non motorisés afin qu'elle ne soit pas réglementée dans le cadre de la L17, des stationnements 2 roues seront prévues au sein du pôle multimodal.

Cette modification du règlement ne s'applique que pour la L17 qui prévoit la mise en place d'une consigne collective vélos présentant une capacité de 120 places (avec une réserve d'extension pour 80 places) et d'abris vélos d'une capacité de 80 places (avec une réserve d'extension pour 40 places).

Le PDUIF (Défi 4 « Donner un nouveau souffle à la pratique du vélos », Action 4.2 « Favoriser le stationnement des vélos ») prévoit la création de dispositifs de stationnement vélos dans les pôles d'échanges multimodaux, en

application du Schéma directeur vélos en gares d'IDFM. Les financeurs de ces projets sont IDMF, les collectivités et les gestionnaires de gare.

La réalisation du stationnement des vélos sera donc réalisée indépendamment de la gare, au sein du pôle multimodal.

La révision allégée n°1 du PLU du Mesnil-Amelot est compatible avec le PDUIF.

2.3.4 PCAET de Roissy pays de France

2.3.4.1 Présentation du PCAET

La communauté d'agglomération Roissy Pays de France a adopté son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) le 21 octobre 2021.

Le PCAET formalise, à partir d'un diagnostic territorial, une stratégie et un programme d'actions visant à lutter contre le changement climatique et accompagner la transition vers un territoire neutre en carbone. Les grands objectifs du PCAET sont :

- De diviser par 4 les émissions de **gaz à effet de serre du territoire** d'ici 2050 ;
- De diviser par 2 les **consommations d'énergie** finale d'ici 2050 ;
- De multiplier par 3 la **production d'énergies renouvelables** d'ici 2030 ;
- De s'adapter au **changement climatique** ;
- De préserver la **qualité de l'air**.

Le PCAET se décline en 47 actions (plan d'actions) réparties dans 8 axes thématiques :

- Les mobilités et les transports ;
- Les bâtiments et l'habitat ;
- L'économie et la consommation ;
- L'environnement ;
- Les nouvelles énergies ;
- La qualité de l'air ;
- L'exemplarité de l'agglomération ;
- La gouvernance.

2.3.4.2 Analyse de la compatibilité

L'analyse de la compatibilité est présentée sous forme de tableau ci-dessous :

Thématiques	Actions	Compatibilité
Bâti, habitat	1.1. Mettre en place un accompagnement efficace et simplifié des ménages en situation de précarité énergétique	La révision allégée n°1 n'a pas d'incidence sur les règles en matière de rénovation énergétique et de production d'énergie renouvelables. Le projet de L17 intègre les enjeux de développement des énergies renouvelables et d'économie d'énergie. Compatible
	1.2. Accompagner les ménages dans leur projet de rénovation énergétique	
	1.3. Communiquer, informer et sensibiliser les élus et les habitants sur la rénovation énergétique	
	1.4. Renforcer les compétences et la sensibilisation des acteurs du bâtiment à la préservation des ressources et à l'économie circulaire	
	1.5. Améliorer la performance énergétique du bâti et favoriser la production d'énergies renouvelables dans le parc résidentiel	
	1.6. Intégrer les enjeux climat-air-énergie dans les politiques d'aménagement sur l'ensemble du territoire	
Mobilités et transports	2.1. Réaliser un Plan Local de Mobilité (PLM)	La révision du PLU concerne des aménagements liés à la L17. L'arrivée de la L17 sur le territoire devrait permettre de développer l'intermodalité et l'usage des transports en commun. Afin de favoriser l'intermodalité un parking sera réalisé ainsi qu'une gare routière et un parking vélo et 2 roues. Un dépose minute sera également disponible. Ces aménagements seront réalisés sur l'emplacement réservé n°2 concerné par la révision allégée. La révision allégée du PLU n'aura pas d'incidence supplémentaire sur les déplacements par rapport au PLU en vigueur, qui prévoit la réalisation de ligne 17. Compatible
	2.2. Optimiser la desserte en bus du territoire	
	2.3. Favoriser l'usage des transports en commun par tous les usagers	
	2.4. Favoriser le recours et l'usage confortable et sécurisé des mobilités actives	
	2.5. Développer des intermodalités nouvelles, entre voiture et transport doux	
	2.6. Promouvoir des pratiques plus vertueuses de la voiture	
	2.7. Faciliter l'accès à des véhicules moins polluants	
	2.8. Limiter les déplacements domicile-travail	
	2.9. Créer des liens en tant que territoire n°1 de logistique francilien, pour être interlocuteur de l'élaboration du Pacte pour la Logistique Métropolitaine	
	2.10. S'appuyer sur la lutte contre les nuisances sonores pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre	
	2.11. Améliorer la coordination des acteurs en faveur de la qualité de l'air	
Economie et consommation	3.1. Lutter contre le gaspillage et la précarité alimentaire	La révision du PLU n'est pas concernée par cette thématique.
	3.2. Créer une filière des déchets du bâtiment et des travaux publics	
	3.3. Valoriser les biodéchets alimentaires en compost et en biogaz	
	3.4. Favoriser le réemploi	
	3.5. Sensibiliser les habitants et les professionnels du secteur de la production alimentaire	
	3.6. Concevoir et mettre en œuvre une véritable stratégie territoriale de production et de distribution alimentaire	
	3.7. Encourager les producteurs locaux à la relocalisation	
	3.8. Mettre en place un observatoire des bonnes pratiques sur la restauration collective, notamment scolaire	
	3.9. Accompagner les entreprises aux économies d'énergies et au déploiement des énergies renouvelables et de récupération	
	3.10. Limiter l'impact carbone de l'activité économique en agissant sur l'éclairage	
Environnement	4.1. S'appuyer sur un schéma de la Trame Verte et Bleue pour développer de nouveaux supports de nature	La révision du PLU entraîne la consommation de 1,03 ha de surfaces agricoles, présentant un enjeu faible pour la biodiversité. Elle n'impacte pas les corridors écologiques et réservoirs de biodiversité existants. Elle permet de préserver une pépinière, secteur d'intérêt pour la biodiversité. 7 203 m² sont re classés en espace vert protégé. Compatible
	4.2. Renforcer la végétation sur le territoire pour réduire l'impact climatique et accroître la capacité du territoire à capter le carbone en s'appuyant sur la Trame Verte et Bleue	
	4.3. Accompagner les exploitations innovantes et à faible impact carbone dans le cadre de la Charte agricole et forestière	
Nouvelles énergies	5.1. Développer le solaire photovoltaïque et thermique	La révision du PLU n'est pas concernée par cette thématique.
	5.2. Créer un observatoire de la maîtrise de la demande énergétique et des ENR dont les réseaux de chaleur sur le territoire	
	5.3. Développer la géothermie	

	5.4. Développer et créer des réseaux de chaleur vertueux et des réseaux de froid	
	5.5. Faire naître des projets de production de biogaz et accompagner leur mise en œuvre	
	5.6. Structurer la filière bois locale et développer le chauffage de dernière génération	
Améliorer la qualité de l'air	6.1. Communiquer les bons gestes auprès des acteurs du territoire	La révision du PLU permet la modification d'aménagements liés à la L17 dont l'arrivée devrait permettre de réduire l'usage de la voiture et ainsi améliorer la qualité de l'air. La révision allégée du PLU n'aura pas d'incidence supplémentaire sur la qualité de l'air par rapport au PLU en vigueur, qui prévoit la réalisation de ligne 17. Compatible
	6.2. Informer sur les enjeux sanitaires	
	6.3. Suivre et évaluer l'impact du PCAET sur la qualité de l'air du territoire à partir du Plan air	
Exemplarité	7.1. Faire un audit énergétique des installations de chauffage, de l'isolation et des consommations d'énergie au sein de la Communauté d'Agglomération	La révision du PLU n'est pas concernée par cette thématique.
	7.2. Engager la CARPF et les communes dans un projet de transition énergétique des bâtiments publics	
	7.3. Renforcer les déplacements doux et rendre la flotte de véhicules publics exemplaires	
	7.4. Mettre en place des politiques d'achats responsables	
	7.5. Limiter le volume de déchets produits par la collectivité	
Gouvernance	8.1. Mettre en œuvre le Club climat	La révision du PLU n'est pas concernée par cette thématique.
	8.2. Favoriser les initiatives des citoyens	
	8.3. Porter et suivre le PCAET	

La révision allégée n°1 du PLU du Mesnil-Amelot est compatible avec le PCAET Roissy Pays de France.

3 État actuel de l’environnement et des perspectives d’évolution en l’absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

3.1 Définition de l’aire d’étude

L’aire d’étude prise en compte est la totalité du territoire communal du Mesnil-Amelot. Selon les thématiques, un focus au niveau des sites concernés par la révision allégée n°1 du PLU est effectué afin de mettre en évidence les enjeux environnementaux qui la concerne directement, en particulier si ceux-ci diffèrent des observations faites à l’échelle du territoire communal dans son ensemble.

3.2 Milieu physique

3.2.1 Topographie

Le Mesnil-Amelot présente un relief peu marqué, avec des altitudes comprises entre 107 et 116 m NGF. La commune se situe en bordure du Plateau de Goële (altitude maximale de 123 m NGF) et est plus largement rattachée à l’unité structurale de la Plaine de France. Un talweg, situé dans la partie sud-est de la commune, est la forme topographique la plus notable au sein du territoire du Mesnil-Amelot. Il présente une altitude minimale de 90 m NGF et est constitué d’un vallon sec orienté nord-ouest/sud-est nommé « Fond de la Renardière ».

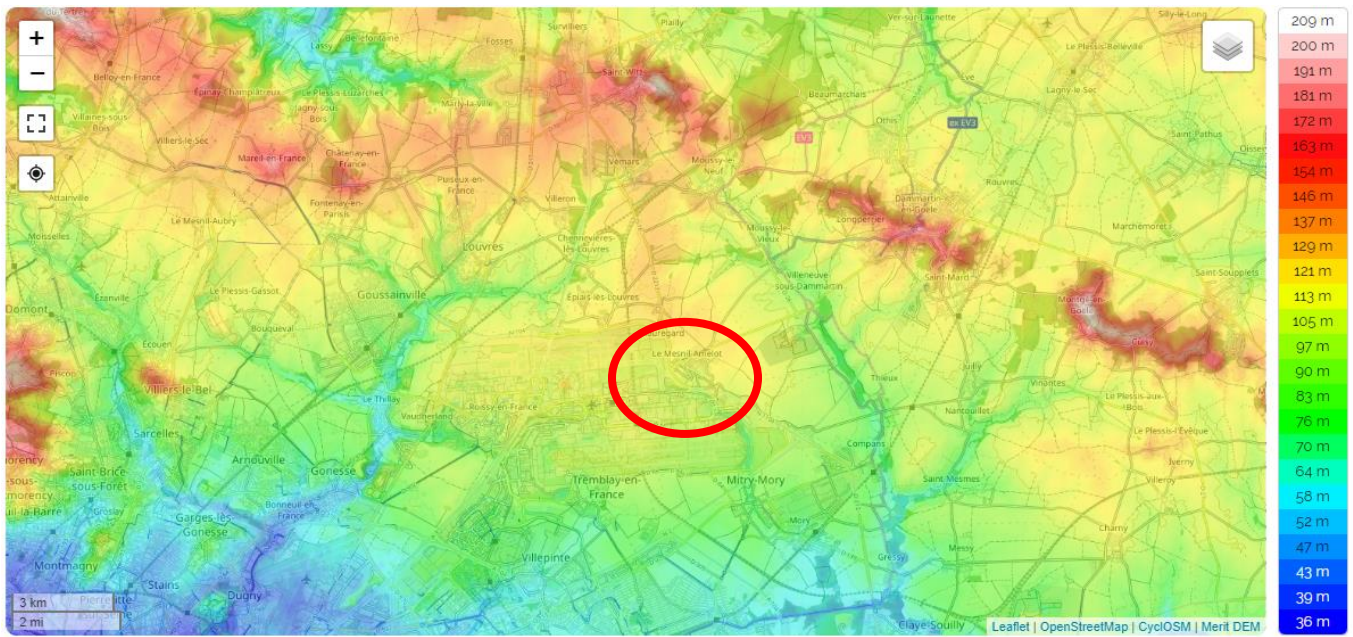


Figure 3 : Topographie du Mesnil-Amelot et des territoires environnants (source : Topographic-map.com, 2022)

Perspectives d’évolution en l’absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

En l’absence d’aléa sismique, la topographie de la commune ne devrait pas connaître d’évolution notable. De légères modifications locales pourraient néanmoins apparaître avec la mise en œuvre d’aménagements et l’apparition de phénomènes météorologiques particuliers (ruissellement important par exemple).

3.2.2 Géologie

3.2.2.1 Nature des sols

Les formations géologiques rencontrées au droit du territoire communal sont, des couches superficielles vers les couches les plus profondes :

- Les limons des plateaux (4 à 4,5 m d’épaisseur) ;
- Les calcaires de Saint-Ouen (une dizaine de mètres d’épaisseur) ;
- Et les sables du Bartonien.

À noter, le secteur du talweg est dépourvu de limons des plateaux : les calcaires de Saint-Ouen et les sables du Bartonien y affleurent.

Les limons des plateaux jouent un rôle important d’un point de vue agronomique. Ils sont constitués de dépôts divers (sables, grès, silex, calcaires, fragments de meulières) amalgamés dans une matrice argilo-sableuse. Ils forment donc un ensemble de matériaux fins et argilo-siliceux, soit un sol de qualité pour l’activité agricole, la céréaliculture en particulier.

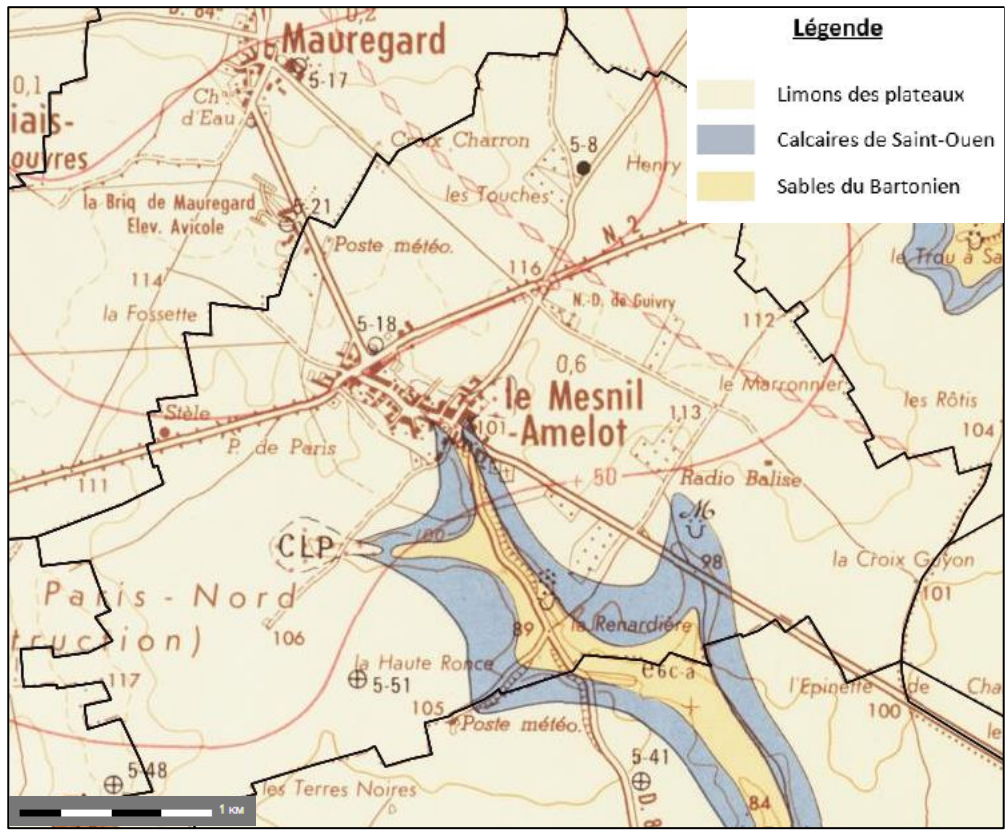


Figure 4 : Formations géologiques rencontrées au niveau du Mesnil-Amelot (Source : Infoterre, BRGM, 2022)

Perspectives d’évolution en l’absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

La nature et l’organisation des différentes couches géologiques vont se maintenir, l’échelle des temps géologiques n’étant pas comparable à l’échelle de vie du plan. Seules de microévolutions pourront intervenir dans le cadre des projets d’aménagements urbains, lors de terrassements notamment. Les phénomènes météorologiques extrêmes (sécheresse, fortes précipitations...) liés au changement climatique tendront à augmenter l’érosion des sols.

3.2.2.2 Ressources minières et carrières

Des activités extractives à ciel ouvert ont autrefois pris place au sein de la commune. D’après le Schéma départemental des carrières de Seine-et-Marne 2014-2020, il n’existe toutefois plus de carrières en exploitation sur le territoire du Mesnil-Amelot.

L’absence de carrières ne signifie pas une absence de ressources. Le Schéma départemental des carrières pointe ainsi la présence de sablons (formation des sables d’Auvers et de Beauchamp) à l’affleurement sur une surface relativement importante. Ces sablons peuvent être utilisés par l’industrie chimique, l’industrie réfractaire ou encore dans le secteur des matériaux et de la construction (verrerie, métallurgie, fonderie...).

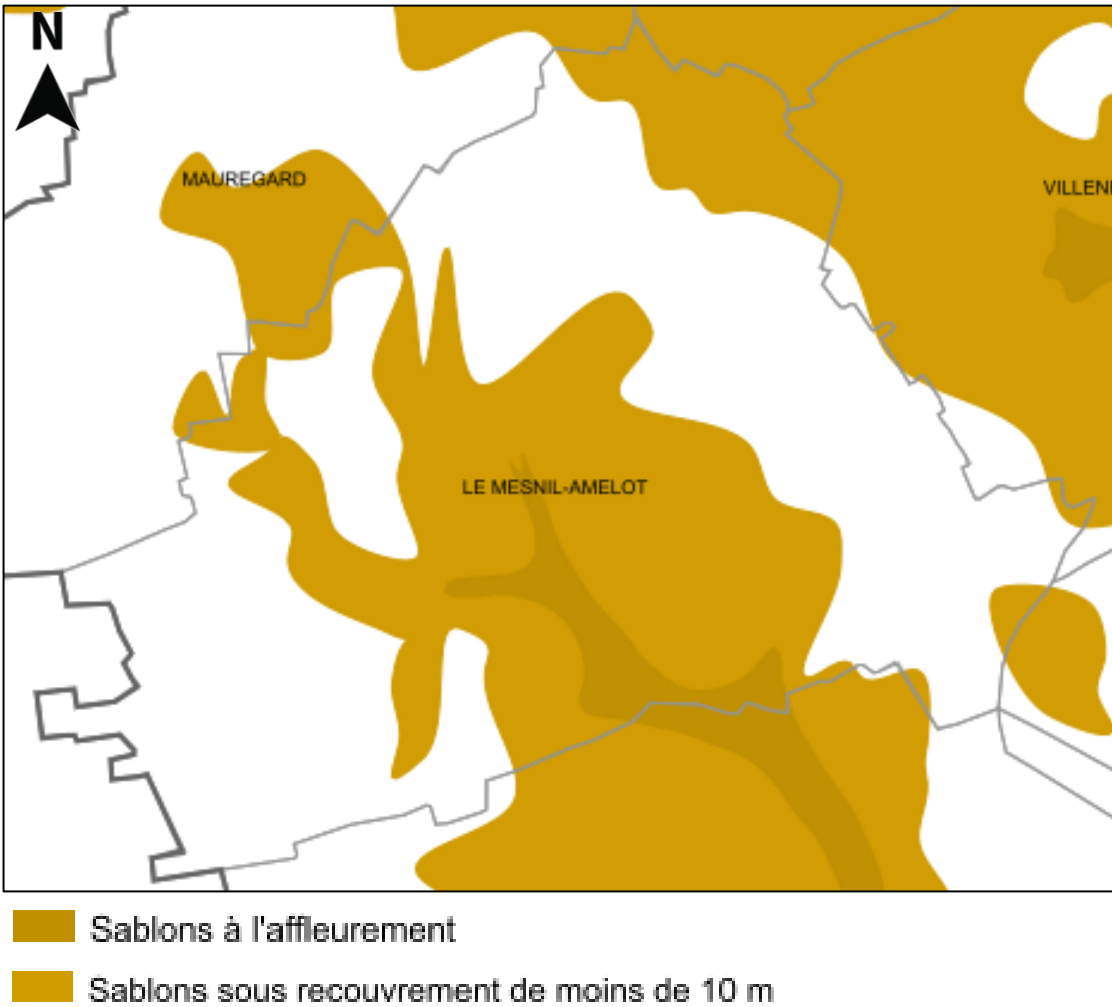


Figure 5 : Ressources en matériaux de carrière au niveau du Mesnil-Amelot (source : DRIEAT – BRGM-2008)

Perspectives d’évolution en l’absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

Les ressources en sablons vont peu à peu s’amenuiser, en fonction de leur utilisation. Par ailleurs, il est peu probable que les carrières aujourd’hui abandonnées soient à nouveau exploitées un jour.

3.2.3 Hydrogéologie

3.2.3.1 Masses d’eau souterraines

La commune du Mesnil-Amelot est concernée par deux masses d’eau souterraines, à savoir la masse d’eau de l’Albien-Néocomien captif et la masse d’eau Éocène du Valois (voir tableau ci-après).

Tableau 3 : Masses d’eau souterraines au niveau de la commune du Mesnil-Amelot (source : SIGES Seine-Normandie – Etat des lieux 2019)

Nom de la masse d’eau	Code national	Code européen	Surface totale
Albien-Néocomien captif	HG218	FRHG218	63 977,47 km²
Eocène du Valois	HG104	FRHG104	2 842,69 km²

Ces masses d’eau sont elles-mêmes subdivisées en plusieurs aquifères. La masse d’eau Albien-Néocomien captif associe deux réservoirs principaux, l’aquifère de l’Albien et l’aquifère du Néocomien, qui englobent eux-mêmes plusieurs aquifères. La masse d’eau Éocène du Valois se compose elle aussi d’une succession d’aquifères multicouches. Les nappes aquifères présentes au droit de la commune du Mesnil-Amelot sont :

- La nappe des sables de Beauchamp ;
- Et la nappe de l’Yprésien, aussi appelée nappe de l’Éocène inférieur.

3.2.3.2 Qualité et usages des masses d’eau souterraines

Qualité des eaux

La masse d’eau de l’Albien-Néocomien captif est en bon état quantitatif et chimique car elle contient des réserves d’eau importantes et bénéficie d’une bonne protection par rapport aux pollutions de surface. Son taux de renouvellement est cependant peu important, les prélèvements dans cette masse d’eau doivent donc rester limités. À noter, la masse d’eau Albien-Néocomien captif est considérée comme une ressource stratégique de secours et est partiellement classée en Zone de Répartition des Eaux (ZRE).

La masse d’eau Éocène du Valois, considérée comme une nappe stratégique, présente aussi un bon état chimique et quantitatif d’ensemble. Des pressions pourraient toutefois modifier cette situation. Ainsi, 88% de cette masse d’eau est classée en zone vulnérable aux nitrates et plusieurs des bassins versants dont elle dépend sont en déséquilibre quantitatif. L’agriculture est la principale source de pressions identifiée sur cette masse d’eau.

Nota : Le réservoir rattaché à la masse d’eau Éocène du Valois présent au niveau du Mesnil-Amelot est le réservoir de l’Éocène moyen et inférieur, qui est formé d’une nappe captive et qui constitue une réserve d’eau importante.

Une vulnérabilité par rapport aux activités agricoles est aussi constatée dans le cas des nappes aquifères situées au droit du Mesnil-Amelot et plus particulièrement de la nappe des sables de Beauchamp. Comme il s’agit d’une nappe libre et proche de la surface, elle est très sensible aux pollutions superficielles, la présence de cyanure a déjà été signalée dans cette nappe.

Usages associés

La masse d’eau de l’Albien-Néocomien captif est principalement utilisée à des fins d’alimentation en eau potable : cet usage représente 95,9% des prélèvements effectués en son sein. Les autres usages associés à cette masse d’eau sont l’industrie (4% des prélèvements) et l’agriculture (0,1%). Cette hiérarchisation des usages vaut aussi

pour la masse d’eau Éocène du Valois : l’alimentation en eau potable est à la source de 80% des prélèvements en son sein, l’industrie et d’autres usages non précisés de 15,7% et l’agriculture de 4,3%.

On ne dispose que de peu de données sur les usages de l’eau au sein de la commune du Mesnil-Amelot. Nous pouvons toutefois signaler que la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle et les communes avoisinantes s’approvisionnent en eau à partir de la nappe de l’Yprésien, et que plusieurs forages sont présents au niveau du Mesnil-Amelot et des communes avoisinantes.

3.2.3.3 Documents cadres

Le Schéma Directeur d’Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin de la Seine et des cours d’eau côtiers normands

L’aire d’étude fait partie du territoire du SDAGE du bassin de la Seine et des cours d’eau côtiers normands (aussi appelé SDAGE Seine-Normandie). Le SDAGE en vigueur à l’heure actuelle est la version 2022-2027 adoptée le 23 mars 2022.



Figure 6 : Périmètre du SDAGE Seine-Normandie (Source : Agence de l’Eau Seine-Normandie)

Le SDAGE 2022-2027 est constitué de 5 orientations fondamentales (listées ci-dessous), de 28 orientations et de 123 dispositions.

- Orientation fondamentale n°1, « Pour un territoire vivant et résilient : des rivières fonctionnelles, des milieux humides préservés et une biodiversité en lien avec l’eau restaurée » ;
- Orientation fondamentale n°2, « Réduire les pollutions diffuses en particulier sur les aires d’alimentation de captages d’eau potable » ;
- Orientation fondamentale n°3, « Pour un territoire sain : réduire les pressions ponctuelles » ;
- Orientation fondamentale n°4, « Pour un territoire préparé : assurer la résilience des territoires et une gestion équilibrée de la ressource en eau face au changement climatique » ;

- Orientation fondamentale n°5, « Agir du bassin à la côte pour protéger et restaurer la mer et le littoral »
- Les aménagements réalisés au sein de l’aire d’étude doivent se conformer aux dispositions du SDAGE en vigueur. Le SDAGE donne de grandes orientations à respecter, il assigne aussi des objectifs de qualité aux masses d’eau. Les objectifs relatifs aux masses d’eau qui concernent le secteur d’étude sont présentés dans le tableau ci-après.

Nom et code de la masse d’eau	Objectifs quantitatifs	Horizon	Objectifs chimiques	Horizon
Albien-Néocomien captif (HG28)	Bon état	Depuis 2015	Bon état	Depuis 2015
Eocène du Valois (HG104)	Bon état	Depuis 2015	Bon état	2027

Schéma d’Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)

Le Mesnil-Amelot ne fait pas partie du périmètre d’un Schéma d’Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE).

Perspectives d’évolution en l’absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

La mise en œuvre des politiques de gestion de l’eau à travers le SDAGE devrait permettre, à moyen terme, de maintenir le bon état qualitatif et quantitatif des masses d’eau souterraine. Toutefois, sur le long terme, une baisse générale des niveaux piézométriques pour l’ensemble des formations aquifères du bassin de la Seine est attendue. D’autre part, une hausse des besoins en eau est prévisible pour des secteurs tels que l’agriculture, l’alimentation en eau potable, l’industrie ou encore le tourisme, ce qui contribuera à la dégradation de l’état quantitatif des masses d’eau souterraines. La diminution des volumes des masses d’eau souterraine aura un impact sur leur qualité par la réduction des capacités de dilution des pollutions.

3.2.4 Eaux superficielles

La commune du Mesnil-Amelot n’est traversée par aucun cours d’eau et est située relativement à l’écart du réseau hydrographique. Le cours d’eau le plus proche est la Marne, qui se trouve à plus de 20 km de la commune. On relève toutefois que le ru des Cerceaux, qui traverse la commune voisine de Mitry-Mory, semble prendre sa source dans la partie sud du Mesnil-Amelot au niveau du talweg mentionné plus haut (voir 2.1 « Topographie »).

Perspectives d’évolution en l’absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

Sans objet

3.2.5 Climat

Le Bassin parisien dans son ensemble est sous l'influence d'un climat océanique dégradé, comportant des influences océaniques à l'ouest et continentales vers l'est. Il s'agit d'un climat où l'ensemble des paramètres sont relativement modérés : les vents sont faibles, les hivers cléments, les étés doux, et l'humidité suffisante. Les données présentées pour examiner la climatologie au niveau du Mesnil-Amelot proviennent de la station météorologique de Roissy (ID 95527001), qui est la station la plus proche de l'aire d'étude.

3.2.5.1 Températures

Les températures hivernales sont douces, et les étés relativement chauds. L'augmentation des températures se fait progressivement sentir à partir du mois de mai et atteint son maximum en juillet (voir graphique ci-après). Les températures minimales moyennes sont ainsi de 1,8°C en janvier et de 14,6°C en juillet, et les maximales de 6,6°C en janvier et de 24,7°C en juillet. En moyenne, le Mesnil-Amelot compte 43,3 jours par an avec des températures supérieures à 25°C et 6,1 jours avec des températures inférieures à 5°C.

En-dehors des valeurs moyennes, des températures records ont été enregistrées à la station météorologique de Roissy. La température la plus basse est de -17,8°C (record de 1985) et la plus chaude de 41,4°C (record de 2019).

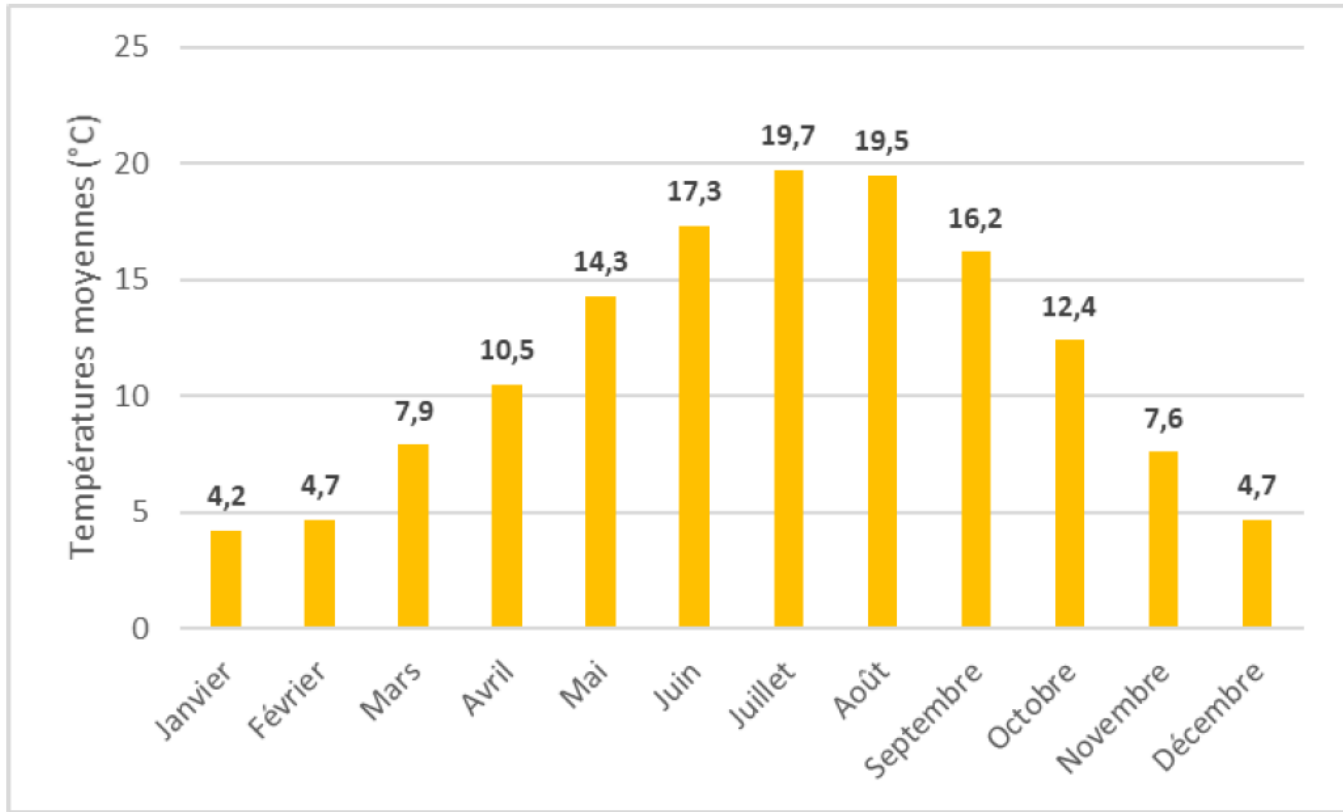


Figure 7 : Répartition des températures annuelles moyennes à la station de Roissy (Source : Météo-France – moyenne entre 1981 et 2010)

3.2.5.2 Précipitations

Le territoire a reçu en moyenne 693,6 mm de pluie par an sur la période 1974-2010 et il y pleut (en moyenne) 117 jours par an. Ces précipitations sont en général réparties de manière homogène tout au long de l'année.

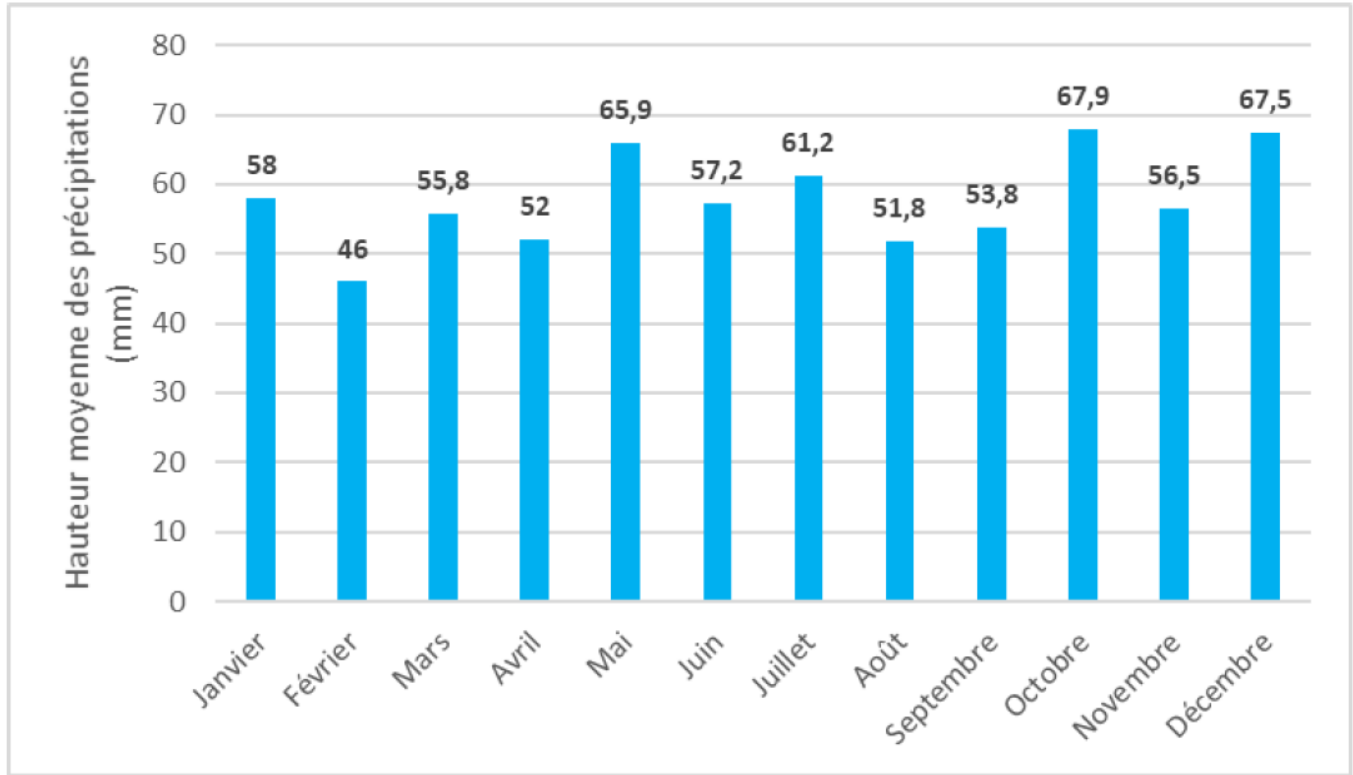


Figure 8 : Hauteur moyenne des précipitations à la station de Roissy (Source : Météo-France – moyenne entre 1974 et 2010)

3.2.5.3 Ensoleillement

Les données d'ensoleillement ne sont pas disponibles pour la station météorologique de Roissy. Elles le sont cependant pour la station météorologique du Bourget, distante de 20 km (environ) de l'aire d'étude. La durée moyenne d'insolation annuelle au Bourget a été de 1637,3 heures sur la période 1981-2010. Un maximum est atteint lors de la période estivale et plus particulièrement du mois de juillet (215,7 heures d'ensoleillement en moyenne) tandis que la période hivernale présente un ensoleillement plus faible (50,8 heures en moyenne en décembre, valeur la plus basse).

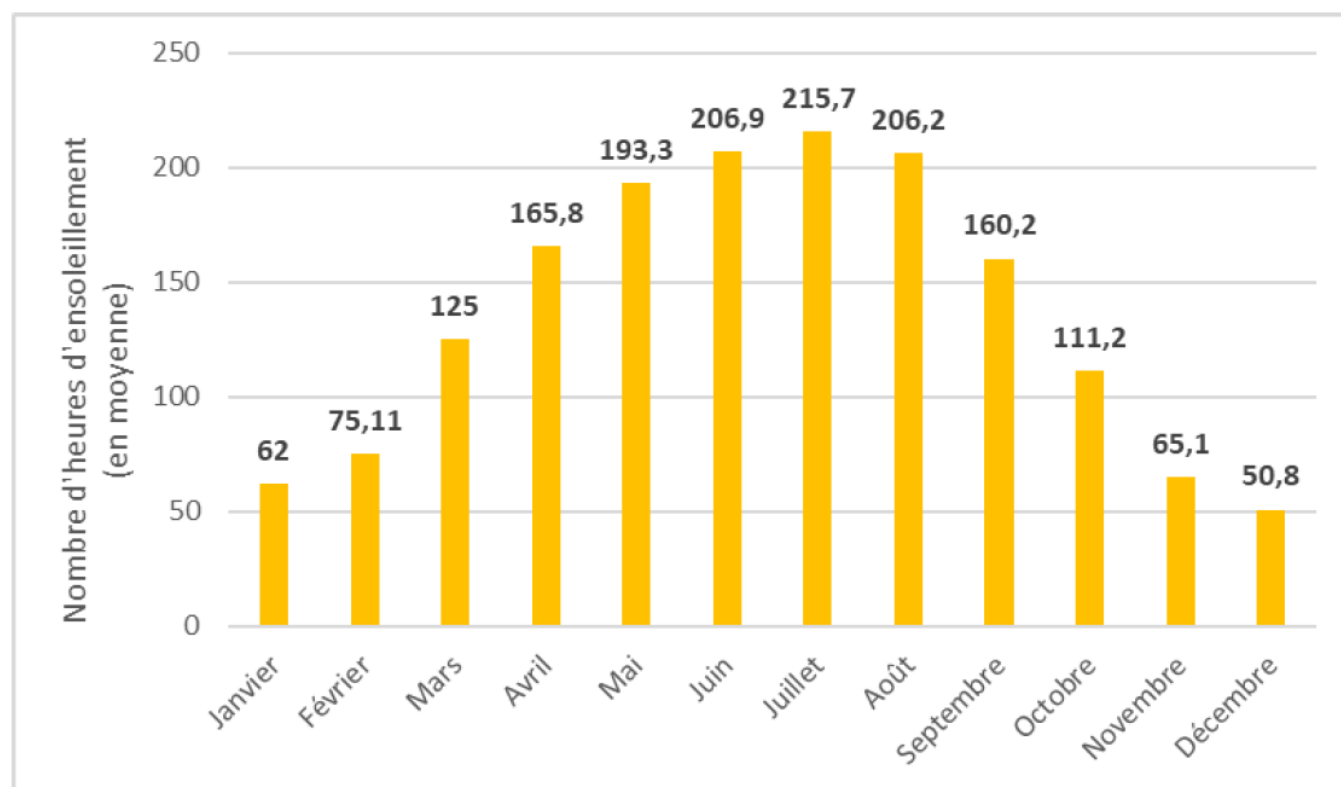


Figure 9 : Durée d'insolation moyenne à la station météorologique du Bourget entre 1981 et 2010 (Source : Météo-France)

3.2.5.4 Vent

Les principaux vents dominants dans le secteur de l'aire d'étude sont d'orientations sud-ouest et nord-est. Des vents forts (supérieurs à 50 km/h) sont observés cinquante jours par an (en moyenne), et des vents supérieurs à 100 km/h en moyenne 1,3 jours par an.

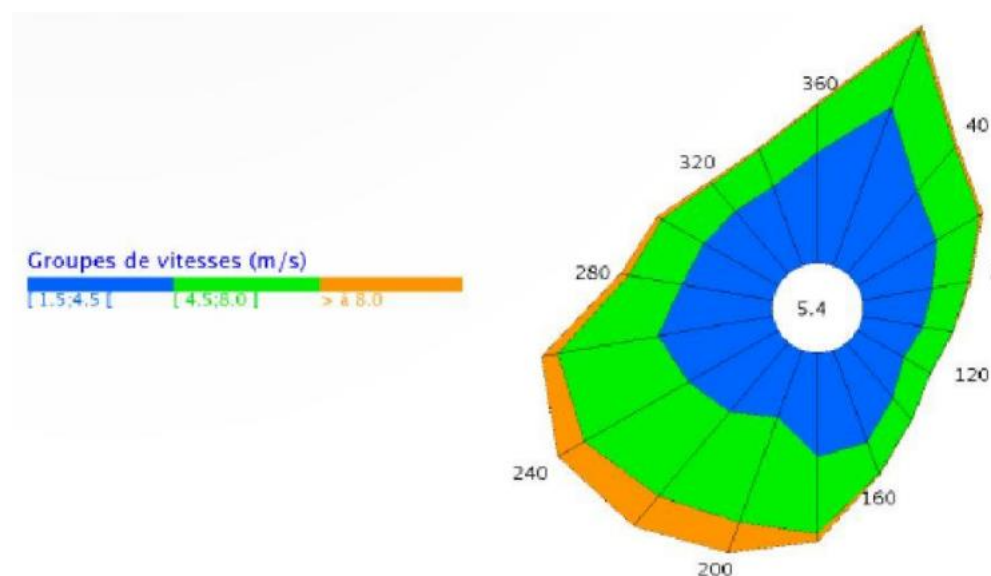


Figure 10 : Rose des vents normales 2000-2010 (Source : Météo-France, station Roissy- entre 2000 et 2010)

3.2.5.5 Autres phénomènes climatiques

Les précipitations dans l'aire d'étude sont dans l'ensemble modérées et réparties de manière homogène sur l'année. Des orages se produisent toutefois, en général d'avril à août ; on dénombre en moyenne 17 jours d'orage par an dans l'aire d'étude. L'aire d'étude est aussi concernée par des phénomènes de brouillard : il y a eu en moyenne 42 jours par an où la visibilité était inférieure à 1 km, sur la période 1981-2010.

3.2.5.6 Émissions de gaz à effet de serre et sensibilité au changement climatique

En 2018, l'intercommunalité Roissy Pays de France (dont la commune du Mesnil-Amelot fait partie) a émis 2030 t de gaz à effet de serre (GES). Ceci représentait 4,9% des GES émis au sein de la région Île-de-France la même année (Airparif, 2020). Les plateformes aéroportuaires étaient la principale source d'émissions au sein du territoire, suivies par le transport routier.

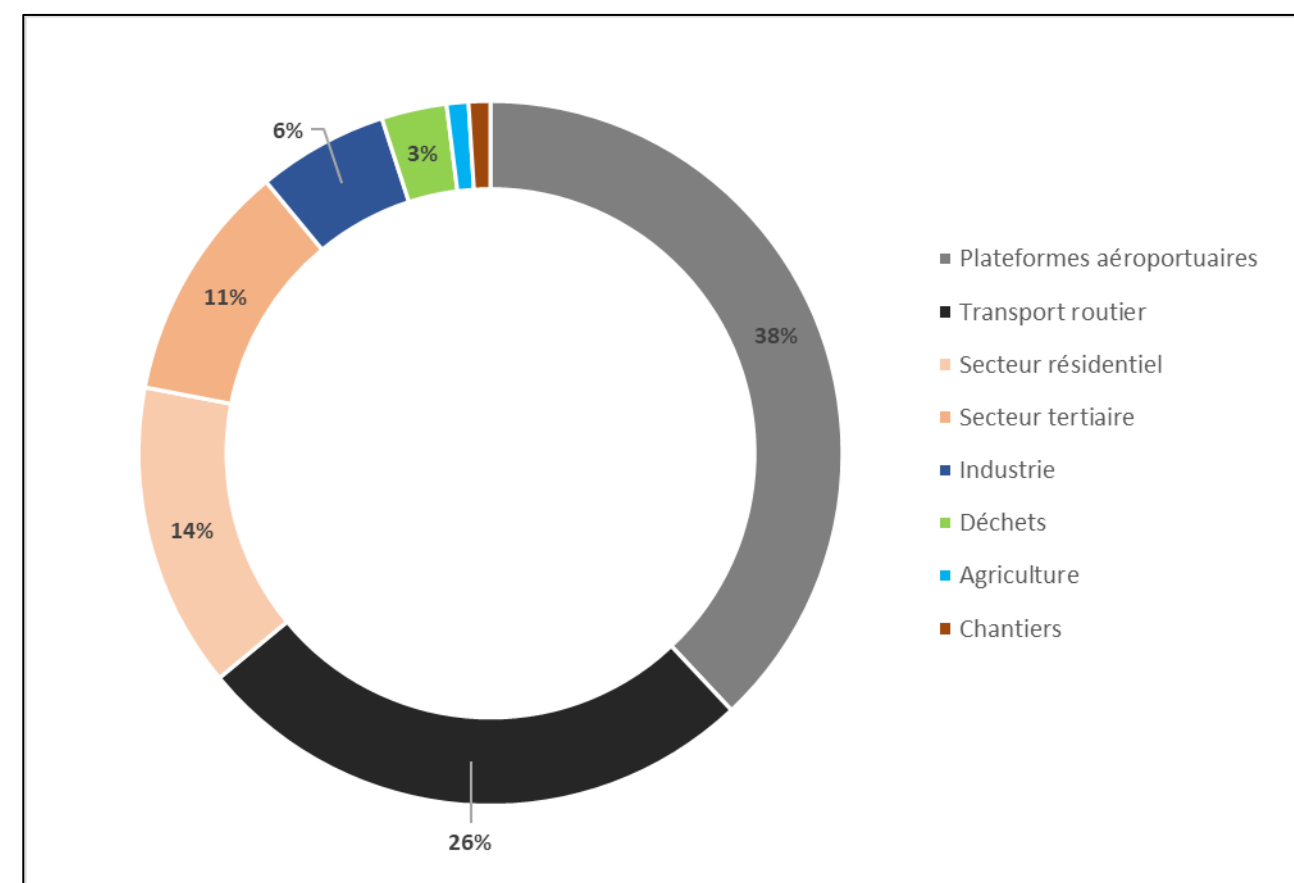


Figure 11 : Sources d'émissions de gaz à effet de serre au sein de l'intercommunalité Roissy Pays de France en 2018 (Source : AirParif-2018)

L'aire d'étude n'est actuellement pas concernée par des phénomènes de sécheresse estivale. Ce constat pourrait cependant évoluer sous l'influence du changement climatique, qui cause des variations de températures et de précipitations sur l'ensemble du globe. L'Île-de-France a notamment enregistré des records de températures estivales et de sécheresse en 2019. Les températures élevées donnent dans certains cas naissance à de îlots de chaleur urbains (ICU), un phénomène particulièrement marqué dans les espaces urbanisés (habitations, entreprises...) et peu végétalisés.

La commune du Mesnil-Amelot est inégalement concernée par cette problématique. La partie ouest du territoire communal, qui englobe une partie de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, est moins végétalisée que la partie est et par conséquent plus susceptible d'être soumise au phénomène d'ICU. Ceci vaut en particulier pour le centre du village où le bâti est le plus dense.

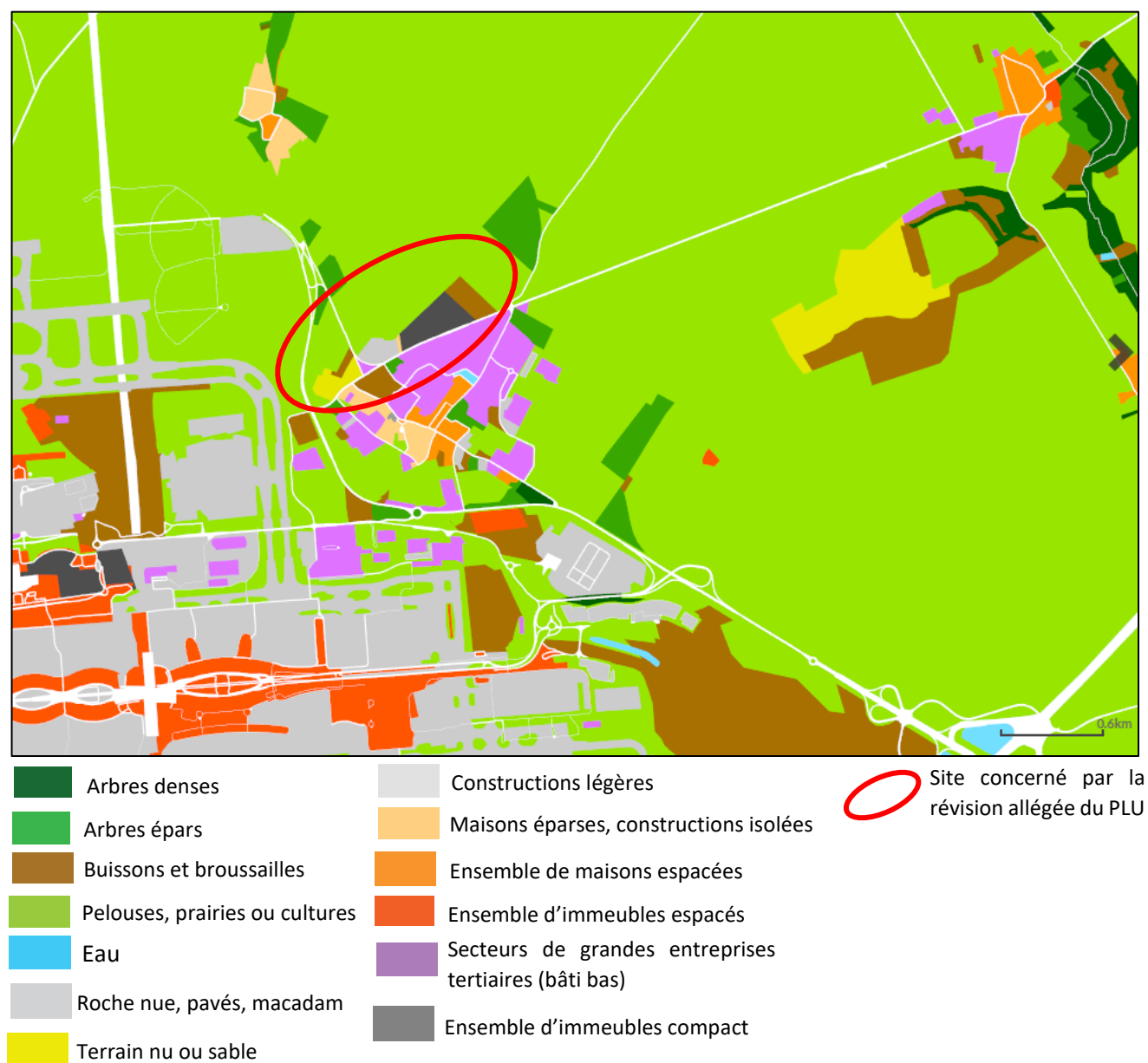


Figure 12 : Composition de la commune du Mesnil-Amelot et sensibilité au phénomène d'îlot de Chaleur Urbain (Source : Institut Paris Région - 2012)

Des programmes et initiatives d'atténuation du changement climatique ou d'adaptation à ses effets ont été mis en place en Île-de-France, en particulier :

- les Territoires à Énergie Positive pour la Croissance Verte, ou TEPCV (le Mesnil-Amelot n'en fait pas partie) ;
- le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie d'Île-de-France (SRCAE), arrêté le 14 décembre 2012 ;
- et le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France adopté le 21 octobre 2021.

Le SRCAE d'Île-de-France se décline en 17 objectifs et 58 orientations stratégiques portant sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'amélioration de la qualité de l'air, le développement des énergies renouvelables et l'adaptation au changement climatique à l'échelle de l'Île-de-France. Parmi les orientations du SRCAE les suivantes concernent la ligne 17 :

- Développer l'usage des transports en commun et des modes actifs ;

- Promouvoir la densification, la multipolarité et la mixité fonctionnelle afin de réduire les consommations énergétiques.

Le PCAET de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France est lui aussi structuré autour de cinq grands objectifs qui sont :

- De diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre du territoire d'ici 2050 ;
- De diviser par 2 les consommations d'énergie finale d'ici 2050 ;
- De multiplier par 3 la production d'énergies renouvelables d'ici 2030 ;
- De s'adapter au changement climatique ;
- De préserver la qualité de l'air.

Nota : La question des potentialités de l'aire d'étude pour le développement des énergies renouvelables est traitée dans la partie 4.7 « Énergie ».

Ces efforts s'inscrivent plus globalement dans les objectifs d'atteinte de la neutralité carbone à l'horizon 2050 et de réduction de l'empreinte carbone des Français entérinés par la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), adoptée par la France en 2015 puis révisée (nouvelle version adoptée par décret le 21 avril 2020).

Perspectives d'évolution en l'absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

Les projections climatiques, réalisées par Météo France sur la base des hypothèses définies par le GIEC, montrent une poursuite du réchauffement annuel jusqu'aux années 2050. Une augmentation de la température moyenne annuelle de + 1,3°C est en effet attendue à l'horizon 2050 par rapport à la référence (moyenne sur la période 1976-2005).

Au-delà, l'évolution probable de la température dépend des hypothèses considérées (notamment des engagements politiques liés au climat) : + 1,2°C pour le scénario RCP 2.5, + 1,8°C pour le scénario RCP 4.5 et + 3,7°C pour le scénario RCP 8.5 en 2100 par rapport à la référence (moyenne sur la période 1976-2005). Pour les précipitations, la tendance est moins marquée. En effet, d'après les projections, l'évolution du cumul mensuel moyen est faible jusqu'à l'horizon 2050. Toutefois une baisse des précipitations apparaît avec certitude à l'horizon 2080.

Par ailleurs, les politiques mises en œuvre à l'échelle nationale, régionale ou départementale, voire même communale, devraient permettre de limiter les émissions de gaz à effet de serre et les phénomènes d'ICU.

3.2.6 Risques naturels

Les risques naturels désignent les menaces pour les populations, les ouvrages et les équipements qui sont liées à des phénomènes naturels. Ils sont caractérisés en fonction de la nature du phénomène naturel en question.

3.2.6.1 Sismicité

Ce risque est lié au déclenchement de séismes, c’est-à-dire de fracturation des roches en profondeur se traduisant en surface par des vibrations du sol.

La commune du Mesnil-Amelot se situe en zone d’aléa sismique de niveau 1. Le risque sismique y est donc très faible.

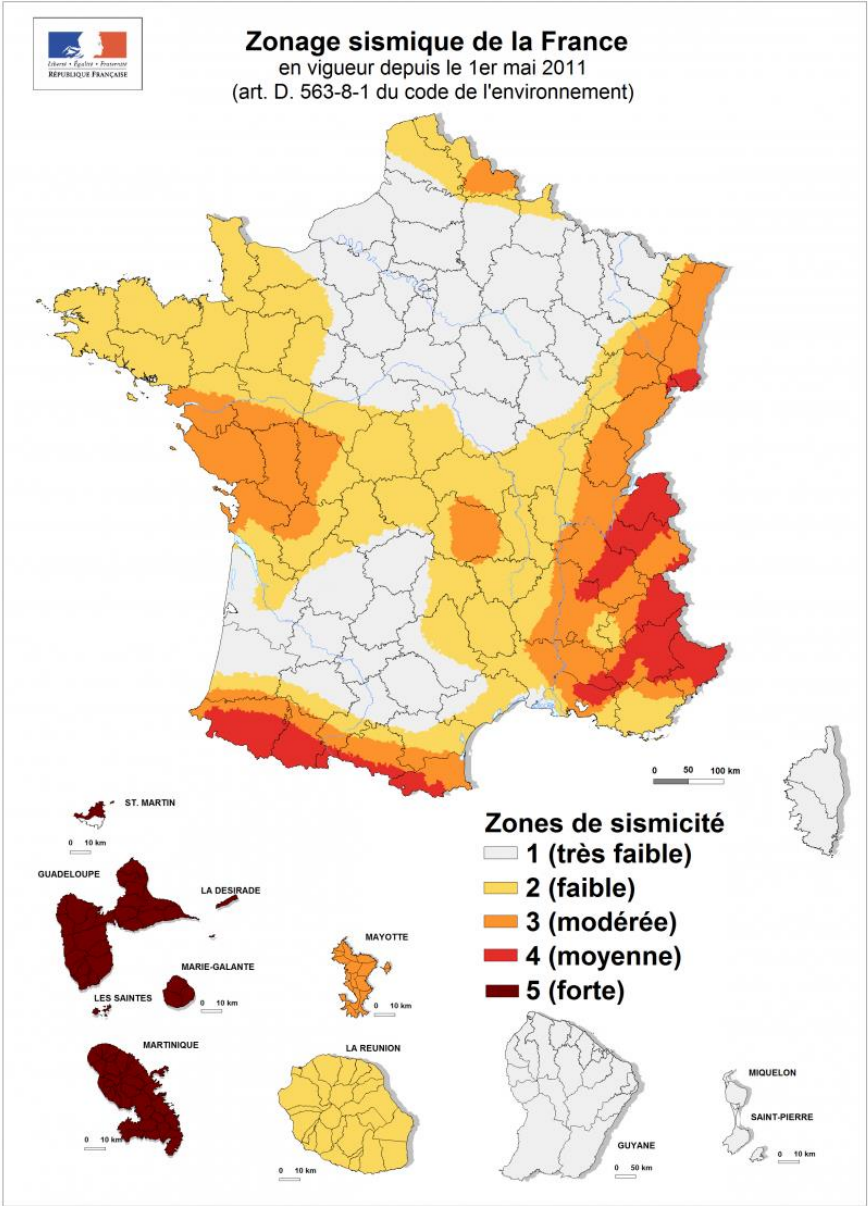


Figure 13 : Zonage sismique de la France (Source : BRGM-2011)

3.2.6.2 Risque inondation

Une inondation correspond à une submersion, rapide ou lente, d’une zone qui est habituellement hors de l’eau. Ce phénomène peut se produire à la suite du débordement d’un cours d’eau, de la remontée d’une nappe souterraine, par submersion marine ou par ruissellement.

L’aire d’étude étant située à l’écart du réseau hydrographique, elle n’est pas soumise au risque inondation par débordement de cours d’eau. Elle n’est pas non plus sensible au risque inondation par remontée de nappe. La commune est cependant concernée par le risque d’inondation par ruissellement : trois arrêtés de catastrophe naturelle lié à des inondations et à des coulées de boue ont en effet été pris en 1983, 1995, 1999.

Type de catastrophe	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
Inondations et coulées de boue	25/12/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999
	11/07/1995	12/07/1995	18/08/1995	08/09/1995
	01/04/1983	28/04/1983	28/04/1983	18/05/1983

Tableau 4 : Détails sur les arrêtés de catastrophe naturelle pour la commune du Mesnil-Amelot (Source : Géorisque)

3.2.6.3 Risque mouvement de terrain

Les mouvements de terrain regroupent un ensemble de déplacements, plus ou moins brutaux, du sol ou du sous-sol, d’origine naturelle ou anthropique. Ils sont fonction de la nature et de la disposition des couches géologiques. Suite à une évolution naturelle ou sous l’action des activités humaines, la stabilité initiale des sols ou des massifs géologiques peut être remise en cause et aboutir à des déformations, ruptures, dissolutions ou érosions. Ils se manifestent par :

- Des mouvements lents et continus : tassements, affaissements des sols, retrait-gonflement des argiles, glissements de terrain le long d’une pente, érosion des berges ;
- Des mouvements rapides et discontinus : effondrements de cavités souterraines ou artificielles (carrières et ouvrages souterrains) ou provoqués par la dissolution du gypse, écroulements et chutes de blocs, coulées boueuses et torrentielles.

Un arrêté portant reconnaissance de catastrophe naturelles pour un mouvement de terrain et recensé sur la commune. Ce mouvement de terrain a eu lieu en même temps que des inondations et coulées de boues.

Type de catastrophe	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
Mouvement de terrain	25/12/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999

Tableau 5 : Détails sur les arrêtés de catastrophe naturelle pour la commune du Mesnil-Amelot (Source : Géorisque)

3.2.6.4 Risques liés à la présence d'anciennes carrières

Les cavités souterraines, qu'elles soient d'origine naturelle ou humaine, sont susceptibles de se dégrader et de donner par la suite lieu à des affaissements ou des effondrements de terrain mettant les populations et le bâti en danger.

Les travaux de construction de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle ont mis en évidence la présence d'anciennes marnières (aujourd'hui nivelées et par conséquent peu visibles) exploitées à l'aide de puits pouvant atteindre 8 à 10 m de profondeur. Ces marnières peuvent mener à des effondrements ou des tassements du sol. Elles se situent dans le secteur de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, soit relativement éloignées des sites concernés par la révision du PLU. Par ailleurs, aucune trace d'utilisation de ces sites dans le cadre d'activités extractives n'a été retrouvée, il est donc peu probable que la commune du Mesnil-Amelot soit sujette au risque représenté par ces anciennes marnières. Aucun autre type de cavité souterraine n'a été identifié sur la commune.

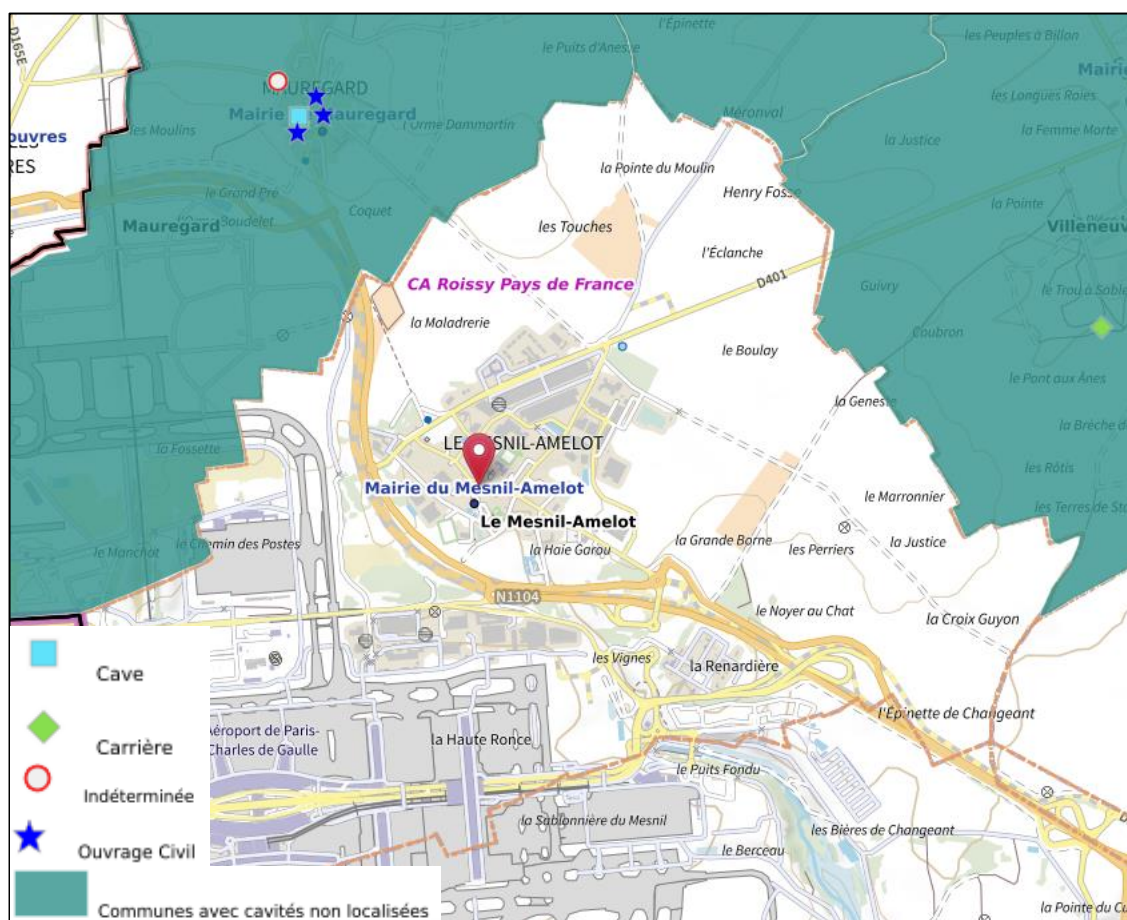


Figure 14 : Situation du territoire communal au regard des cavités souterraines (Source : BRGM-2020)

3.2.6.5 Aléa retrait-gonflement des argiles

Les sols argileux connaissent des variations de volume et de consistance lorsque leur teneur en eau change. En cas d'augmentation de cette dernière, ils deviennent souples et gagnent en volume ; on parle alors de gonflement. Lorsqu'elle diminue, le phénomène inverse se produit : les sols deviennent durs, cassants et se rétractent. On parle alors de retrait. Ces variations de volume peuvent avoir des effets importants sur le bâti.

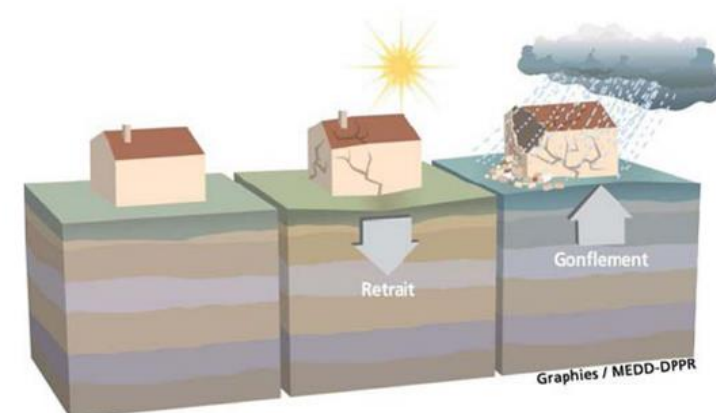


Figure 15 : Schéma d'illustration du phénomène de retrait-gonflement des argiles (source : MEEDDAT)

L'ensemble de la commune du Mesnil-Amelot est en zone d'exposition moyenne à l'aléa retrait-gonflement des argiles.

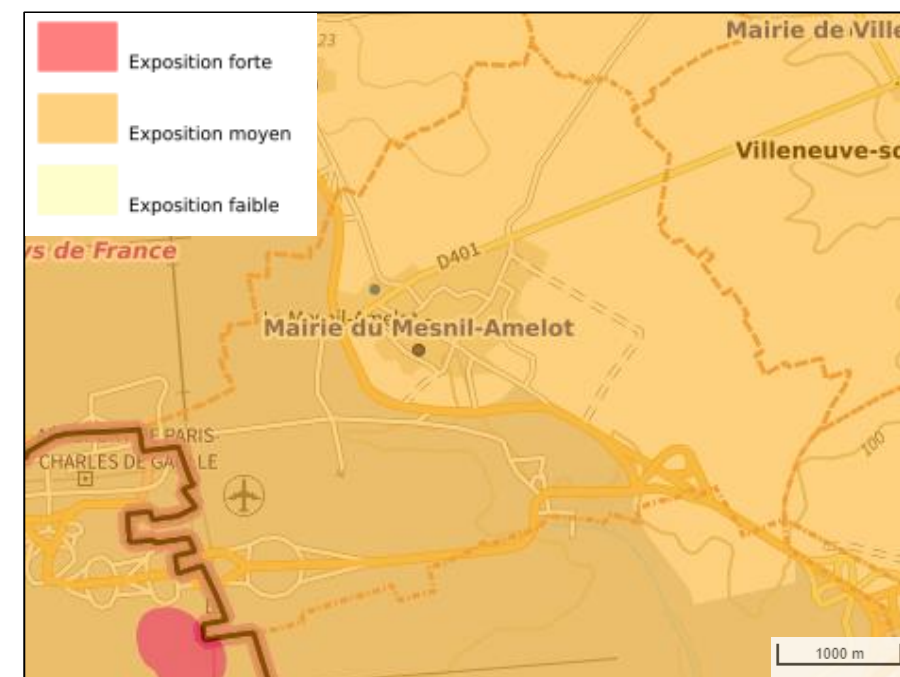


Figure 16 : Situation de l'aire d'étude au regard de l'aléa retrait-gonflement des argiles (Source : Géorisque)

Perspectives d'évolution en l'absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

En lien avec le changement climatique, l'ensemble des risques naturels présents sur le territoire communal sont susceptibles de s'intensifier et de devenir plus fréquents.

3.3 Milieu naturel

3.3.1 Recensement des zonages du patrimoine naturel

3.3.1.1 Zonages réglementaires

Les zonages réglementaires correspondent à des sites au titre de la législation ou de la réglementation en vigueur dans lesquels les interventions dans le milieu naturel peuvent être contraintes. Ce sont notamment les sites du réseau européen NATURA 2000 mais également les arrêtés préfectoraux de protection de biotope, les réserves naturelles nationales et régionales, les parcs nationaux, les forêts de protection... Les textes régissant ces espaces font partie du code de l'environnement.

Sur le territoire de la commune aucun zonage réglementaire n'est recensé.

3.3.1.1.1 Zones Natura 2000

L'aire d'étude ne comporte aucune zone Natura 2000. Les zones Natura 2000 les plus proches sont :

- 1- La zone Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis » (FR1112013), instituée au titre de la Directive « Oiseaux » et située à un peu moins de 10 km au sud du territoire communal ;
- 2- La zone Natura 2000 « Boucles de la Marne » (FR1112003), qui relève elle aussi de la Directive « Oiseaux » et se trouve au sud de la commune (13 km environ) ;
- 3- La zone Natura 2000 « Forêts picardes : massif des trois forêts et bois du Roi » (FR2212005), mise en place au titre de la Directive « Oiseaux » (un peu plus de 15 km au nord de l'aire d'étude) ;
- 4- Et la zone Natura 2000 « Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville » (FR2200380) qui est située à un peu plus de 10 km au nord du projet et relève quant à elle de la Directive « Habitats ».

Ces zones Natura 2000 n'entretiennent pas de liens écologiques fonctionnels avec l'aire d'étude et les sites concernés par la révision allégée du PLU. Les distances qui les séparent sont importantes et les types de milieux présents trop différents (forêts, marais et ripisylves d'un côté, plaine agricole de l'autre).

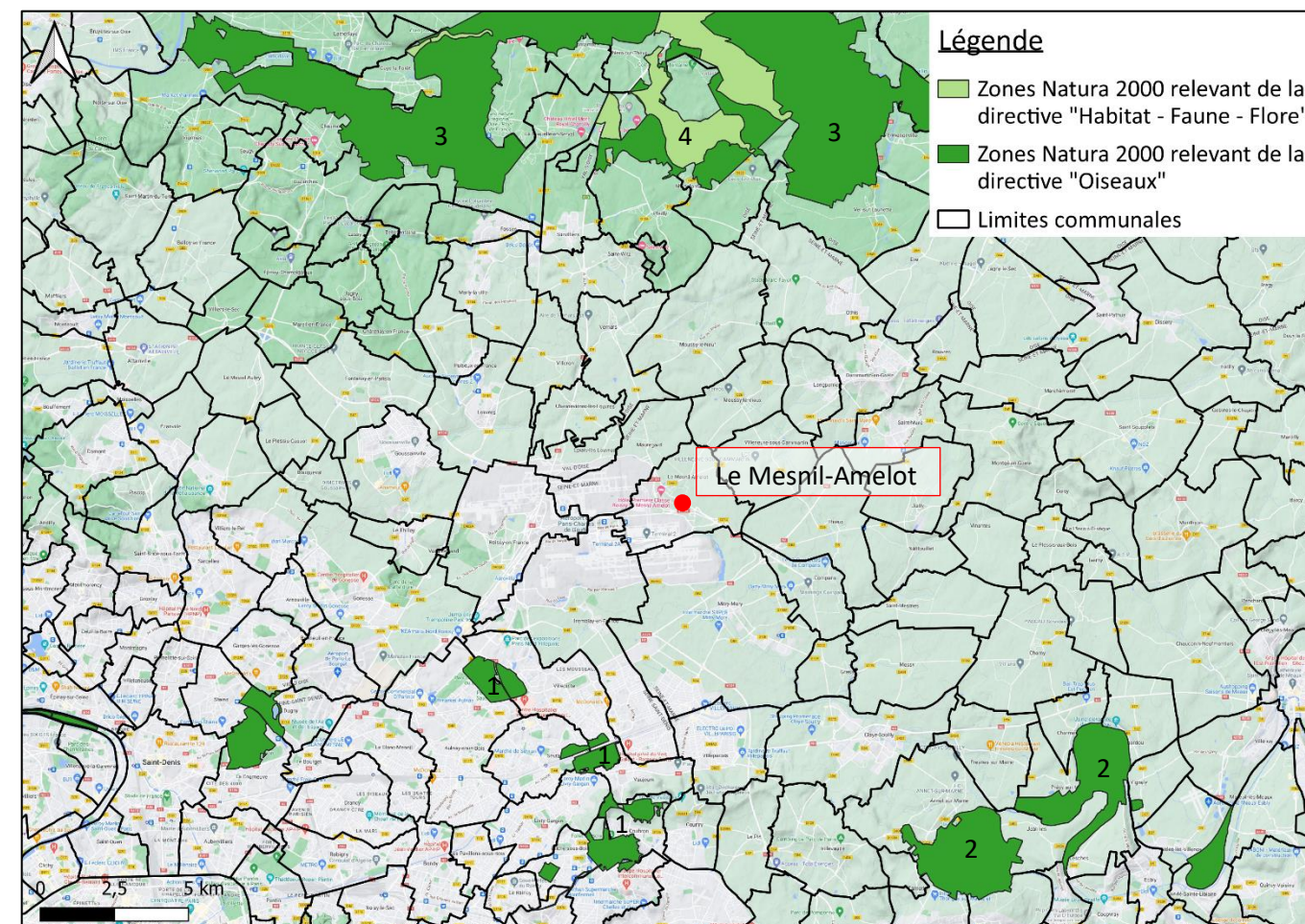


Figure 17 : Zones Natura 2000 les plus proches de l'aire d'étude (Source : INPN)

3.3.1.1.2 Arrêtés de protection de biotope

L'aire d'étude ne comporte aucun arrêté de protection de biotope (APB). L'APB le plus proche concerne un espace situé à un peu plus de 9 km au sud du territoire communal, le bois de Bernouille (FR3800495).

3.3.1.2 Zonage d'inventaire (ZNIEFF)

Les zonages d'inventaires du patrimoine naturel ont pour objectif d'identifier et de décrire les secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. Ce sont notamment les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) et les Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF de type II - grands ensembles écologiquement cohérents - et ZNIEFF de type I - secteurs de plus faible surface au patrimoine naturel remarquable).

Les ZNIEFF sont dépourvues de valeur juridique. Aucune restriction d'usage liée à leur existence ne s'applique. Elles signalent cependant la valeur écologique du territoire concerné et la présence éventuelle d'espèces réglementairement protégées.

L'aire d'étude ne contient aucune Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF). Les ZNIEFF les plus proches sont :

- 1- La ZNIEFF de type II « Vallées de la Thève et de l'Ysieux » (110120061) située au nord-ouest de l'aire d'étude ;
- 2- La ZNIEFF de type I « Le moulin de Luzarches » (110020088) située au nord-ouest de l'aire d'étude ;
- 3- La ZNIEFF de type I « Massif forestier de Chantilly/Ermenonville » (220014323), qui se trouve au nord de l'aire d'étude ;
- 4- La ZNIEFF de type II « Bois de Saint-Laurent » (110020188) ;
- 5- La ZNIEFF de type I « Forêt de Montgé-en-Goële » (110001194), à l'est de l'aire d'étude ;
- 6- Et la ZNIEFF de type II « Le parc départemental du Sausset » (110020474) qui se situe au sud de l'aire d'étude, intégrant la ZNIEFF de type I « Prairies du parc départemental du Sausset » (110020455).

Elles se situent à plus de 6 km de l'aire d'étude.

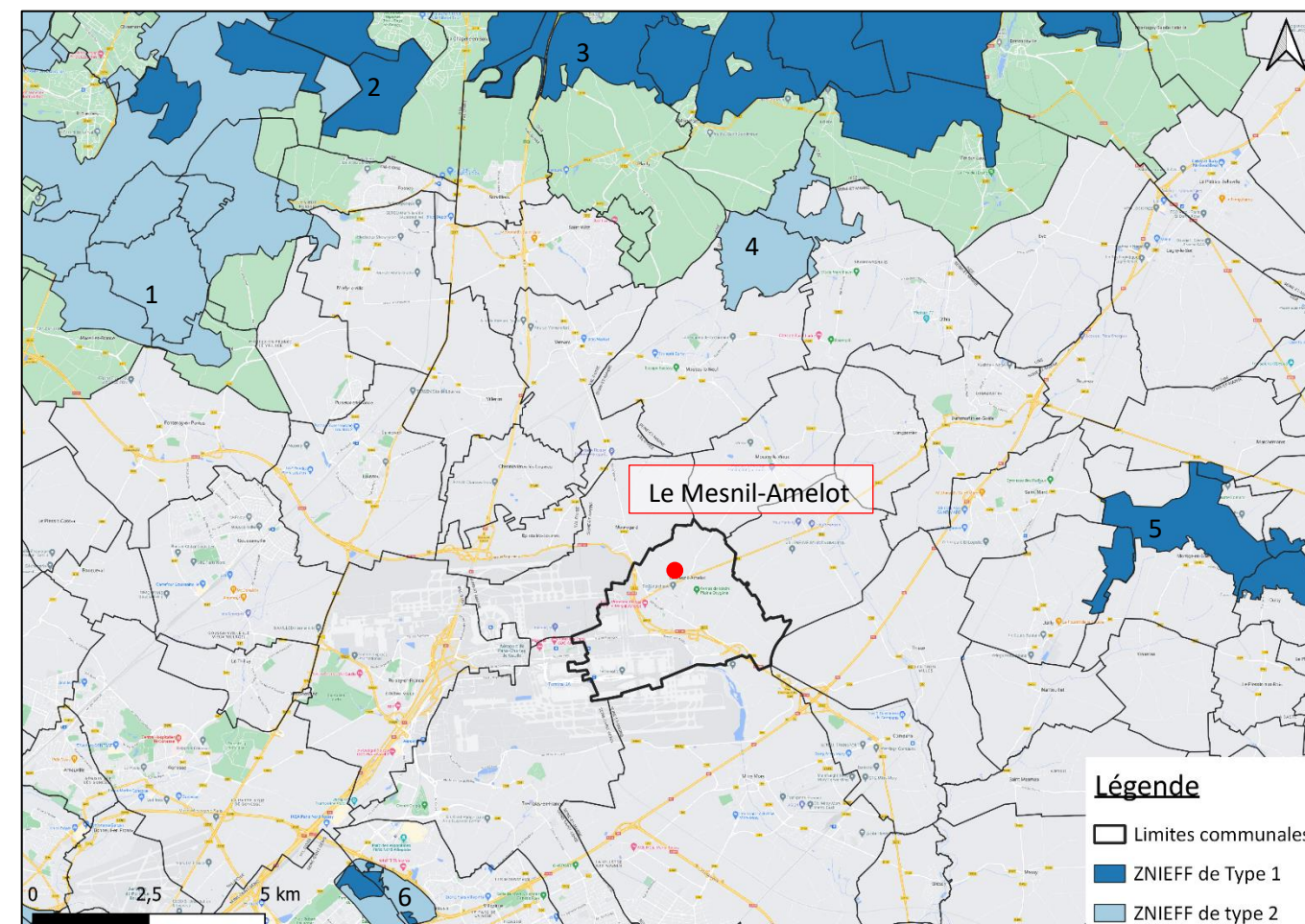


Figure 18 : ZNIEFF les plus proches de l'aire d'étude (source : INPN)

3.3.1.3 Zonages fonciers

Certains espaces bénéficient d'une politique foncière particulière. Il peut s'agir de Périmètres Régionaux d'Intervention Foncière (PRIF) ou encore des Espaces Naturels Sensibles (ENS) des départements.

3.3.1.3.1 Périmètres Régionaux d'Intervention Foncière (PRIF)

Les PRIF sont des espaces naturels, agricoles, forestiers ou des milieux dégradés à réhabiliter, souvent classés comme espace naturel ou agricole dans les documents d'urbanisme. Leur localisation et leur délimitation sont décidées et votées par les conseils municipaux concernés, le conseil d'administration de l'Agence des Espaces Verts (AEV) puis par le conseil régional d'Ile-de-France. Sur ces périmètres, l'AEV est autorisée à acquérir ces terrains et en garantit la gestion.

Aucun PRIF n'est présent sur le périmètre de l'aire d'étude.

3.3.1.3.2 Espaces Naturels Sensibles

Les Espaces Naturels Sensibles (ENS) ont pour objectifs de préserver la qualité des sites, des paysages, des milieux naturels et des champs d'expansion des crues, mais également d'être aménagés pour être ouverts au public, sauf exception justifiée par la fragilité du milieu naturel. Pour parvenir à remplir ces objectifs, les conseils généraux disposent d'une palette d'outils fonciers : le droit de préemption du département, l'établissement de convention de gestion et la part départementale de la taxe d'aménagement.

Le département de la Seine-et-Marne n'a pas institué d'ENS sur le territoire du Mesnil-Amelot. L'ENS le plus proche est celui de Tremblay-en-France situé à environ 6 km au sud de la commune du Mesnil-Amelot.

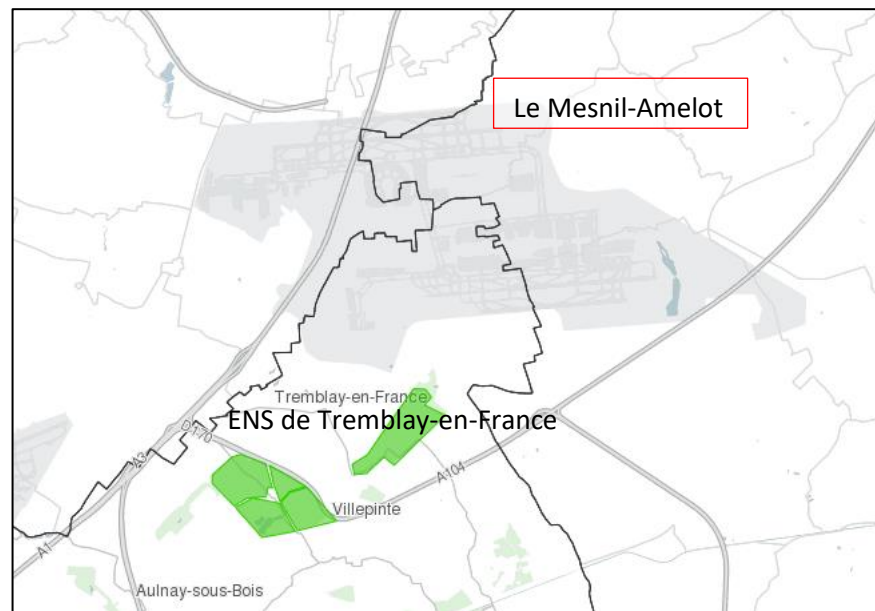


Figure 19 : Localisation de l'ENS le plus proche (Source : geoportail93 – Département de Seine-Saint-Denis – 2011)

Perspectives d'évolution en l'absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

Il n'est pas attendu d'évolution des espaces protégés. Les zonages mis en œuvre à proximité du territoire communal devraient se maintenir et aucun zonage ne devrait être créé au sein du territoire communal.

3.3.2 Réservoirs et continuités écologiques

Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) de la région Île-de-France a été approuvé par délibération du conseil régional le 26 septembre 2013 et adopté par arrêté n°2013294-0001 du 22 octobre 2013. Il ne met en évidence aucun réservoir de biodiversité au sein de la commune du Mesnil-Amelot. On note toutefois la présence d'un corridor écologique de la trame verte (corridor fonctionnel des prairies, friches et dépendances vertes) qui traverse la partie ouest de l'aire d'étude. Ce corridor correspond aux délaissés des pistes de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et se poursuit vers le nord-ouest en direction de Goussainville. Il constitue un lien à préserver et aucun élément fragmentant n'a été relevé sur la commune du Mesnil-Amelot à l'heure actuelle.

Perspectives d'évolution en l'absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

La mise en œuvre des trames vertes et bleues devrait permettre de préserver les continuités écologiques présentes sur le territoire.

Néanmoins, dans un contexte de changement climatique, la préservation de ces continuités écologiques représente un enjeu majeur. Si l'on observe déjà une modification des aires de répartition de nombreuses espèces, la migration d'une part importante des espèces naturelles est attendue vers le nord dans les années à venir.

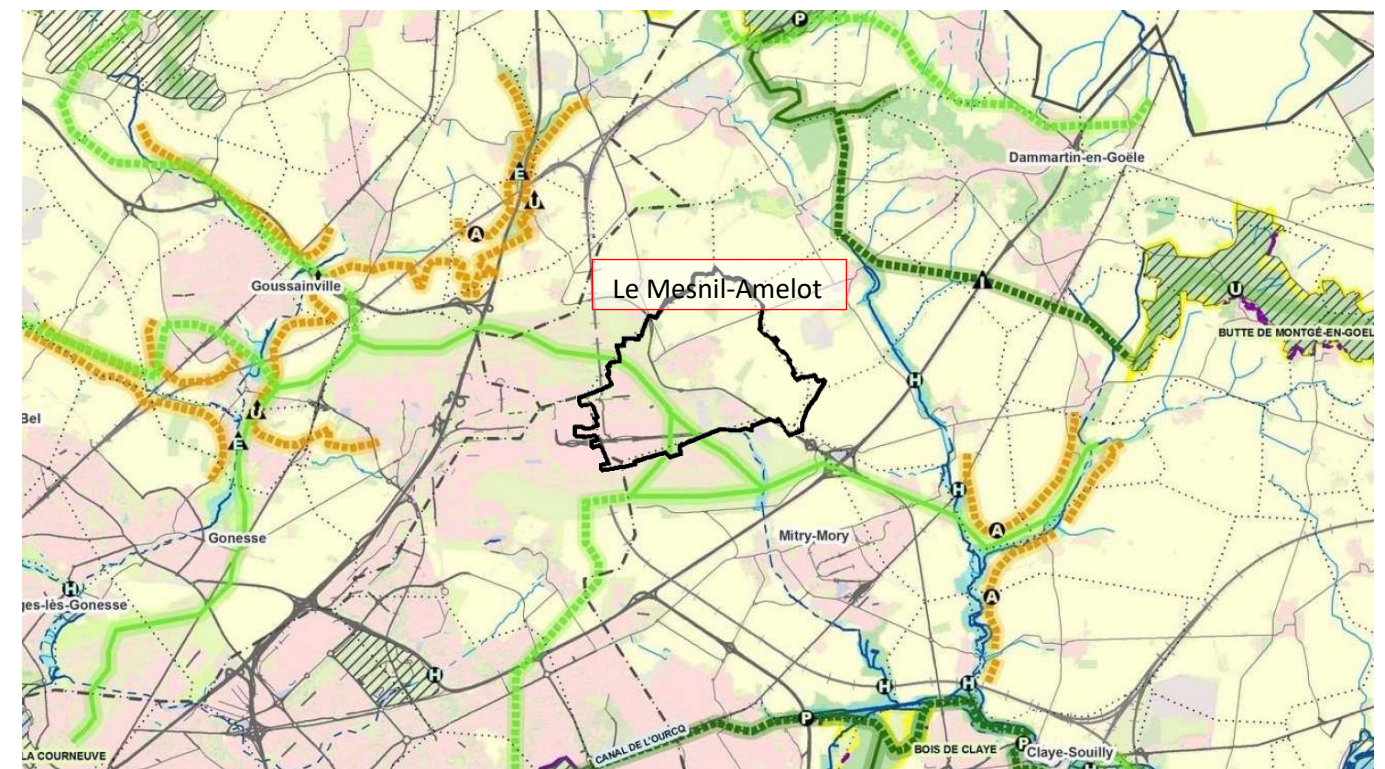


Figure 20 : Composantes de la trame verte et bleue au niveau de l'aire d'étude (Source : SRCE Ile-de-France)

3.3.3 Faune, flore, habitat

3.3.3.1 Principales espèces rencontrées sur la commune

Les données du Conservatoire Botanique National du Bassin Parisien (CBNBP) indiquent que 197 espèces de flore ont été observées sur le territoire communal entre 2004 et l’approbation du PLU du Mesnil-Amelot en 2015, dont une espèce remarquable, la Filipendule commune (*Filipendula vulgaris*). Cette espèce est très rare et peut être un critère déterminant de constitution d’une ZNIEFF en Île-de-France. Cinq espèces de flore exotiques envahissantes ont de plus été recensées au sein de la commune du Mesnil-Amelot : Robinier faux-acacia, Buddleia du Père David, Vergerette du Canada, Renouée du Japon et Brome purgatif.

Des inventaires menés par le bureau d’études Alisea en 2014, dans le cadre de l’élaboration du PLU, ont relevé quatre espèces de flore exotiques envahissantes supplémentaires (Solidage du Canada, Solidage géant, Euphorbe des jardins, Vergerette annuelle) ainsi que deux espèces remarquables (Chlore perfoliée (protégées) et Renoncule sarde). Ces inventaires portaient sur les zones de développement de la commune, qui ne correspondent pas aux sites concernés par la révision allégée du PLU.

Les inventaires réalisés dans le cadre de l’élaboration du PLU ont aussi porté sur la faune. Plusieurs groupes ont été contactés : batraciens, reptiles, avifaune, mammifères et insectes. Une espèce protégée remarquable du groupe des reptiles, le Lézard des murailles, a été inventoriée. La commune contient de plus des habitats propices pour les Grenouilles verte et rieuse (bassins de rétention) ainsi que pour l’Orvet fragile (zones herbacées), qui sont des espèces protégées.

Trente-quatre espèces d’avifaune ont été constatées lors des inventaires. Il s’agissait majoritairement d’espèces communes en Île-de-France et typiques des milieux présents sur la commune, on peut toutefois signaler cinq espèces protégées : la Bergeronnette printanière (nicheuse probable), le Bruant proyer (nicheur probable), la Linotte mélodieuse (nicheuse), le Moineau friquet (nicheur probable) et la Fauvette grisette.

Le Lapin de garennes (espèce menacée) et le Lièvre commun ont été recensés. Des traces de présence de la Taupe d’Europe ont aussi été relevées. D’autres espèces de mammifères, telles que le sanglier, fréquentent régulièrement le territoire ou sont susceptibles de le fréquenter (Renard roux, Chevreuil d’Europe).

Peu d’espèces d’insectes ont pu être inventoriées du fait de conditions météorologiques printanières défavorables. La présence du Paon du jour, de la Piéride ainsi que de Coccinelles européenne et asiatique a néanmoins été relevée.

Les inventaires réalisés ne concernaient pas le groupe des Chiroptères. La présence de la Pipistrelle commune est toutefois jugée probable.

3.3.3.2 Espèces rencontrées au droit des secteurs concernés par la révision du PLU

Dans le cadre du projet de la Ligne 17 des inventaires ont été réalisés entre 2014 et 2015, entre 2016 et 2017 puis en 2021-2022, notamment dans le secteur concerné par la révision du PLU.

Lors des inventaires, aucune espèce de flore patrimoniale n’a été identifiée. Du Buddleia de David, espèce floristique invasive, a été identifié à proximité de l’OA3901 et le long du chemin longeant l’entreprise Keolis.

Pour la faune, les enjeux observés sont liés à la présence d’oiseaux au sein des emprises avec des enjeux faibles à forts selon les espèces. Ainsi, on trouve **au sein des emprises concernées par la révision du PLU** :

- Espèces protégées présentant un enjeu fort : Vanneau huppé, Linotte mélodieuse, Chardonneret élégant ;
- Espèces protégées présentant un enjeu modéré : Traquet motteux, Œdicnème criard ;
- Espèces protégées présentant un enjeu faible : Goéland argenté, Pouillot véloce.

D’autres espèces sont présentes à proximité des emprises concernées par la révision du PLU. Ces espèces ne seront pas concernées par la révision.

3.3.3.3 Caractérisation des habitats

Les inventaires menés dans le cadre de l’élaboration du PLU du Mesnil-Amelot ont permis de caractériser les habitats. Ils ont permis de mettre en évidence plusieurs types d’habitats en lien avec l’agriculture, à savoir 370 ha de parcelles cultivées (principalement en agriculture intensive, donc peu diversifiées du point de vue de la biodiversité) et des friches nitrophiles (38 ha) ou prairiales (14 ha) qui sont situées sur d’anciennes zones agricoles ou des espaces en jachères. Les friches prairiales présentent une biodiversité plus riche que les friches nitrophiles. Les investigations de terrains signalent aussi la présence d’ourlets nitrophiles (7 ha environ), qui correspondent aux bordures entre les parcelles agricoles et les friches et abritent essentiellement des espèces communes.

À ces espaces cultivés ou anciennement cultivés s’ajoutent des espaces verts et boisés. Les espaces boisés en tant que tel se composent d’un espace naturel (qui ne relève pas du régime forestier de l’ONF) et de pépinières (environ 27 ha), qui sont principalement situés en limite de bourg et forment une transition entre espaces cultivés et espaces urbanisés. Ces espaces boisés sont susceptibles de constituer un abri ponctuel pour la faune et offrent des potentialités de développement pour la flore. Ces possibilités sont cependant limitées au vu du faible nombre d’espèces présentes. Des alignements d’arbres ornementaux (peupliers et érables notamment) et des haies taillées sont par ailleurs présents sur la commune. Ces plantations ornementales se situent principalement le long de la RD401. Le seul espace vert de la commune est le parc de la mairie, à vocation paysagère, qui est constitué de pelouses entretenues et d’un bassin décoratif (défavorable aux batraciens du fait d’un courant trop important).

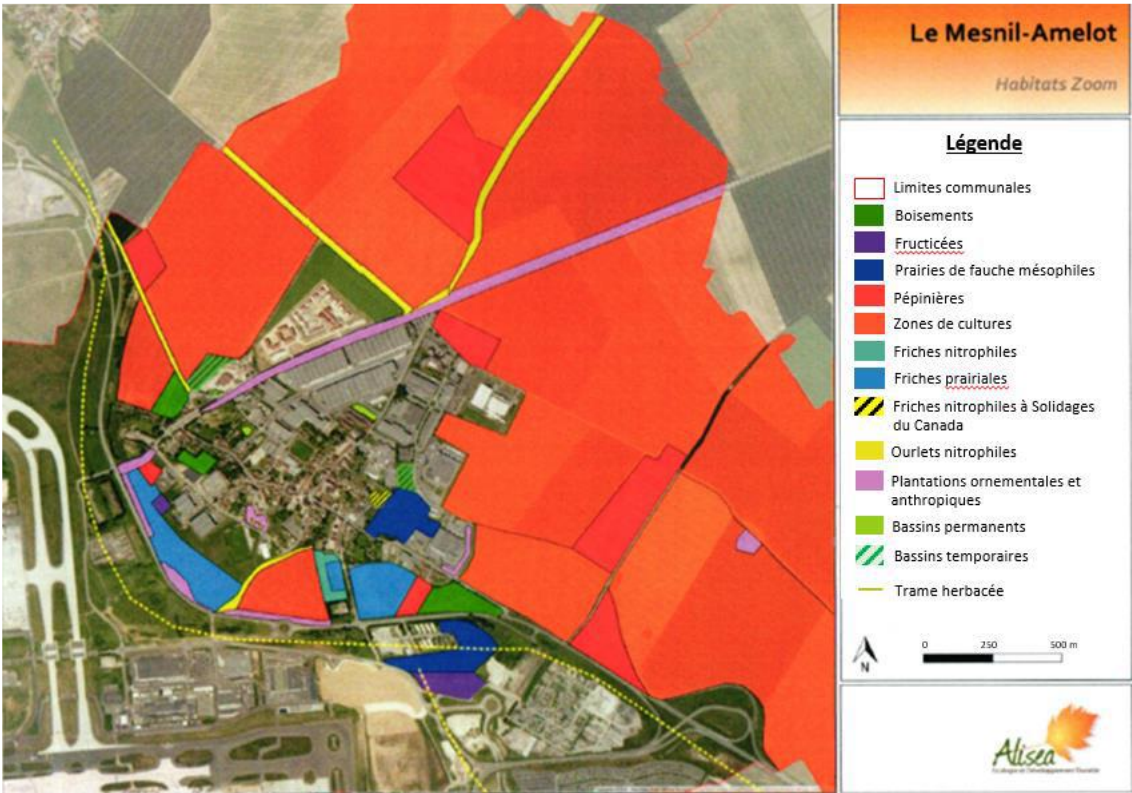


Figure 21 : Cartographie des habitats inventoriés dans l’aire d’étude (Source : Alisea, 2014)

Des inventaires ont été réalisés par Ingerop sur le secteur de la Ligne 17, les sites concernés par la révision allégée du PLU présentent les mêmes types d’habitats. En effet, ils s’insèrent principalement au sein d’habitats agricoles de type monocultures intensives, mais également en parti sur une pépinière.

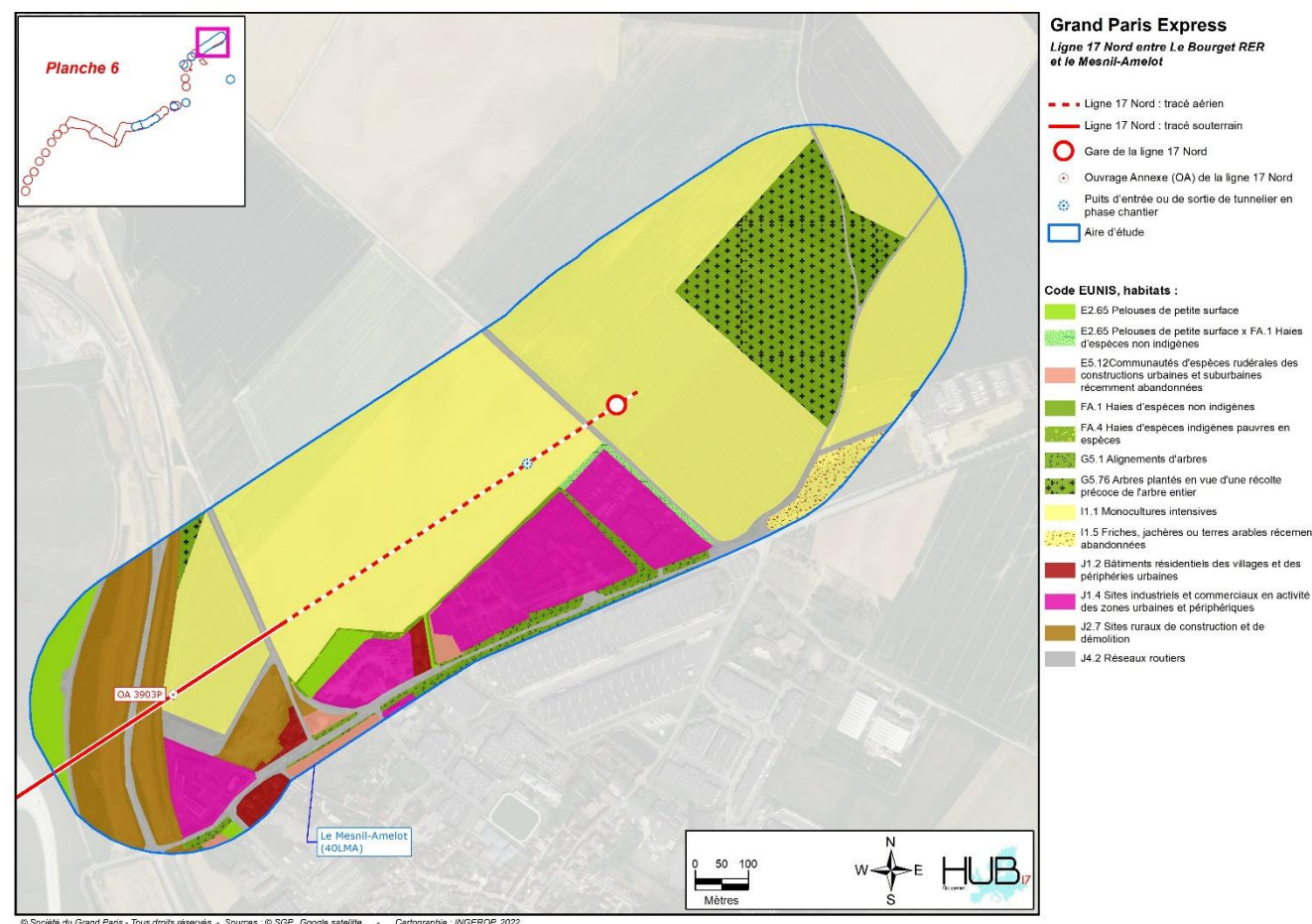


Figure 22 : Cartographie des habitats inventoriés sur le secteur concerné par la révision allégée du PLU (source : Ingerop, 2022)



Figure 23 : Enveloppes d'alerte zones humides au sein de l'aire d'étude (Source : DRIEAT, 2021)

3.3.3.4 Zones humides

Quatre mares potentielles ont été recensées lors d'un inventaire réalisé par la Société Nationale de Protection de la Nature en 2012. Il s'agit en réalité de bassins de rétention qui sont toutefois susceptibles de présenter un intérêt pour les batraciens.

La cartographie des enveloppes d'alerte zones humides établie par la DRIEAT fait de plus état de quelques enveloppes d'alerte sur le territoire communal. Il s'agit exclusivement d'enveloppes de classe B. La classe B correspond à une « probabilité importante de zones humides, mais le caractère humide et les limites restent à vérifier ».

Ces enveloppes d'alerte ne correspondent pas au site concerné par la révision allégée du PLU.

Perspectives d'évolution en l'absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

Malgré la mise en œuvre de protections réglementaires des sites naturels remarquables, les conséquences de l'augmentation de la température et de la baisse des précipitations (stress hydrique notamment) s'ajouteront aux pressions anthropiques déjà perçues par les espèces naturelles et altéreront la richesse écologique de l'aire d'étude. Une baisse des capacités adaptatives des espèces est donc prévisible (surmortalité des individus, baisse du taux de natalité, ...). Plusieurs projets d'urbanisation sont déjà actés et en cours dans le secteur.

Afin de s'adapter à ces nouvelles conditions climatiques, la phénologie des espèces naturelles va également se modifier. Pour les espèces floristiques, les dates de débourrement et de floraison seront significativement avancées et la saison de végétation plus longue. En ce qui concerne les espèces faunistiques, les éclosions seront plus précoces et les dates de migration seront également décalées. Outre les perturbations biologiques attendues au sein de chaque espèce, une désynchronisation des cycles entre espèces interdépendantes est très probable.

De plus, l'augmentation des espèces exotiques envahissantes devrait conduire à une perte importante de la biodiversité locale.

Par ailleurs, la mise en œuvre des politiques de gestion de l'eau à travers le SDAGE devrait permettre de préserver les zones humides tant sur les aspects qualitatifs que quantitatifs. Toutefois, l'augmentation de la température moyenne annuelle, l'augmentation du nombre de jours de sécheresse, l'urbanisation et la perte de biodiversité rendent ces zones vulnérables.

De plus en l'absence de mise en œuvre de la révision du PLU, l'emprise de la L17 impacterait la pépinière qui abrite des espèces protégées.

3.4 Milieu humain**3.4.1 Contexte socio-économique****3.4.1.1 Démographie et logement**

Le Mesnil-Amelot comptait 1 043 habitants en 2018 avec une densité de population de 106 hab/km². Sa population était majoritairement jeune : les moins de 45 ans représentaient ainsi 75,7% de la population communale. Cette répartition des âges n'est pas une nouveauté. Au cours de la décennie 2008-2018, le nombre d'habitants de moins de 45 ans a eu tendance à augmenter au Mesnil-Amelot, tandis que la population plus âgée devient moins nombreuse. C'est notamment le cas de la tranche d'âge des 75 ans et plus qui est en constante diminution depuis 2008.

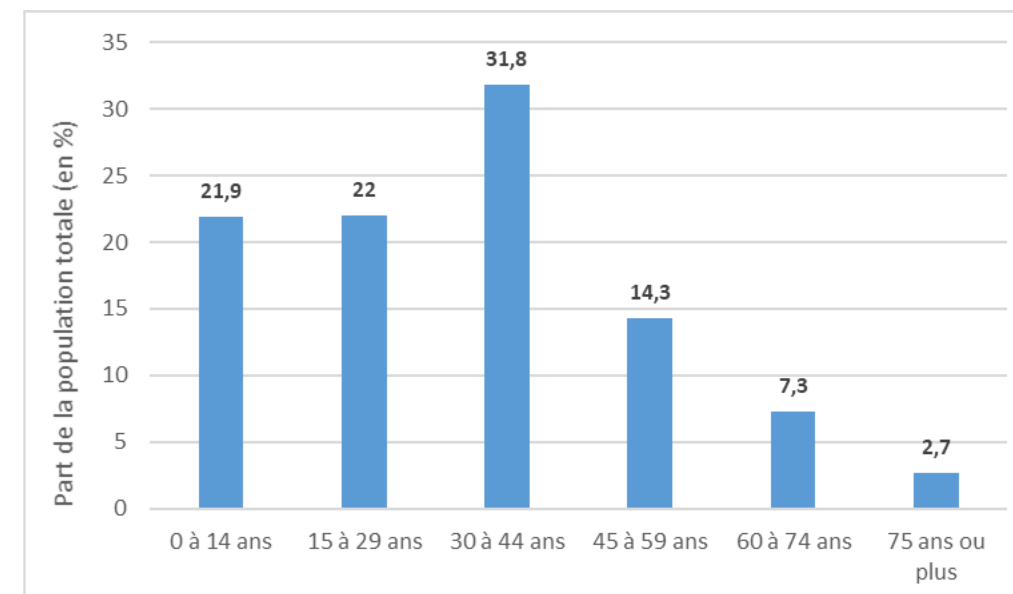


Figure 24 : Répartition de la population du Mesnil-Amelot par tranche d'âge (Source : INSEE-2018)

La population du Mesnil-Amelot est actuellement en croissance, cela n'a cependant pas toujours été le cas. La population de la commune a notamment connu des baisses successives entre 1975 et 1999. Ces variations de population sont principalement dues au solde migratoire (plus qu'au solde naturel).

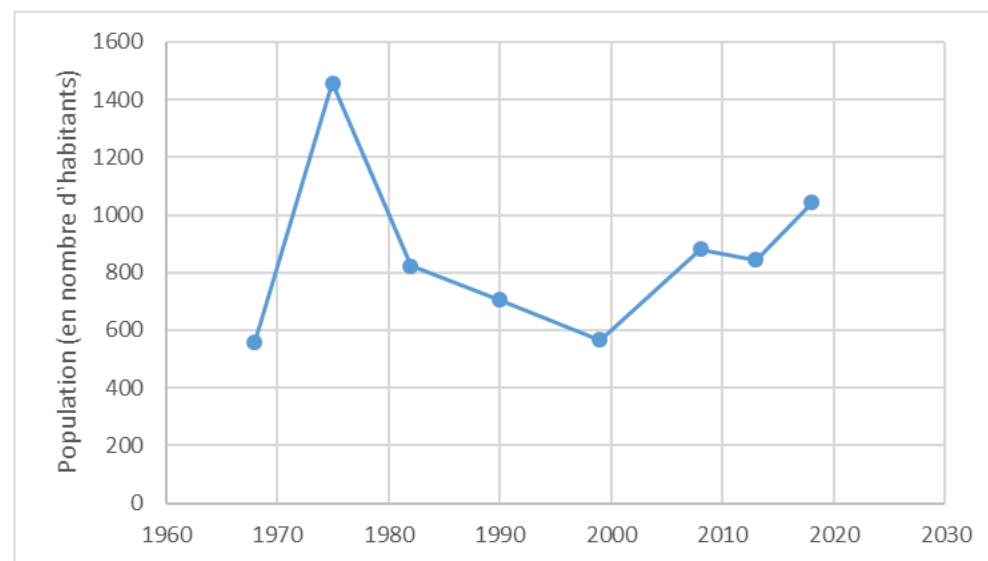


Figure 25 : Evolution de la population du Mesnil-Amelot entre 1968 et 2018 (Source : INSEE-2018)

Le parc de logements de la commune est majoritairement constitué de résidences principales (83,4%). Ces résidences principales ont été construites à différentes époques. Le Mesnil-Amelot compte de plus une part modérée de logements vacants (13,1%) et une part faible de résidences secondaires et de logements occasionnels (3,5%). L'habitat individuel domine au sein de la commune : le parc de logements du Mesnil-Amelot se composait ainsi de 62,4% de maisons et de 36,9% d'appartements en 2018.

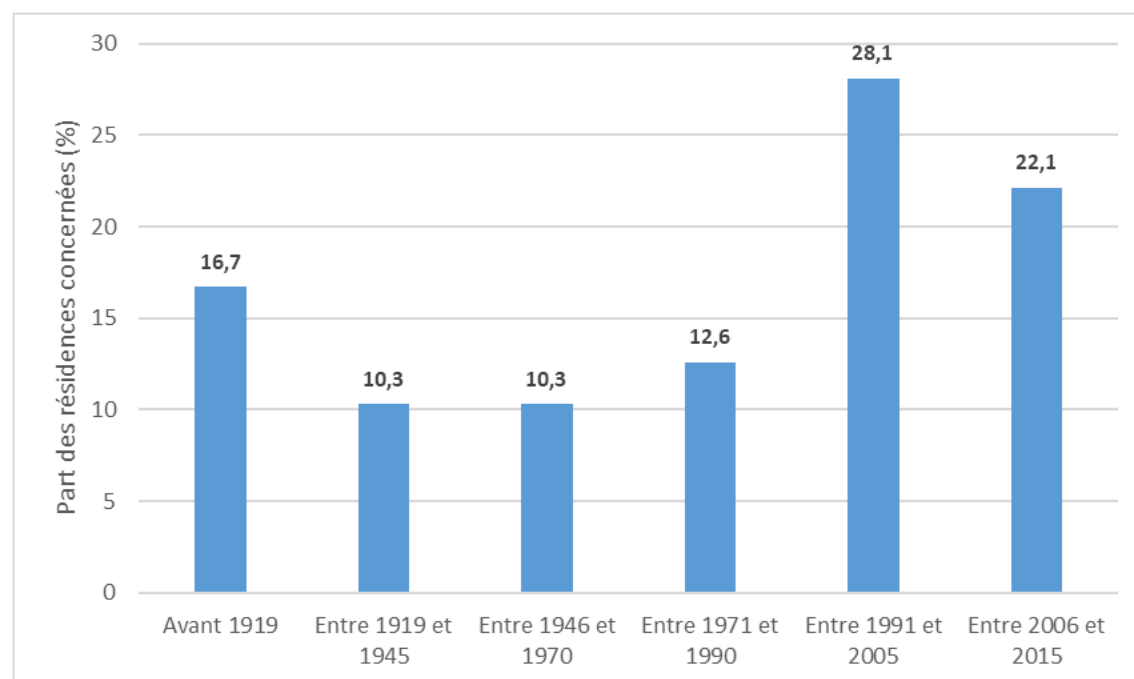


Figure 26 : Périodes de construction des résidences principales du Mesnil-Amelot (Source : INSEE-2018)

3.4.1.2 Emploi et activités

La population du Mesnil-Amelot comptait 66,9% d'actifs (dont 8,8% de chômeurs) et 33,1% d'inactifs (c'est-à-dire de personnes n'étant pas en emploi ou en recherche d'emploi) en 2018. Les actifs ayant un emploi sont presque exclusivement (91,6%) des salariés et sont principalement titulaires de la fonction publique ou en possession de contrats à durée indéterminée (90% des salariés). La majorité des actifs de la commune (72,6%) travaille hors de son territoire.

Le taux de chômage observé sur la commune en 2018 était en moyenne de 13,1% et plus précisément de 11,7% chez les hommes et de 14,7% chez les femmes. 4 982 emplois ont été recensés sur la commune la même année ainsi que 146 établissements employeurs (hors particuliers). La majorité de ces établissements employeurs sont rattachés au domaine du commerce, des transports et des services divers.

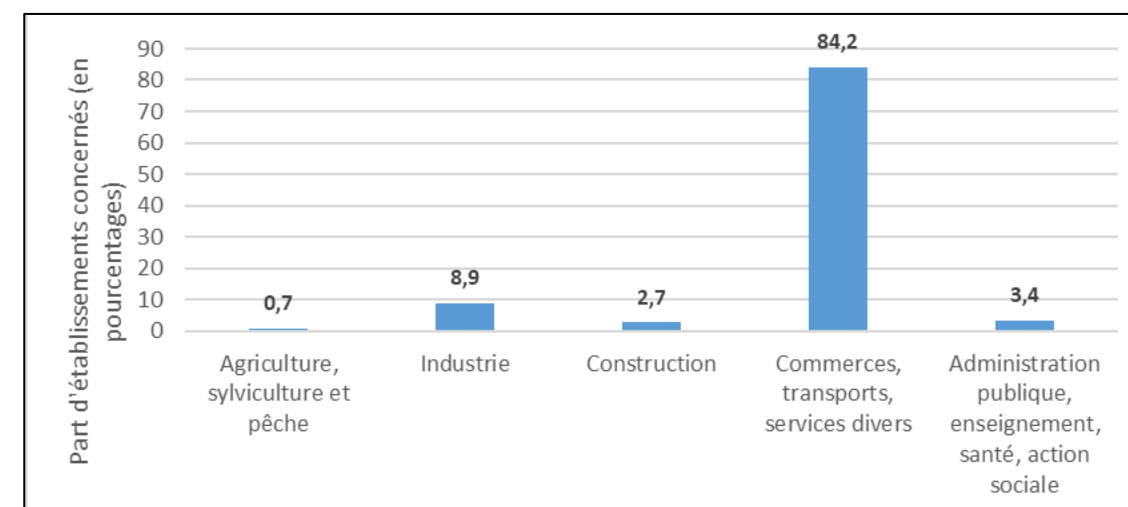


Figure 27 : Domaines d'appartenance des établissements employeurs du Mesnil-Amelot (Source : INSEE-2018)

L'activité économique du Mesnil-Amelot est en partie liée à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, source d'emplois directs ou d'opportunités annexes (taxis, logements pour les voyageurs...). Ceci contribue à expliquer l'importance du secteur du commerce, des transports et des services dans l'économie de la commune.

3.4.1.3 Équipements, commerces et services

Les équipements, commerces et services du Mesnil-Amelot sont localisés dans le centre-bourg, au sein de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ou bien dans les zones d'activités placées en lisière du bourg (zone d'activités des Vingt-Arpents, zone d'activités du Gué, entrepôts dans le secteur de la Grande Borne).

3.4.1.3.1 Commerces et services

Selon son annuaire, la commune est dotée de plusieurs types de commerces :

- Commerce et réparation d'automobiles et de motocycles (4 établissements) ;
- Commerces de détail, hors automobiles et motocycles (53 établissements dont six de vente à domicile) ;
- Commerces de gros, hors automobiles et motocycles (17 établissements).

Les commerces de détail (pain, pâtisserie, papeterie, maroquinerie...) sont pour une large majorité d'entre eux situés dans l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, tandis que les autres types de commerce se trouvent en centre-bourg ou dans les zones d'activités de la commune.

Outre ces commerces, la commune du Mesnil-Amelot dispose d'une large offre de services. Là aussi, divers secteurs sont représentés :

- Restauration et débits de boissons (16 établissements dont quatre spécialisés dans le catering aéronautique) ;
- Hébergement (7 établissements) ;
- Transports urbains et transport de voyageurs (14 établissements) ;
- Entreposage et services auxiliaires des transports (28 établissements, pratiquement tous en lien avec l'activité aéronautique) ;
- Activités financières et d'assurance (11 établissements) ;
- Activités immobilières (46 établissements) ;
- Activités de services administratifs et de soutien (27 établissements) ;
- Santé (4 établissements) ;
- Électricité et gaz (2 établissements) ;
- Coiffure (2 établissements).

Ce recensement des commerces et services du Mesnil-Amelot fait ressortir le rôle territorial prépondérant de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, du fait des flux de voyageurs qu'il représente et des besoins (techniques, administratifs...) de l'industrie aéroportuaire. Ainsi, la plupart des établissements des secteurs de la restauration, de l'hébergement, des transports, des services administratifs et de soutien ou encore de l'entreposage et des services auxiliaires de transport fournissent des prestations aéroportuaires, permettent le fonctionnement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ou en dépendent pour leur clientèle.

3.4.1.3.2 Administrations publiques, équipements sportifs, culturels et culturels

Sept administrations publiques et l'école primaire Saint-Exupéry sont par ailleurs implantées sur la commune. On note aussi la présence d'équipements sportifs (au nombre de sept) et d'activités culturelles. La commune est dotée d'un établissement culturel, l'église Saint-Martin.

3.4.1.3.3 Santé et assistance à domicile

Un centre municipal de santé (situé au 30, rue de Claye) a ouvert ses portes au Mesnil-Amelot le 14 octobre 2019. Deux médecins généralistes y exercent. On note aussi la présence d'un cabinet d'infirmiers (deux professionnelles en exercice) à la même adresse.

La municipalité accompagne de plus les personnes âgées qui souhaitent s'abonner à Présence Verte, une offre de téléassistance médicale associant dispositif d'alerte, plateforme d'assistance et alerte automatique des services d'urgence en cas de besoin.

Perspectives d'évolution en l'absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

La commune du Mesnil-Amelot connaît une croissance démographique modérée depuis les années 2000. Cette tendance devrait se poursuivre dans les décennies à venir. À l'horizon 2030, la population devrait atteindre 1 346 habitants, ce qui correspond à une croissance démographique annuelle de +2,3%. Le parc du logement, les emplois et les équipements présents sur la commune devraient se développer en lien avec la proximité de l'aéroport et l'arrivée de la gare de la L17 du GPE au Mesnil-Amelot. A noter toutefois que le développement du parc de logement est fortement contraint par le PEB de l'aéroport.

3.4.2 Documents de planification et d'urbanisme

3.4.2.1 Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), élaboré par le Conseil régional d'Île-de-France en collaboration avec l'État, a été adopté par délibération du Conseil régional (CR n°9713) et approuvé par décret en Conseil d'État le 27 décembre 2013 (décret n°2013-1241). Ce document de planification identifie les enjeux auxquels la région Île-de-France devra répondre à l'horizon 2030 et propose des solutions associées. Le SDRIF donne ainsi un cadre en matière de destination des espaces, de protection et de valorisation de l'environnement, de localisation des infrastructures et équipements d'envergure, ou encore de localisation des zones d'extension urbaine, agricoles, industrielles ou touristiques. Les orientations du SDRIF doivent être reprises dans les documents d'urbanisme locaux (Schémas de Cohérence Territoriale et Plans Locaux d'Urbanisme).

Le défi majeur identifié par le SDRIF est de « *favoriser la transition sociale, économique et environnementale* » de la Région. Il s'agit d'aller vers plus de solidarité, une attractivité régionale confortée, d'accompagner la conversion économique et sociale de l'économie régionale et de favoriser la prise en compte de l'environnement par l'anticipation des mutations. Ces ambitions sont déclinées en plusieurs objectifs qui sont regroupés en trois groupes : mise en place d'un modèle francilien de développement durable, amélioration du cadre de vie (accès aux logements, aux services, à l'emploi...) et amélioration de l'organisation du territoire (mise en place d'un système de transports en commun attractif et performant...).

Le SDRIF contient aussi trois ensembles d'orientations à suivre pour remplir ces objectifs :

- Le groupe d'orientations « *Relier et structurer* » donne les principes à suivre en matière d'infrastructures de transport, de réseaux, d'équipements et de logistique.
- « *Polariser et équilibrer* » fixe des principes communs pour l'occupation et l'usage des espaces, avant de se concentrer sur les espaces urbains, qu'ils soient déjà urbanisés ou en cours d'urbanisation.
- Un dernier ensemble, « *Préserver et valoriser* », identifie les différents types d'espaces présents à l'échelle régionale (fronts d'urbanisation, espaces agricoles, espaces boisés et espaces naturels, espaces verts et de loisirs, fleuves et espaces en eau, continuités) afin de déterminer comment conserver cette diversité et mettre en valeur les caractéristiques de chacun d'entre eux.

D'après la Carte de destination générale des différentes parties du territoire du SDRIF (voir illustration ci-après), la commune du Mesnil-Amelot est traversée par un itinéraire routier (de type autoroute et voie rapide) à requalifier et comporte une gare ferroviaire en projet. En ce qui concerne l'urbanisation, plusieurs types de secteurs sont présents sur le territoire : secteurs à fort potentiel de densification, secteurs d'urbanisation préférentielle et d'urbanisation conditionnelle, et quartier à densifier à proximité d'une gare (plutôt en centre-bourg). Le SDRIF délimite d'ailleurs le potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares.

La région Île-de-France a voté le 17 novembre 2021 la révision du SDRIF en vue d'élaborer un SDRIF-Environnemental.

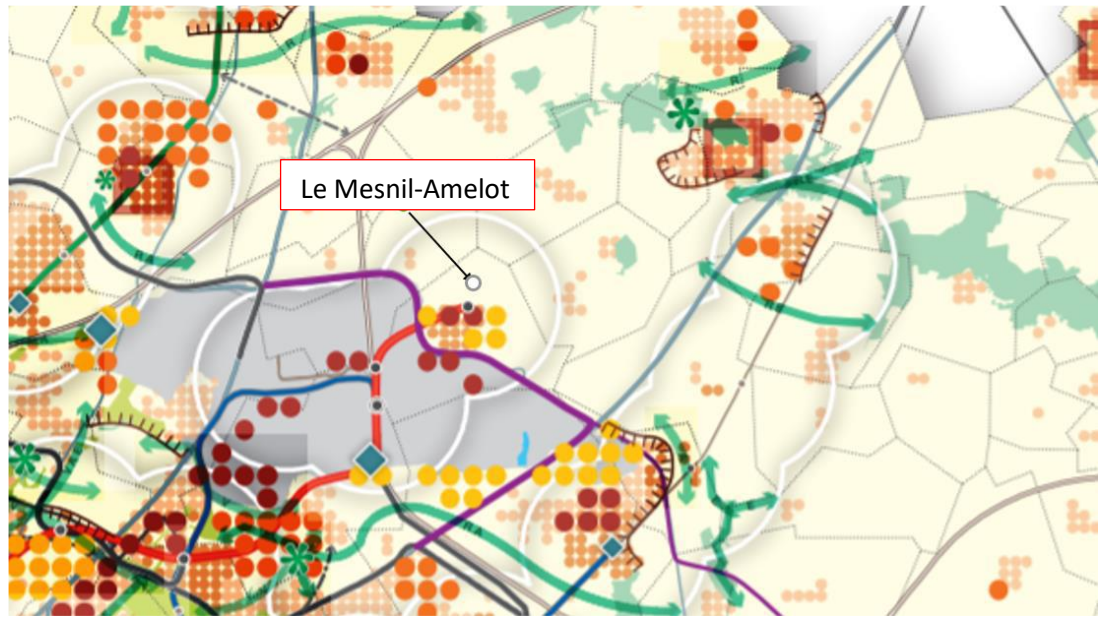
Ce nouveau document de référence proposera un cadre de développement pour l'Île-de-France à l'horizon 2040. Il devra concilier l'accueil de 50.000 nouveaux Franciliens par an à travers l'accroissement de l'offre de logements et d'équipements, avec une plus grande sobriété foncière et une prise en compte des enjeux environnementaux.

Le futur schéma régional devra répondre aux nouveaux enjeux contemporains, pour relever les défis économiques, sociaux et environnementaux du territoire.

Le SDRIF actuel est inadapté face à l'évolution du rapport des Franciliens au territoire, au temps et à l'espace. Et il n'est pas assez ambitieux en matière de lutte contre l'étalement urbain.

Pour répondre aux enjeux contemporains, il doit désormais intégrer les principes de l'économie circulaire aux fondamentaux de l'aménagement du territoire, anticiper les changements dus au réchauffement climatique, adapter le territoire à ses effets, préserver nos écosystèmes et protéger les Franciliens.

L'objectif est une adoption définitive du document en 2024.



Préserver et valoriser

- Les fronts urbains d'intérêt régional
- Les espaces agricoles
- Les espaces boisés et les espaces naturels
- Les espaces verts et les espaces de loisirs
- Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer
- Les continuités
 - Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)
- Le fleuve et les espaces en eau

Figure 28 : Carte de destination générale des différentes parties du territoire du SDRIF au niveau de l'aire d'étude (Source : IAU IdF)

Relier et structurer

Les infrastructures de transport

Les réseaux de transports collectifs	Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)
	Niveau de desserte national et international		
	Niveau de desserte métropolitain	Réseau RER RER A RER B RER C RER D RER E	Nouveau Grand Paris tracé de référence
	Niveau de desserte territorial		
	Gare ferroviaire, station de métro (hors Paris) Gare TGV		
Les réseaux routiers et fluviaux	Existant	Itinéraire à requalifier	Projet (Principe de liaison)
	Autoroute et voie rapide		
	Réseau routier principal		
	Franchissement		
	Aménagement fluvial		

Les aéroports et les aérodromes

L'armature logistique

- Site multimodal d'enjeux nationaux
- Site multimodal d'enjeux métropolitains
- Site multimodal d'enjeux territoriaux

Polariser et équilibrer

Les espaces urbanisés

- Espace urbanisé à optimiser
- Quartier à densifier à proximité d'une gare
- Secteur à fort potentiel de densification

Les nouveaux espaces d'urbanisation

- Secteur d'urbanisation préférentielle
- Secteur d'urbanisation conditionnelle

- Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares
- Pôle de centralité à conforter

3.4.2.2 Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Roissy Pays de France

Le Mesnil-Amelot fait partie des 42 communes membres de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France et donc concernées par le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) Roissy Pays de France, qui a été approuvé par le conseil communautaire le 19 décembre 2019. Ce SCoT se compose :

- D'un rapport de présentation qui contient un diagnostic du territoire et la justification des choix effectués dans le cadre du DOO et du PADD ;
- D'un Document d'Orientations et d'Objectifs (ou DOO), qui définit un ensemble de prescriptions opposables aux documents d'urbanismes locaux, aux PLH et aux PDU dans un principe de compatibilité ;
- Et d'un Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) qui fixe des objectifs de politiques publiques dans un certain nombre de domaines (urbanisme, logements, protection et mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers...).

Les enjeux identifiés sur le territoire du SCoT sont de plusieurs ordres. Il s'agit globalement de conforter l'attractivité économique et résidentielle du territoire, encore confronté à des difficultés malgré la présence des sites économiques majeurs que sont les aéroports du Bourget et de Paris-Charles de Gaulle. Des contrastes sociaux et spatiaux croissants sont ainsi observés sur le territoire, ce qui appelle des rééquilibrages de plusieurs ordres : réseaux de transports, offres de services et de logements, armature commerciale... Le SCoT met notamment en avant la nécessité de renforcer l'habitabilité et d'améliorer le cadre de vie sur le territoire. Ceci passe notamment par une meilleure prise en compte de l'équilibre environnemental régional et une meilleure maîtrise de la consommation de l'espace, ainsi que par la préservation de la ressource en eau et la prise en compte des risques et nuisances auxquels le territoire est fortement exposé et qui constituent des enjeux majeurs (environnement, santé).

Ces enjeux interagissent notamment avec de grands projets de transports en commun, la construction des lignes du Grand Paris Express notamment, dont la ligne 17 Nord qui desservira Le Mesnil-Amelot. Les mobilités à l'horizon 2030 sont d'ailleurs signalées comme étant « un fondement majeur du projet de SCoT ».

Le PADD met en avant plusieurs orientations et objectifs stratégiques en réponse à ces enjeux ; ils sont présentés ci-après.

Mettre « la compétitivité et l'attractivité au service de l'autonomie et du rayonnement du territoire » : ceci implique d'« affirmer la compétitivité et l'autonomie du territoire au sein de l'Île-de-France », de « consolider le moteur économique du Grand Roissy autour de l'économie aéroportuaire » et de « structurer une offre d'équipements de formation et d'enseignement supérieur, adaptée aux besoins des entreprises et au service des habitants ».

Créer « un territoire inclusif et solidaire qui permet l'accomplissement de tous les parcours de vie et garantit la qualité de vie au quotidien » : cette orientation stratégique a pour objectifs d'« affirmer la vocation des communes au sein d'une armature multipolaire », de renforcer l'accessibilité du logement, de « promouvoir une offre d'équipements, de services et de commerces » de proximité et intégrant la complémentarité entre communes, de s'appuyer sur la formation pour favoriser l'attractivité du territoire, la cohésion sociale et l'action à l'emploi, ainsi que d'organiser les mobilités internes de manière à « garantir les équilibres territoriaux et l'accès à la mobilité pour tous ».

Impulser « un territoire qui concilie son ambition de développement avec une exigence de valorisation du cadre de vie et de préservation des ressources communes » : ceci implique de « concilier préservation des ressources et développement urbain », de « révéler et restaurer la trame verte et bleue », de « protéger les habitants des risques et nuisances » et de trouver un équilibre entre « valorisation de l'activité agricole et nécessité du développement ». Ces orientations donnent lieu à un ensemble de prescriptions dans le DOO, qui sont listées ci-après.

1. « Valoriser et préserver les ressources naturelles du territoire » :
 - a. « Protéger et valoriser les espaces naturels et forestiers du territoire » ;
 - b. « Protéger et valoriser les espaces agricoles » ;
 - c. « Préserver les ressources et en développer de nouvelles » ;
 - d. « Réduire la vulnérabilité du territoire aux risques ».

2. « Répondre aux enjeux de développement du territoire dans le cadre d'une consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers maîtrisés » :
 - a. « Privilégier l'intensification et le renouvellement urbain » ;
 - b. « Maîtriser les extensions urbaines ».
3. « Améliorer les déplacements au sein du territoire en développant les mobilités durables » :
 - a. « Faciliter les déplacements » ;
 - b. « Organiser le stationnement et lutter contre l'imperméabilisation ».
4. « Favoriser un territoire inclusif et solidaire et garantir la qualité du cadre de vie » :
 - a. « Répondre aux besoins en logement et en hébergement » ;
 - b. « Renforcer l'offre d'équipements » ;
 - c. « Améliorer la qualité du cadre de vie des habitants et des usagers ».
5. « Conforter le développement économique du territoire » :
 - a. « Orientations communes à l'ensemble des sites d'activités économiques » ;
 - b. « Les zones d'activités » ;
 - c. « Les plateformes aéroportuaires » ;
 - d. « Le tertiaire » ;
 - e. « La logistique » ;
 - f. « L'équipement commercial » ;
 - g. « La formation ».

3.4.2.3 Plan Local d'Urbanisme (PLU) du Mesnil-Amelot

Historique et modifications

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) du Mesnil-Amelot a été approuvé le 17 novembre 2015 et a depuis fait l'objet de plusieurs modifications, révisions générales, modifications simplifiées et révisions allégées.

Le PLU a été modifié une première fois en 2016 afin de corriger certaines obsolescences, erreurs et imprécisions ; cette modification a été approuvée le 12 juillet 2016. Une révision générale a ensuite été réalisée dans le but d'augmenter le potentiel de densité humaine sur la commune. Deux modifications simplifiées ont suivi et ont toutes deux été approuvées le 10 décembre 2018 :

- La modification simplifiée n°1, portant sur la suppression dans les plans de zonage de la zone AUX déjà retirée du texte du règlement (approbation le 10 décembre 2018) ;
- Et la modification simplifiée n°2 qui consistait à supprimer la zone UX sur les plans des sous-secteurs a et b et à modifier les règlements des zones UX et AUI pour faire lever l'interdiction d'implantation d'installations classées.

Une troisième modification simplifiée a été lancée en 2021 afin de mettre l'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) contenue dans le PLU en adéquation avec le traité de concession de la ZAC de Guivry. Deux révisions allégées du PLU sont par ailleurs en cours à l'heure actuelle : la révision allégée n°1 objet de la présente évaluation environnementale, portant sur l'adaptation aux aménagements du Grand Paris, et la révision allégée n°2, qui concerne la suppression d'un bâtiment remarquable (ancien corps de ferme) et d'un espace vert à protéger et qui a fait l'objet d'une évaluation environnementale.

Zonage et prescriptions

Le règlement du PLU du Mesnil-Amelot distingue des zones urbaines (UE, UF, UH, UX et UZ), des zones à urbaniser (AUI, AUX, IIAUE, IIAUX), ainsi que des zones agricoles ou naturelles et forestières (A, N, NE). Les sites concernés par la révision allégée à laquelle nous nous intéressons ici sont situés en zones A, UH et IIAUE du PLU. Des emplacements réservés sont également présents sur le secteur.

Plan d’Aménagement et de Développement Durables (PADD)

Un débat sur le Plan d’Aménagement et de Développement Durables (PADD) a été mené en 2014 dans le cadre d’une révision plus générale du PLU du Mesnil-Amelot. Sept grands objectifs ont émergé de ce débat et ont été retenus par la municipalité :

- « Inscrire le Mesnil-Amelot dans le Grand Roissy en profitant de la dynamique exceptionnelle impulsée par l’aéroport Roissy– Charles de Gaulle » ;
- « Améliorer les déplacements au sein de la commune » ;
- « Encourager le développement de la biodiversité » ;
- « Développer les énergies renouvelables et lutter contre la précarité énergétique » ;
- « Préserver, valoriser et dans certains cas améliorer les qualités paysagères mesniloises » ;
- « Affirmer et conjuguer les différentes identités mesniloises » ;
- « Répondre aux besoins des habitants et actifs de la commune tout en les protégeant des risques et des nuisances ».

Perspectives d’évolution en l’absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

La révision de SDRIF devrait être achevée en 2024. Le SCoT et le PLU pourront connaître des révision, modification ou mise en compatibilité au gré des projets futurs.

3.4.3 Occupation du sol

3.4.3.1 Mode d’occupation des sols

L’occupation des sols au Mesnil-Amelot est marquée par la plateforme de l’aéroport Paris-Charles de Gaulle (« espaces ouverts artificialisés » sur la carte ci-après), les transports et les zones d’activités qui lui sont associés. Des espaces de culture, témoins de l’activité agricole autrefois prédominante sur la commune, sont présents sur la partie est de son territoire. Le bourg en lui-même se compose de zones d’activités et d’habitat majoritairement individuel. Quelques milieux semi-naturels et zones de carrières ou de chantiers parsèment le territoire communal. Les espaces agricoles occupent toujours une part importante du territoire communal (45%), L’aéroport (transports 23,3 %) et ses espaces ouverts artificialisés et d’activités représentent une part importante du territoire. Les habitations ne constituent qu’une part infime de l’occupation des sols sur le territoire (2,5%).

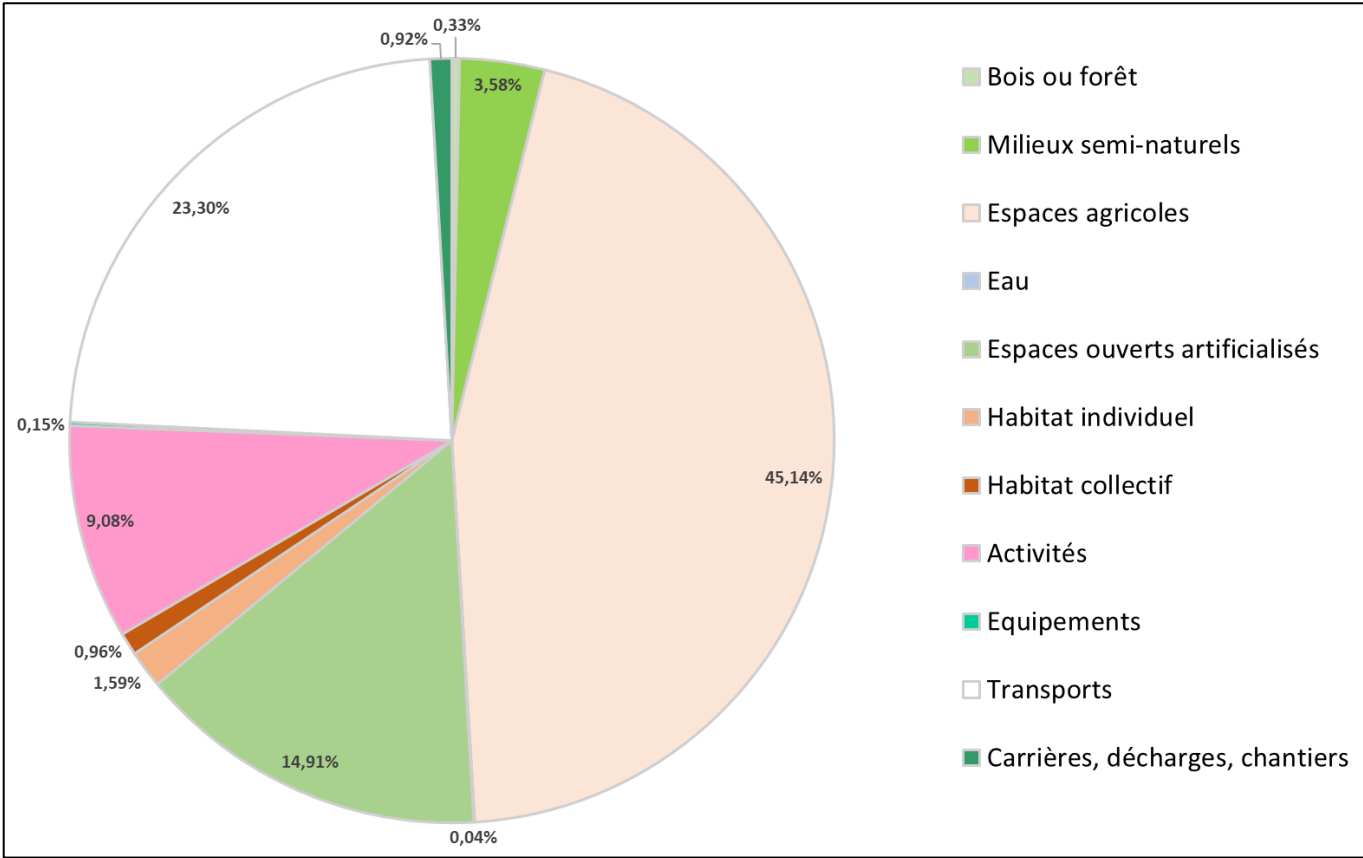


Figure 29 : Répartition des types d’occupation des sols au sein de l’aire d’étude (Source : Institut Paris Région - 2021)

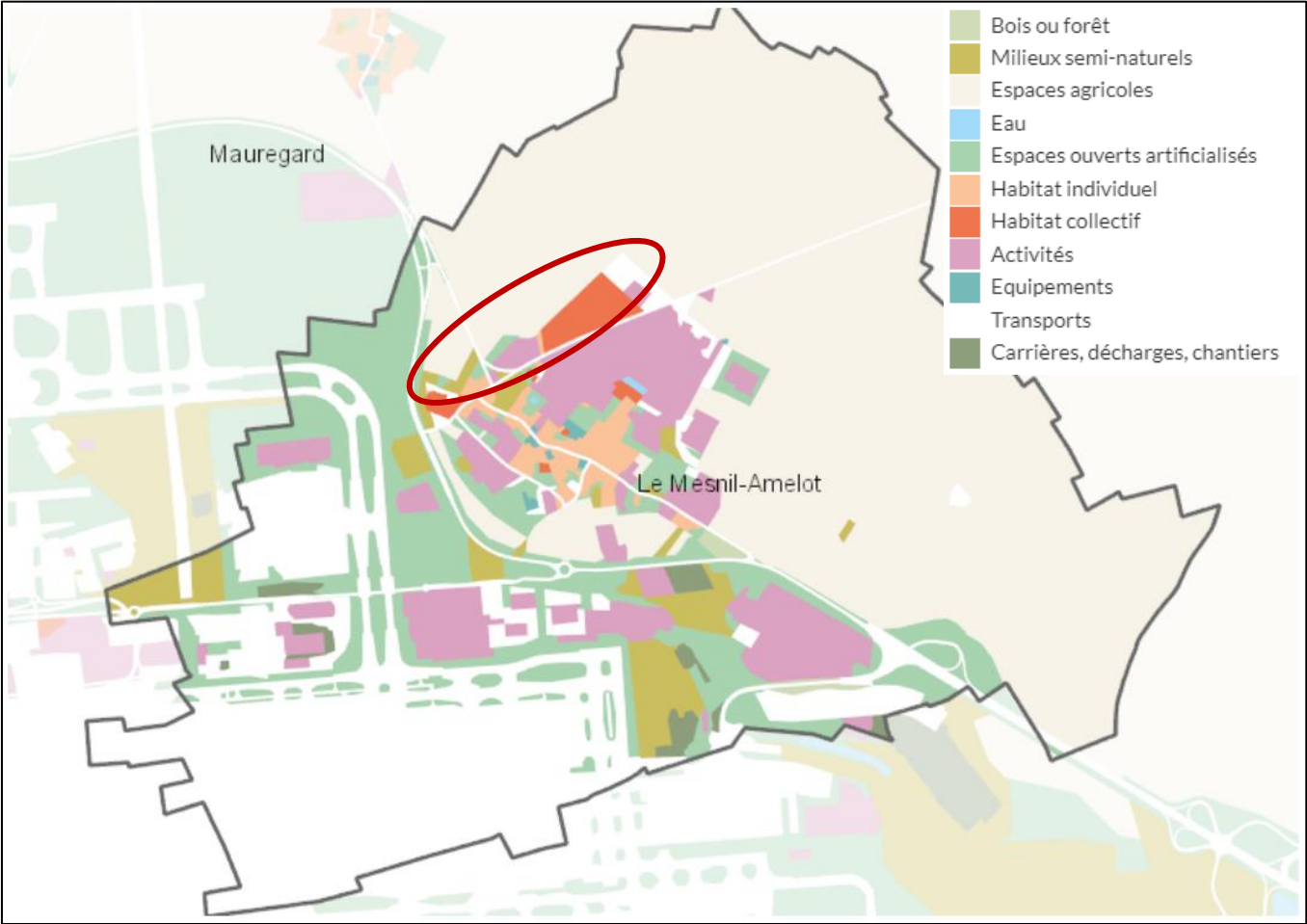


Figure 30 : Mode d'Occupation des Sols simplifiées (2021) de la commune et du secteur concerné par la révision (entourée en rouge)
(Source : Institut Paris Région)

3.4.3.2 Consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers

Les espaces agricoles et forestiers de l'aire d'étude ont connu une réduction très nette depuis les années 1990 du fait de la construction de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et du développement économique du Mesnil-Amelot. Au total, 177 ha de terres agricoles ont été urbanisées en lien avec la réalisation de l'aéroport. Cette réduction s'est faite en plusieurs étapes, présentées dans le tableau ci-après.

Tableau 6 : Modalités de réduction des espaces agricoles et forestiers au sein de l'aire d'étude entre 1990 et 2008

Période	Surface urbanisée	Nature des surfaces urbanisées	Causes
1990-1994	41 ha	Terres agricoles	- Réalisation de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle - Urbanisation partielle de la zone d'activité communale du Gué - Lotissement de la Haie Garou
1994-1999	45 ha	Terres agricoles	- Développement de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle - Zone d'activité communale située entre le bourg et la RD401
1999-2003	78 ha	Terres agricoles	- Développement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle
2003-2008	13 ha	Terres agricoles	- Développement des zones d'activités communales (zone d'activités des Ormes de la Soultz notamment)

Ces tendances se poursuivent à l'heure actuelle. Les données du Portail de l'artificialisation des sols indiquent en effet que 2,81% de la surface communale (soit 276 057 m²) a été artificialisée entre 2009 et 2019. Plus de la moitié (161 500 m² soit 58,5%) de ces surfaces nouvellement artificialisées l'ont été en lien avec le développement d'activités.

Perspectives d'évolution en l'absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

L'évolution pressentie de la population et les besoins en logements et emplois associés ne devraient pas engendrer une urbanisation significative. Par ailleurs, les politiques actuelles sur le territoire tendent à limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers en privilégiant la réhabilitation de bâtiments et de friches urbaines plutôt que l'étalement urbain. En absence de révision, si 0,7 ha sont maintenus dans la zone A, l'espace vert protégé G (pépinière) reste réduit d'autant.

3.4.4 Déplacements

3.4.4.1 Documents de planification

3.4.4.1.1 Plan de déplacement urbain d'Île-de-France (PDUIF)

Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF), approuvé le 19 juin 2014, « fixe jusqu'en 2020, pour l'ensemble des modes de déplacements, les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens sur le territoire régional » (Île-de-France Mobilités, 2021).

Son ambition structurante est la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports, dans un contexte de croissance des déplacements. Trois objectifs ont été déterminés pour y parvenir :

- Obtenir « une croissance de 20% des déplacements en transports collectifs » ;
- Parvenir à « une croissance de 10% des déplacements en modes actifs » ;
- Et atteindre « une diminution de 2% des déplacements en voiture et deux-roues motorisés ».

Neuf défis déclinés en trente-quatre actions répondent à ces objectifs. Ils sont présentés ci-après.

- Défi 1 : « Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs » ;

- Défi 2 : « Rendre les transports collectifs plus attractifs » ;
- Défis 3 et 4 : « Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo » ;
- Défi 5 : « Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés » ;
- Défi 6 : « Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements » ;
- Défi 7 : « Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train » ;
- Défi 8 : « Construire un système de gouvernance qui responsabilise les acteurs dans la mise en œuvre du PDUIF » ;
- Défi 9 : « Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements ».

3.4.4.2 Voirie et trafic routier

Différents axes relient le Mesnil-Amelot aux territoires avoisinants et marquent l'entrée dans la ville, à savoir :

- La RD401 (rue de Paris) en provenance de la commune proche de Dammartin-en-Goële (entrées nord-est et sud-ouest) ;
- La RD 2212 (entrée nord-ouest), qui constitue un lien avec les communes de Mauregard et de Vémard ;
- La rue A. Parreux (entrée sud) ;
- Et la N1104 (entrée sud-est) qui permet une liaison rapide avec l'A1 (à l'ouest) et la RN2 (au sud-est) et représente donc la principale connexion avec l'agglomération parisienne.

Le bourg s'organise plus particulièrement autour de la N1104 (Saint-Witz – Claye-Souilly) et de la RD401. Ces deux axes sont à double sens (2x1 voie) et accueillent le transit intercommunal. Des travaux d'élargissement de la N1104 sont en cours en prévision de sa transformation en autoroute entre l'A1 et la N2.

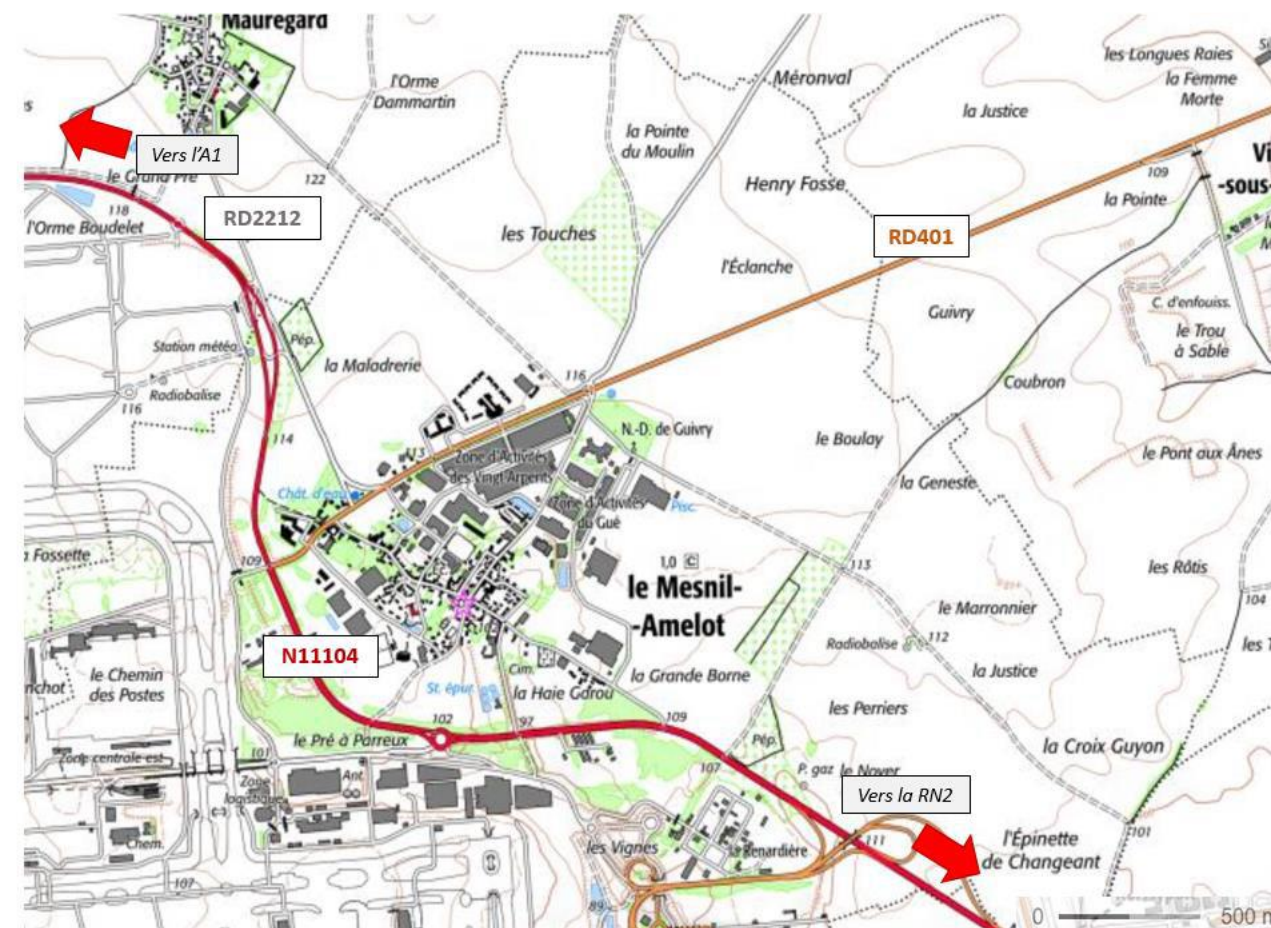


Figure 31 : Principaux axes routier sur la commune du Mesnil-Amelot (Source : IGN)

Au-delà de ces connexions d'importance locale, départementale ou régionale, la commune du Mesnil-Amelot est dotée d'un maillage viaire hétérogène. On recense en effet :

- Des voies anciennes, qui desservent le bourg historique ;
- Des voies récentes qui assurent la desserte des zones d'activités ;
- Des sentes, circulations douces et impasses connectées à des parcelles enclavées ;
- Et des chemins d'exploitation qui accueillent des trafics en lien avec l'activité agricole.

Les voies anciennes sont caractérisées par leur étroitesse et représentent par conséquent une difficulté pour les piétons (absence de trottoirs en certains endroits) et pour les engins agricoles. Ces contraintes de circulation cessent au fur et à mesure que l'on se rapproche de la périphérie du bourg et des zones d'activités qui la caractérisent : les voies deviennent progressivement plus larges.

Les comptages routiers publiés par le département de la Seine-et-Marne en 2018 et en 2019 font état de trafics routiers importants sur la N1104. Son trafic moyen journalier annuel (TMJA) au niveau du territoire communal était en effet compris entre 30 001 et 50 000 véhicules (toutes catégories confondues) en 2018 et entre 25 000 et 40 000 véhicules par jour en 2019. Le trafic se renforce au sud-est de l'aire d'étude : le TMJA de la RN2 était supérieur à 40 000 véhicules par jour en 2019. Les poids lourds formaient 26% de ce trafic ; une partie d'entre eux emprunte sans doute la N1104 à proximité du Mesnil-Amelot pour accéder à la RN2 ou la quitter. Des flux de poids lourds atteignent aussi le Mesnil-Amelot par la D401. Le TMJA de cet axe se situait entre 4 001 et 10 000 véhicules par jour en 2018, dont 1 000 poids lourds (pas de chiffres disponibles en 2019).

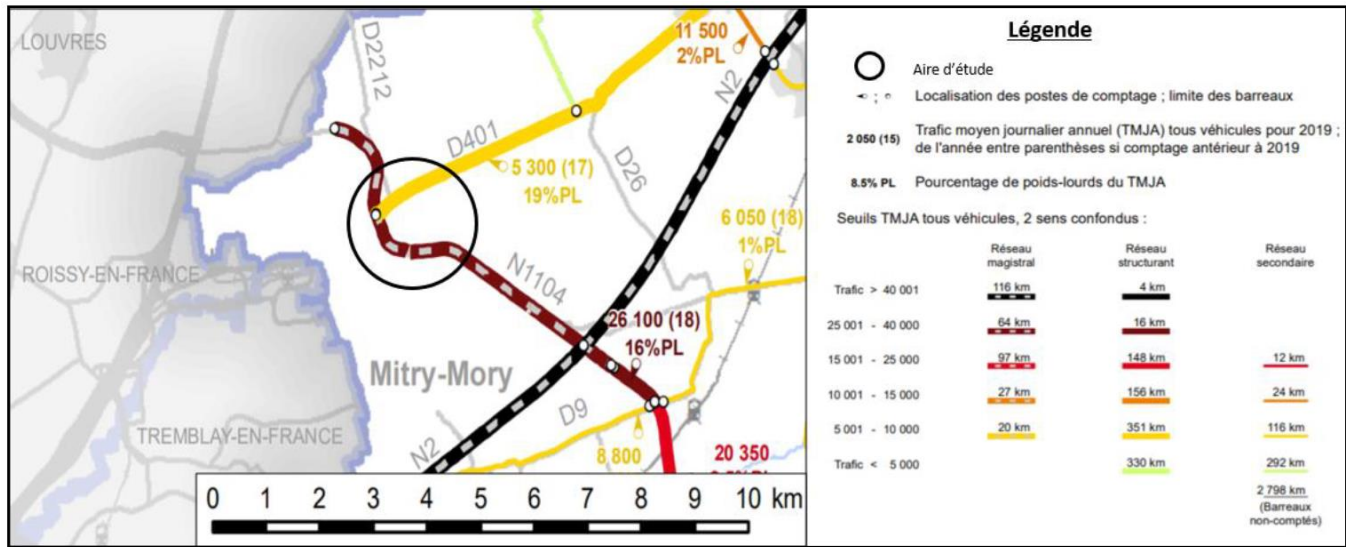
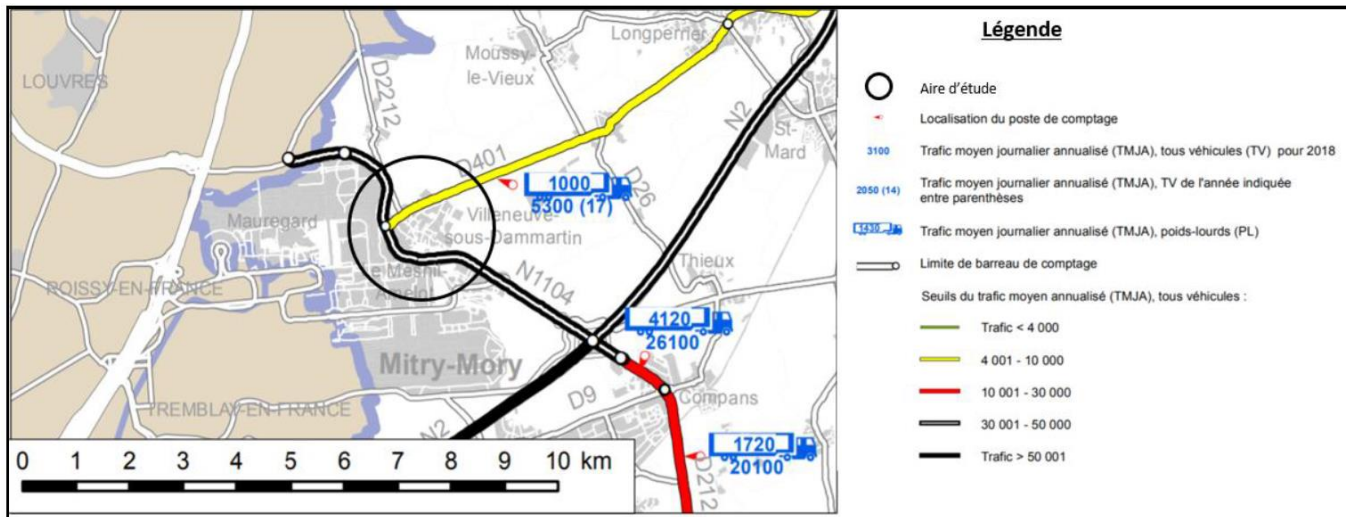


Figure 32 : Synthèse des comptages routiers effectués au niveau du Mesnil-Amelot entre 2015 et 2019 (Source : Département de Seine-et-Marne)

Aucune donnée sur le niveau de trafic accueilli par les axes d'un niveau de desserte local du Mesnil-Amelot n'est disponible à ce jour.

3.4.4.3 Transports en commun

Le Mesnil-Amelot est desservi par cinq lignes de bus régulières :

- La ligne express 67, qui relie la gare de La Ferté-sous-Jouarre à l'Aéroport Charles de Gaulle 1 – Roissy-pôle ;
- Les lignes principales 701 (Othis Beaupré - Aéroport Charles de Gaulle 1) et 702 (Gare de Louvres - Aéroport Charles de Gaulle 1) ;
- Et les lignes complémentaires 751 (Mauregard Mairie - Collège Georges Brassens) et 755 (Villeneuve-sous-Dammartin Ferme de Stains 755 Longperrier Lycée Charles de Gaulle).

- Deux lignes de transport à la demande assurant des liaisons diurnes et nocturnes avec l'aéroport Charles de Gaulle, nommées Othis et Saint-Pathus, complètent la desserte du territoire communal par les transports en commun routiers.

La commune du Mesnil-Amelot n'est pas dotée de transports en commun ferroviaires. Elle se situe toutefois à environ cinq kilomètres de la station de RER B de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (terminus de la majorité des lignes de bus de la commune), via laquelle la commune bénéficie de connexions régulières vers Paris. Il faut de plus noter que trois gares de la ligne 17 du Grand Paris Express, Aéroport Charles de Gaulle T2, Aéroport Charles de Gaulle T4 et Le Mesnil Amelot, (mise en service prévue en 2030) seront implantées sur la commune

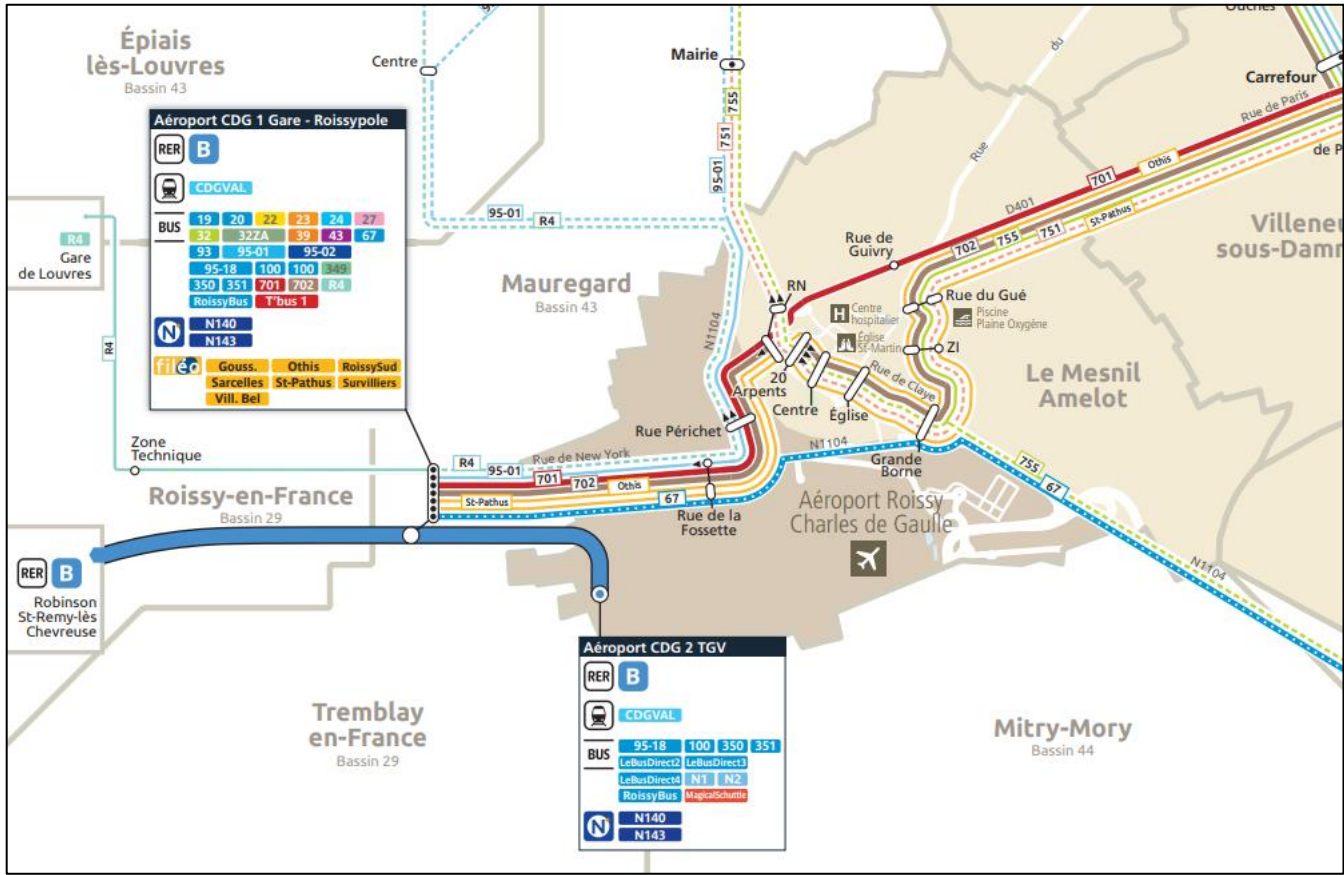


Figure 33 : Desserte du Mesnil-Amelot par les transports en commun (Source : Département de la Seine-et-Marne-2019)

3.4.4.4 Modes doux

Selon les données de l’Institut Paris Région (2021), le Mesnil-Amelot compte 1,5 km de pistes cyclables répertoriés. Ceci équivaut à 2% des voies cyclables de l’intercommunalité Roissy Pays de France.

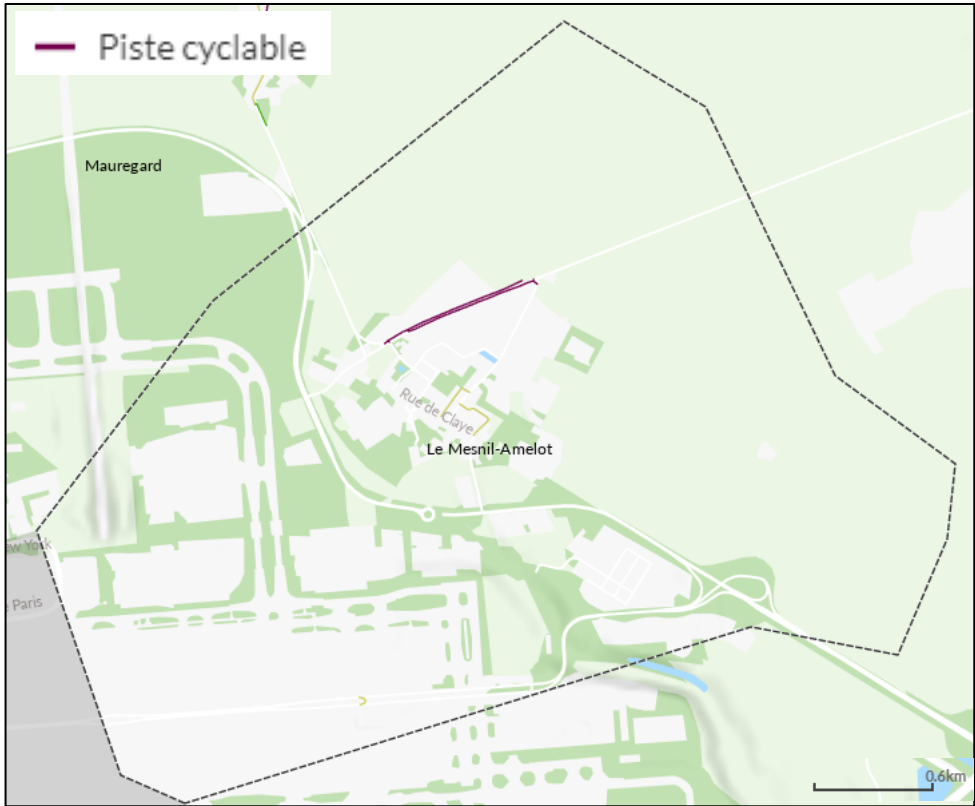


Figure 34 : Aménagements cyclables au sein de l'aire d'étude (Source : Institut Paris Région - 2019)

Selon les données de l’institut Paris Région (2021), aucun itinéraire de promenade et de randonnée n’est présent au sein de la commune.

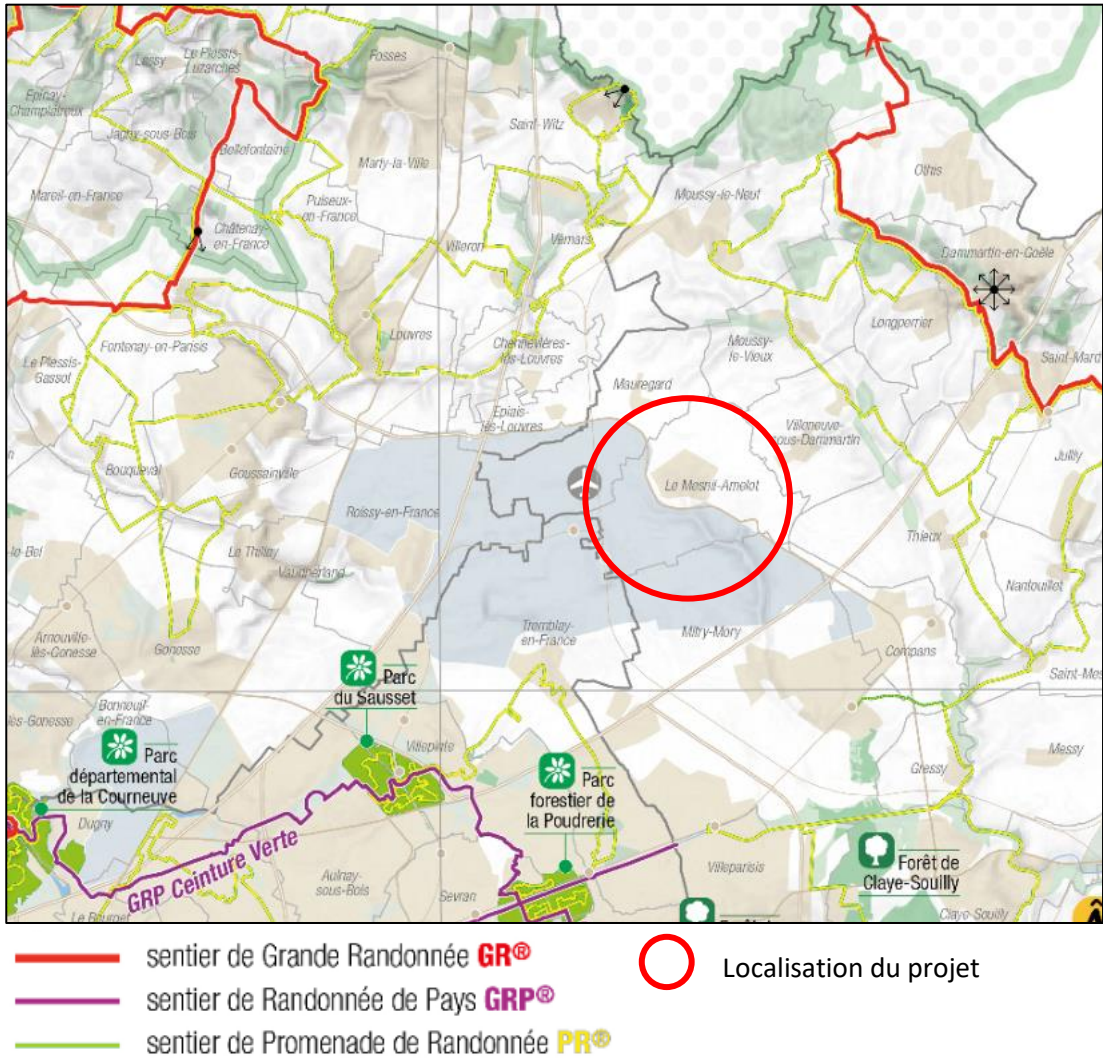


Figure 35 : Situation de l'aire d'étude par rapport aux itinéraires de promenade et de randonnée d'Île-de-France (Source : Institut Paris Région - 2015)

Perspectives d’évolution en l’absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

La RN1104 actuellement en 2X1 voie sera à terme élargie et transformée en autoroute entre l’A1 et la RN2. Pour les transports en commun l’arrivée de la L17 du GPE devrait augmenter l’utilisation des transports en commun et faciliter les déplacements (réduction du trafic routier, accès aux pôles d’emplois et de loisirs). Une gare routière, un parking et des stationnements vélos seront prévus au sein du pôle multimodal de la gare de la L17 du Mesnil-Amelot.

3.4.5 Réseaux et servitudes

3.4.5.1 Réseaux

Aucune ligne électrique à risque ne parcourt la commune du Mesnil-Amelot. On relève en revanche la présence de canalisations de transport de gaz et d'hydrocarbures dans les parties sud et ouest du territoire communal. Elles sont représentées en rouge et en bleu sur l'illustration ci-après. Il s'agit :

- D'une conduite de gaz exploitée par GRT Gaz (partie est de la commune) ;
- D'une conduite de transport d'hydrocarbures, confiée à TRAPIL-LHP, qui traverse la commune du nord-ouest au sud-est ;
- D'une conduite de gaz (dont le transport est assuré par ADP-Roissy) située dans la partie ouest de la commune, en lien avec la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle ;
- Et d'un ensemble de conduites de transport d'hydrocarbures gérées par SMCA-Roissy, elles aussi implantées dans la partie ouest du territoire communal et elles aussi associées à la plateforme aéroportuaire.

La conduite TRAPIL-LHP se situe au niveau de l'emprise de l'OA 3903P concerné par la révision allégée du PLU.

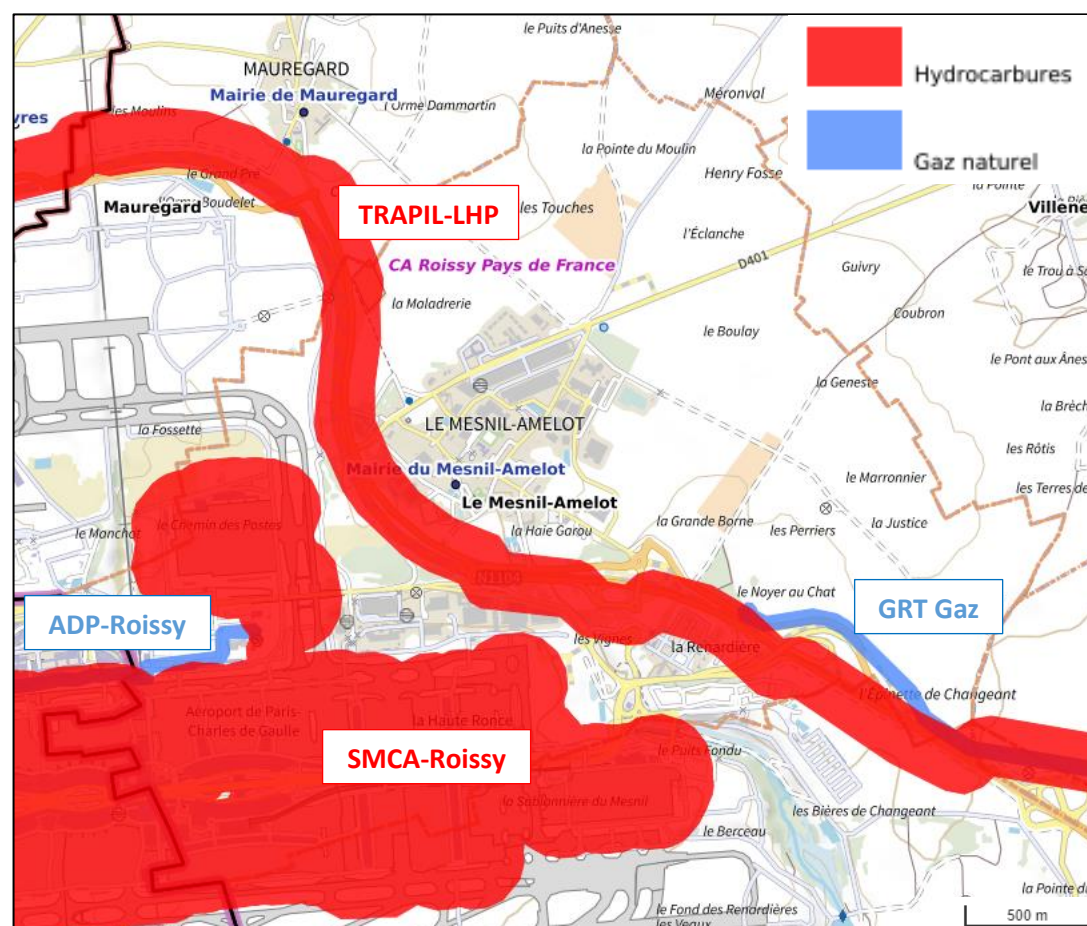


Figure 36 : Canalisations de transport de gaz et d'hydrocarbures au niveau du Mesnil-Amelot (Source : Géorisques)

La gestion des réseaux d'eau et d'assainissement est déléguée à des acteurs intercommunaux, à savoir le SMAEP de la Goële (syndicat mixte) dans le cas de l'eau potable et la communauté d'agglomération Roissy Pays de France dans le cas de l'assainissement collectif et non collectif. L'ensemble du territoire communal est doté d'un réseau de collecte des eaux usées et des eaux pluviales séparatif.

3.4.5.2 Servitudes

Les servitudes d'utilité publique (SUP) en vigueur sur la commune du Mesnil-Amelot sont :

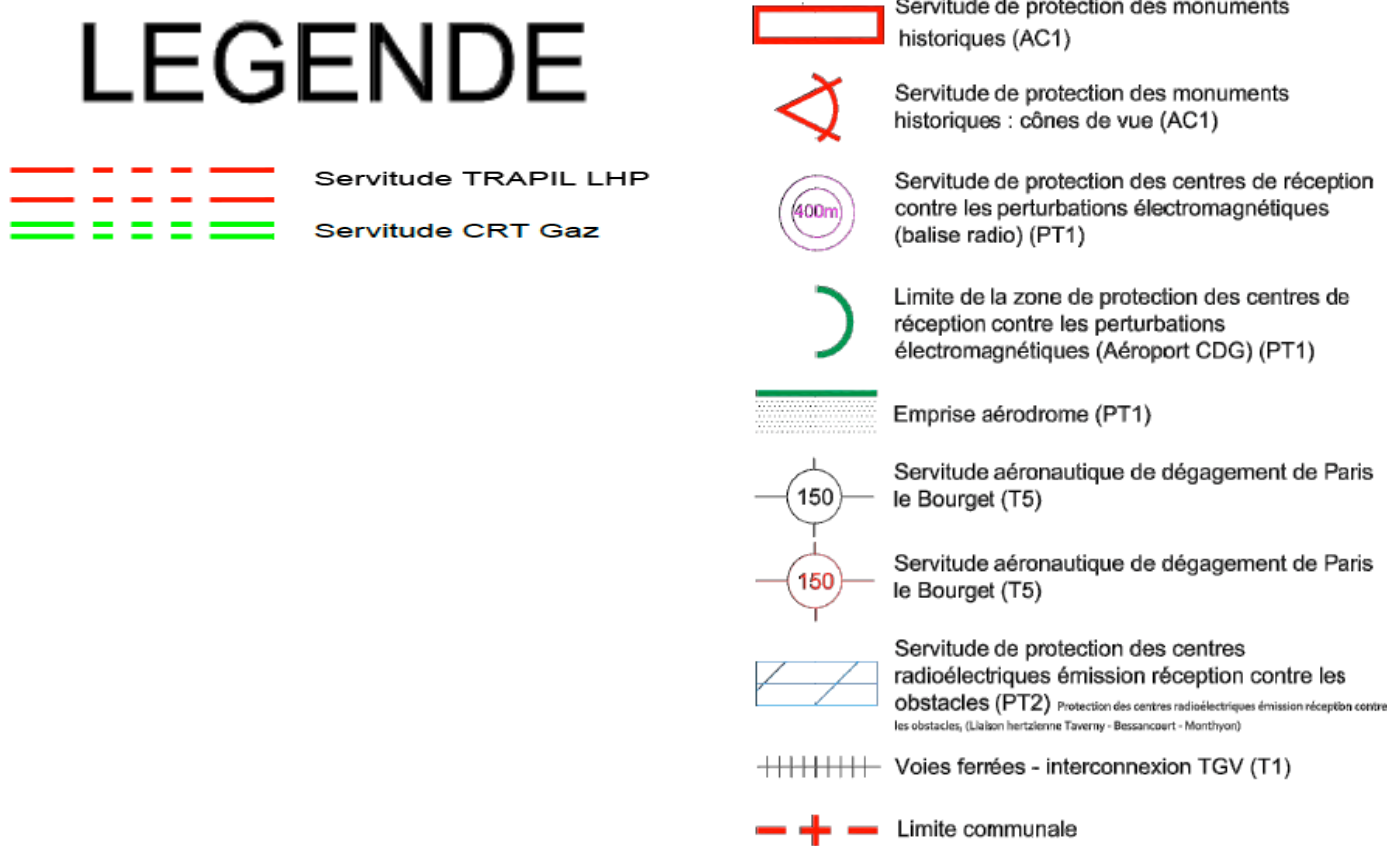
- Des servitudes de protection des monuments historiques (avec matérialisation des cônes de vue) ;
- Des servitudes de protection de centres de réception contre les perturbations électromagnétiques, notamment liée à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ;
- Une servitude aéronautique de dégagement associée à l'aéroport Paris-Le Bourget ;
- Une servitude de protection des centres radioélectriques émission-réception contre les obstacles ;
- Une servitude liée à la présence d'une conduite de gaz ;
- Une servitude liée à la présence d'un oléoduc ;
- Et une servitude liée à la présence de voies ferrées (interconnexion TGV).

Les sites ciblés par la révision allégée du PLU sont concernés par les servitudes :

- De protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques (PT1) ;
- Servitude TRAPIL LHP pour l'OA 3903P.

Perspectives d'évolution en l'absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

Une servitude T1 de protection du domaine ferroviaire sera instituée au droit de la Ligne 17.



3.4.6 Energie

3.4.6.1 Consommations énergétiques

L'alimentation énergétique des habitations et des activités du Mesnil-Amelot repose actuellement sur l'électricité, le gaz de ville et le fuel.

En 2017, le secteur résidentiel a consommé 402,95 MWh d'électricité et 370 MWh de gaz au sein de l'intercommunalité Roissy Pays de France (Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, 2017). Ces énergies lui étaient fournies par deux opérateurs distincts à savoir ENEDIS pour l'électricité et GRDF pour le gaz.

3.4.6.2 Potentiel pour les énergies renouvelables

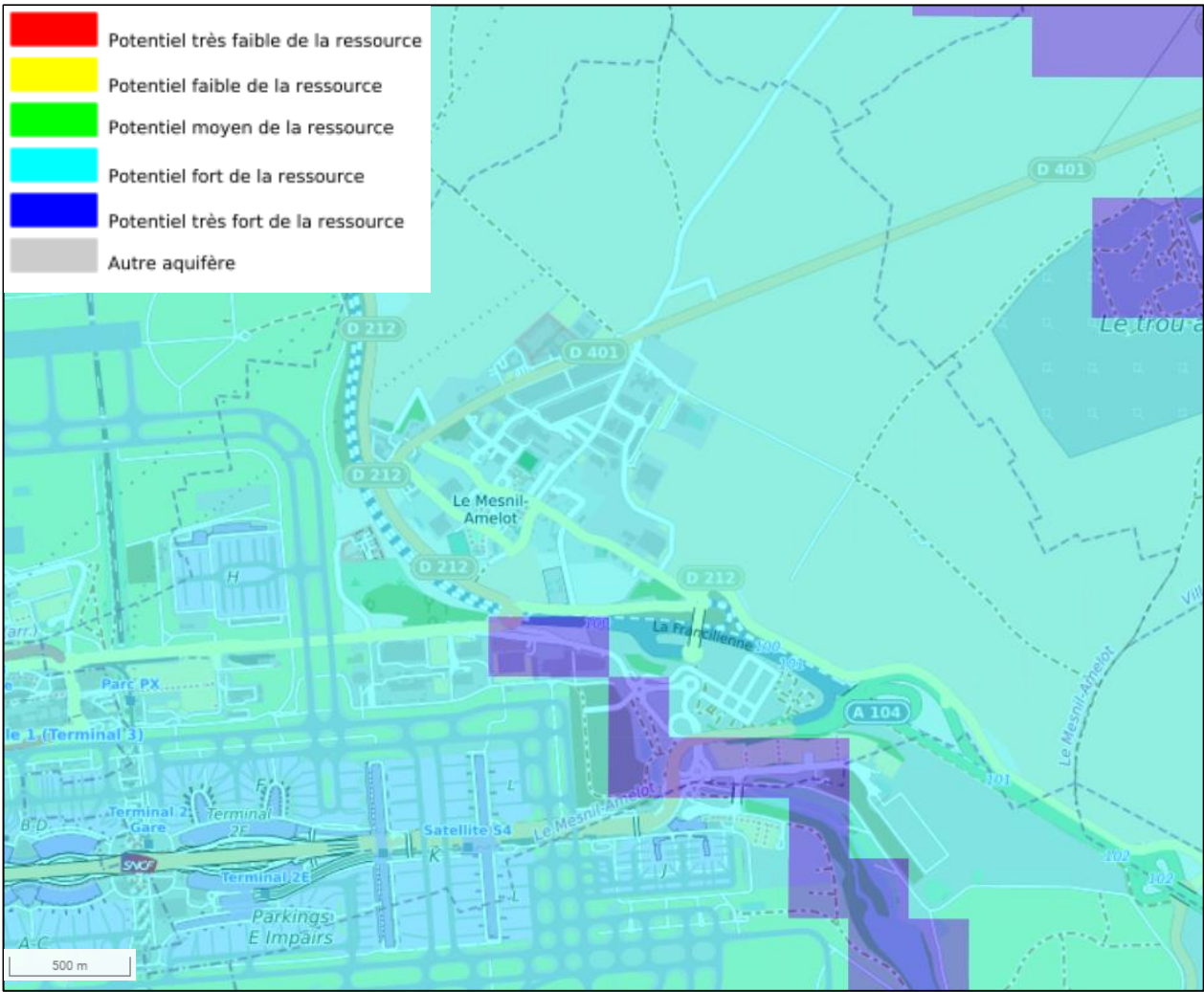
Le Mesnil-Amelot présente des potentiels pour les énergies renouvelables, en fonction des sources d'énergie considérées.

La position du territoire pourrait lui permettre d'exploiter la nappe aquifère du Dogger. Cette dernière abrite des eaux dont la température est comprise entre 55 et 85°C, ce qui lui permet d'alimenter des logements en eau chaude et de les chauffer. Le Mesnil-Amelot présente donc un potentiel bon à très bon pour la géothermie.

La commune fait partie des zones favorables au développement de l'énergie éolienne, puisqu'elle se situe dans une plaine venteuse et dépourvue d'obstacles significatifs à la circulation des vents. Ces conditions permettraient d'atteindre une densité d'énergie comprise entre 270 et 290 W/m². La proximité de la commune avec l'aéroport Paris-Charles de Gaulle pourrait cependant être un facteur de complexité pour la mise en place de l'énergie éolienne sur le territoire. Les éoliennes constituent en effet des obstacles de grande hauteur qui peuvent gêner les manœuvres d'atterrissage et de décollage des avions. Une autorisation de la DGAC serait à minima nécessaire avant tout aménagement de ce genre. La mise en place de panneaux solaires rencontrerait des contraintes similaires (risque d'éblouissement).

Perspectives d'évolution en l'absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

Les politiques actuelles du territoire conduiront certainement à une baisse des consommations énergétiques et favoriseront le développement des énergies renouvelables.



3.4.7 Déchets

La collecte des déchets sur la commune du Mesnil-Amelot est assurée par le Syndicat mixte pour la gestion et l’incinération des déchets urbains de la Région de Sarcelles (Sigidurs). Au total, le Sigidurs gère les déchets de 59 communes (soit 414 000 habitants) relevant de trois intercommunalités du Val d’Oise et du Val-de-Marne et les traite dans son centre de tri ou son centre de valorisation énergétique, tous deux situés sur la commune de Sarcelles.

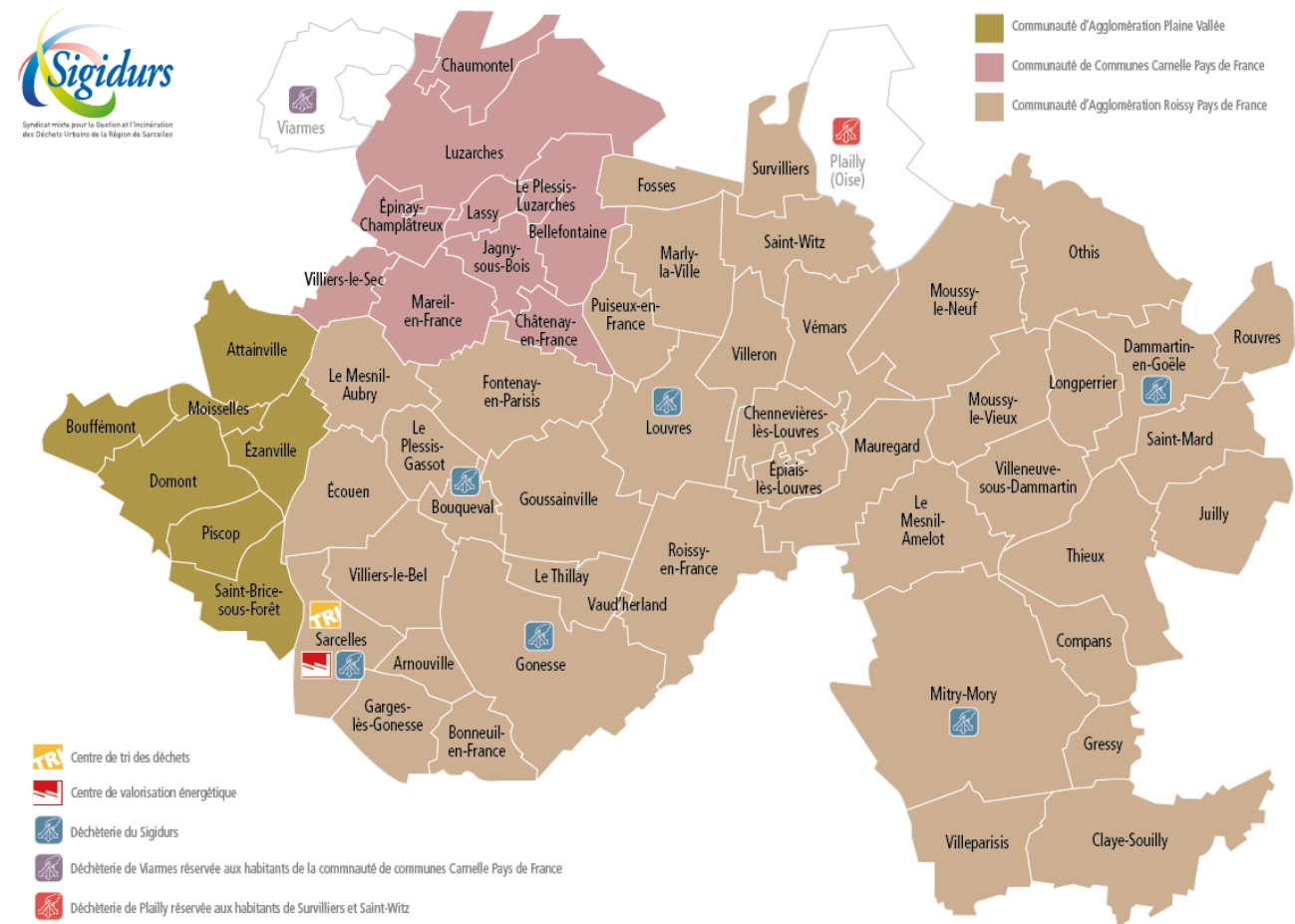


Figure 39 : Territoires couverts par le Sigidurs et installations de collecte ou de traitement des déchets associées (source : Sigidurs)

Le centre de valorisation énergétique du Sigidurs absorbe 17 000 t de déchets par an, et 15 600 t annuelles de déchets sont traitées au sein de son centre de tri. Le Sigidurs a pris en charge 242 000 t de déchets en 2019 et autant en 2020 soit l’équivalent de 564 Kg/habitant. Ces déchets étaient principalement, mais pas uniquement, des ordures ménagères et ont été valorisés de différentes manières, comme en attestent les illustrations ci-après.

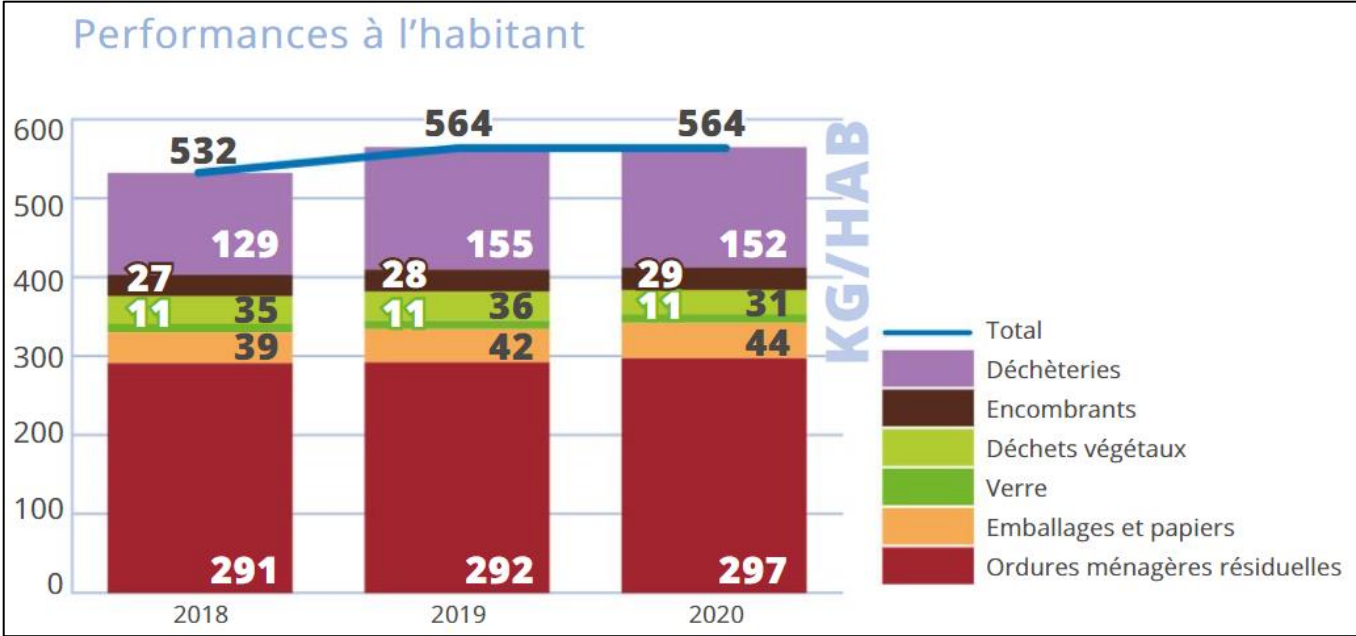


Figure 40 : Types de déchets collectés par le Sigidurs en 2020 (Source Sigidurs)

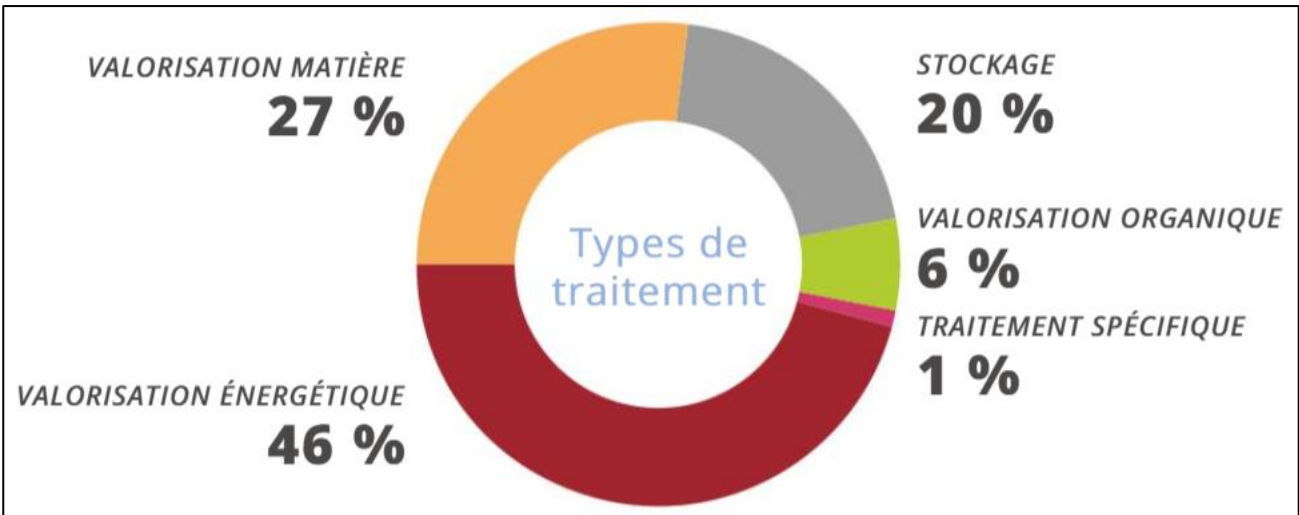


Figure 41 : Modalités de valorisation des déchets pris en charge par le Sigidurs en 2020 (Source : Sigidurs)

Les habitants du Mesnil-Amelot ont accès à deux déchetterie (gérées par le Sigidurs) situées sur les communes de Mitry-Mory et de Dammartin-en-Goële. Quatre conteneurs à verre, deux conteneurs à piles et un conteneur à cartouches d’encre sont de plus disponibles sur la commune, ainsi qu’un point de collecte des sapins de Noël en fin de vie.

Perspectives d’évolution en l’absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

Les politiques actuelles du territoire conduiront certainement à une diminution de la production de déchets par habitant qui pourrait toutefois être contrebalancée par l’augmentation de la population.

3.5 Paysage et patrimoine

3.5.1 Évolutions et enjeux paysagers du Mesnil-Amelot

Le Mesnil-Amelot s’inscrit dans l’ensemble paysager de la Plaine de l’aéroport de Paris-Charles de Gaulle (Atlas des paysages de Seine-et-Marne, 2007), terre de grandes cultures puis d’équipements et d’infrastructures en lien avec « la modernisation de l’agglomération parisienne ».

Jusqu’à la seconde moitié du XXe siècle, le Mesnil-Amelot donnait à voir un paysage agricole typique de la Plaine de France : vastes fermes (le mot « Mesnil » signifie d’ailleurs « ferme ») regroupées en villages resserrés bâtis autour de l’église, et entourées de cultures de céréales et de betteraves. Cette organisation spatiale permettait de préserver les terres agricoles, précieuses en raison de leur caractère sédimentaire et plat, tout en restant en contact direct avec les espaces de culture. À l’église et aux bâtiments implantés en bordure du ru des Cerceaux succédaient ainsi une couronne de jardins puis les champs eux-mêmes. Le Mesnil-Amelot présentait de plus la particularité de comporter des pépinières en bordure du village ou dans les champs environnants. Le village était desservi par deux routes principales, la route du Mesnil-Amelot (au sud) et la route de Maubeuge par Soissons (est-ouest), toutes deux bordées d’alignements d’arbres.

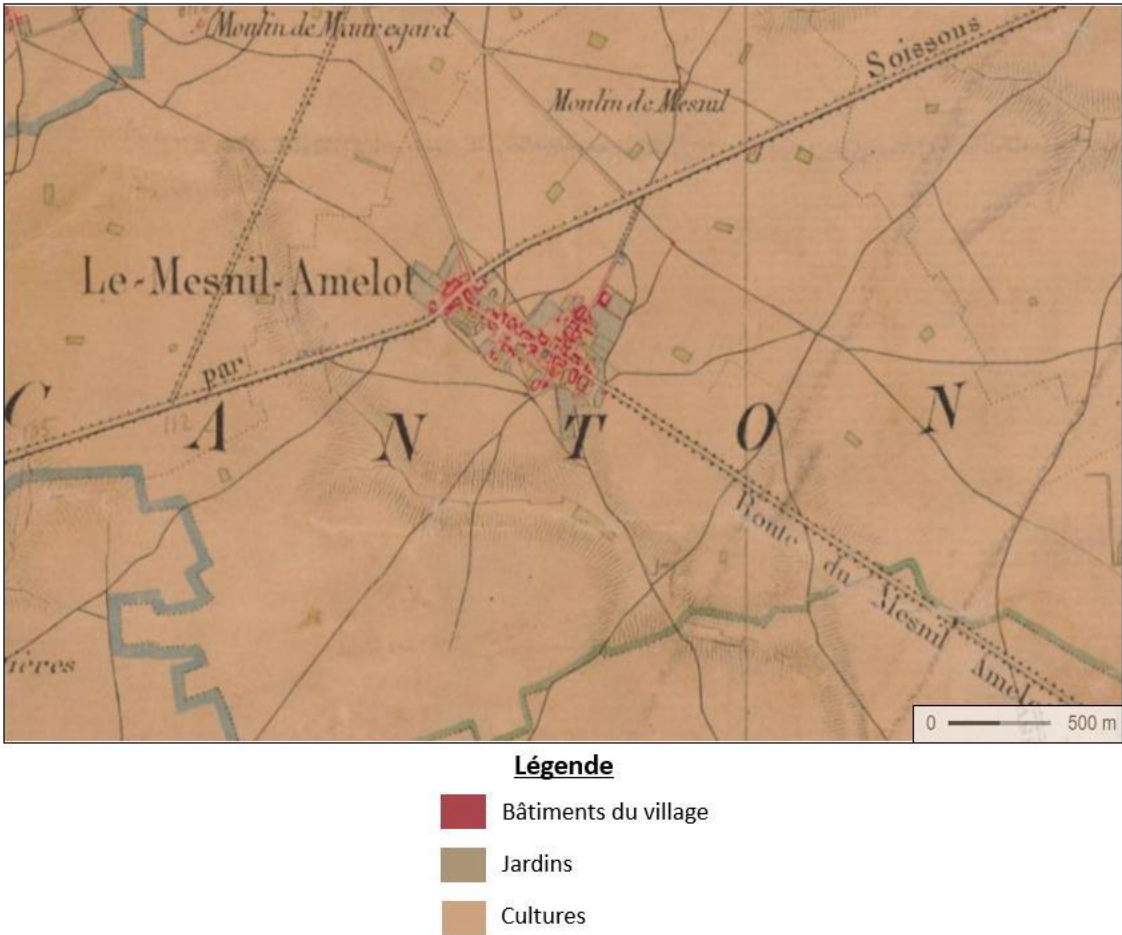


Figure 42 : Le Mesnil-Amelot au XIXe siècle (Source : Cartes d’état-major établies entre 1820 et 1866 et publiées par l’IGN)

Ce paysage de plaine agricole était encore en place dans les années 1950. Ses caractéristiques principales pouvaient ainsi encore être observées : bâti resserré structuré autour de l’église, jardins et pépinières en bordure du village, cultures sur de larges parcelles, routes bordées d’alignements d’arbres. Des changements se faisaient toutefois sentir sous la forme du développement des infrastructures de transport et plus particulièrement du réseau routier, en lien avec l’essor de l’automobile. Les routes et chemins en place autour du bourg ont

progressivement été élargis pour accueillir une circulation plus importante. On note aussi la mise en place de câbles électriques à proximité du village.



Figure 43 : Parcelles agricoles autour du Mesnil-Amelot en 1950 (Source : IGN)

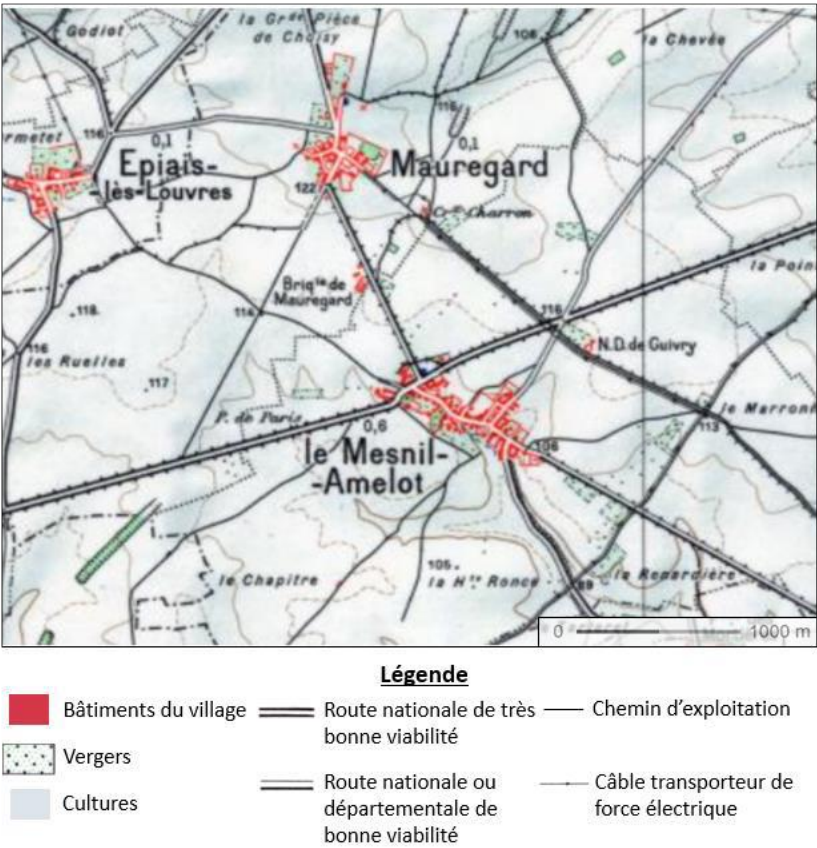


Figure 44 : Le Mesnil-Amelot en 1950 (Source : IGN)

Ce paysage a été « bouleversé » à partir des années 1970 par la construction de l’aéroport Paris-Charles de Gaulle et ses conséquences en termes de développement des infrastructures et des équipements. Les plateformes de l’aéroport occupent aujourd’hui la moitié ouest du territoire communal et représentent, avec les infrastructures de transport et les zones d’activités qui les accompagnent, le mode d’occupation des sols dominant sur le territoire communal (voir 4.3 « Occupation du sol »). Des traces du paysage agricole antérieur subsistent toutefois : les nouvelles habitations construites restent majoritairement individuelles (même si quelques habitations collectives ont été construites sur la commune) et 45% du territoire communal (soit 451 ha sur 984 ha) est constitué d’espaces agricoles. Des formes d’habitats anciens (fermes), qui ne sont toutefois pas toujours occupées et entretenues, et l’église subsistent en cœur de bourg. L’ensemble s’inscrit toujours dans un paysage ouvert de plaine qui accueille, en plus des activités agricoles historiques, des zones d’activités et de grands équipements.



Figure 45 : Vue sur Le Mesnil-Amelot depuis le nord (Source : commune du Mesnil-Amelot-2017)



Figure 46 : Vue sur Le Mesnil-Amelot depuis le sud (Source : commune du Mesnil-Amelot-2017)

Aujourd'hui, le bourg mesnilois associe plusieurs grands ensembles paysagers : le village rural en centre-bourg, à dominante résidentielle et qui est ponctué de quelques corps de ferme, les zones d'activités en périphérie, et un centre de rétention administrative au nord-ouest de la commune. Les alentours du bourg sont quant à eux caractérisés par des grandes cultures, des pépinières (plus rares), des infrastructures de transport routières et, sur toute la partie ouest du territoire communal, les plateformes aéroportuaires de Paris– Charles de Gaulle.

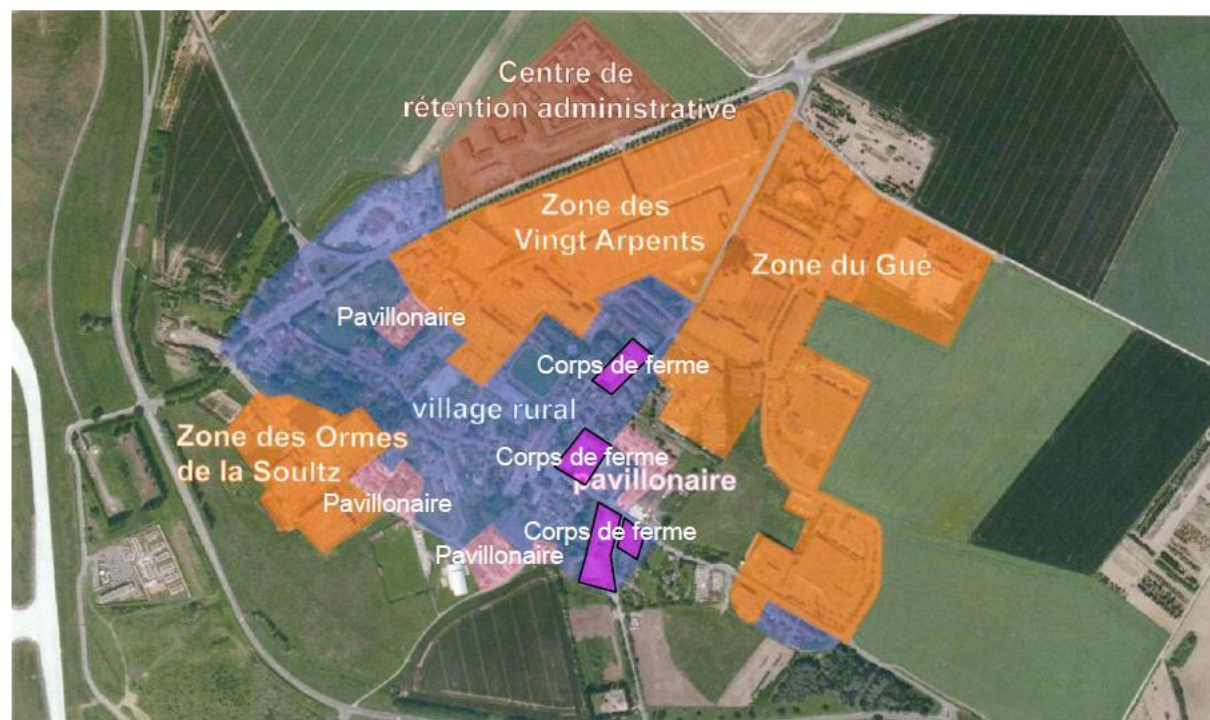


Figure 47 : Grands ensembles paysagers actuels du bourg du Mesnil-Amelot (Source : commune du Mesnil-Amelot)



Figure 48 : Vue de la rue de Claye en 2021 (Source : Artélia)

Les grands ensembles paysagers évoqués plus haut portent des traces des changements paysagers survenus au Mesnil-Amelot au fil du temps. Les maisons individuelles qui bordent la rue de Claye témoignent par exemple des transformations progressives du bâti individuel : elles conservent un toit en tuiles semblable à celui des fermes d'autrefois mais leurs façades sont désormais crépies, et non plus composées de pierres. Les tons employés rappellent toutefois ceux des roches sédimentaires locales.

Les bordures du bourg accueillent aujourd'hui des zones d'activités, qui s'implantent le long des infrastructures de transport, au sein des espaces correspondant autrefois à des jardins et à des pépinières. Des fragments de milieux semi-naturels et des arbres fruitiers sont encore visibles par endroits, mais ils tendent à être isolés et laissés à l'abandon.



Figure 49 : Zone d'activités en bordure du bourg, le long de la rue de Claye, en 2021 (Source : Artélia)

Plusieurs enjeux structurent aujourd'hui l'aménagement paysager de la commune. Selon le PLU du Mesnil-Amelot (2016), les ambitions principales sont de :

- « fixer et traiter les articulations avec la plaine cultivée » ;
- « donner place aux parcelles de pépinières » ;
- « mettre en valeur le « versant sud » du village, où se concentre son identité » ;
- « traiter avec soin les limites de parcelles donnant sur l'espace public ».

Il s'agit ainsi de préserver et de valoriser les caractéristiques du paysage rural du Mesnil-Amelot par le biais d'aménagements ou de réaménagements ciblés. Le paysage économique (zones d'activités) et les entrées de ville doivent aussi faire l'objet d'un soin particulier, puisqu'elles jouent un rôle structurant dans les ambiances paysagères de la commune.

L'attention individuelle portée à ces identités paysagères distinctes du territoire mesnilois ne doit cependant pas faire oublier les liens qui existent entre elles. L'enjeu des projets urbains à venir sera de poursuivre le développement de la commune tout en maintenant les qualités paysagères et patrimoniales issues de son histoire rurale.

Perspectives d'évolution en l'absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

L'évolution du paysage est fortement liée au développement de l'urbanisation. Les politiques locales en matière d'urbanisme tendent à limiter l'étalement urbain et à protéger les secteurs agricoles et les milieux naturels présents sur le territoire communal. Le PLU de la commune affiche explicitement des ambitions de préservation et de valorisation du paysage. Toutefois l'arrivée de la L17 aura un impact sur le paysage avec la réalisation d'une gare, d'un parvis, de parkings. Des mesures d'insertion paysagères sont prévues afin de l'intégrer au mieux au paysage, conformément à la l'article 11 du règlement du PLU.

3.5.2 Architecture vernaculaire

L'architecture vernaculaire du Mesnil-Amelot se compose principalement de constructions basses, historiquement à usage d'habitation, d'exploitation agricole ou de ces deux emplois à la fois. À noter, le bourg ne compte plus de fermes en activité. Les anciens corps de ferme encore en place ont donc été reconvertis en logements ou sont à l'abandon.

Ces constructions sont de forme rectangulaire et sont coiffées d'un toit pointu (le plus souvent) en tuiles. Elles sont implantées en bordure de routes selon un plan resserré, et leurs façades donnent de manière générale sur un trottoir étroit voire directement sur la chaussée. Certaines constructions sont dotées d'une cour intérieure encadrée par les différentes parties du bâtiment. Cette organisation est un héritage du passé agricole de la commune et est progressivement abandonnée dans les nouvelles constructions au profit de jardins placés devant ou en arrière des maisons. Ces maisons plus récentes sont de manière générale placées plus en retrait de la rue que les anciens corps de ferme.

Les constructions ont longtemps été réalisées avec des matériaux locaux et donnent donc à voir des murs de pierre, de couleurs claires. Ces teintes ont été conservées pour les aménagements récents même si l'usage de la pierre n'est plus de mise.

Perspectives d'évolution en l'absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

L'architecture vernaculaire de la commune n'est pas susceptible d'évoluer. L'architecture de la gare de la L17 sera bien différente de celle des habitations actuelles. Elle sera toutefois localisée en périphérie du bourg et son architecture permettra son intégration dans le paysage conformément à l'article 11 règlement du PLU.

3.5.3 Patrimoine

3.5.3.1 Archéologie

La commune ne compte aucune zone de présomption de prescription archéologique.

À l'heure actuelle, l'Institut national de recherches archéologiques préventives (Inrap) ne mène pas de fouilles au sein de la commune. Des fouilles sont cependant en cours sur des territoires proches et notamment à Roissy-en-France (un peu plus de huit kilomètres de l'aire d'étude). Les fouilles dans ce secteur portent sur un moulin à vent et une maison de meunier et s'étendent sur 3 000 m². Des fouilles sont aussi en cours à Louvres (à environ 10 km de l'aire d'étude) en lien avec le site du château d'Orville (habitat du haut Moyen Âge).

L'aire d'étude a été fouillée à la fin des années 1998, lors de l'extension de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (Naveeth-Domin, 1998) et à l'occasion d'un « projet d'aménagements d'infrastructures sportives » (Séguier, Mahé-Ourlier, Mazière, 1998). Les rapports de ces fouilles sont disponibles sur la base de données Archéologie de la France (AdlFi) et font état de la présence de vestiges de différentes époques, à savoir :

- Des vestiges proto-historiques ;
- Des vestiges antiques ;
- Des vestiges gallo-romains ;
- Et des vestiges médiévaux.

Dans le cadre des études préalables aux travaux de la Ligne 17N, une saisine de la DRAC a été réalisée le 18 mai 2020 et il a été considéré, que les secteurs concernés par la révision du PLU, n'avaient pas à faire l'objet d'un diagnostic archéologique.

3.5.3.2 Monuments historiques

Le contexte réglementaire relatif aux monuments historiques se traduit par la définition de deux niveaux de protection :

- Le classement des immeubles. « Les immeubles dont la conservation présente, du point de vue de l'histoire ou de l'art un intérêt public sont classés comme monuments historiques en totalité ou en partie par les soins de l'autorité administrative » (art. L621-1 du Code du patrimoine).
- L'inscription des immeubles. « Les immeubles ou parties d'immeubles publics ou privés qui, sans justifier une demande de classement immédiat au titre des monuments historiques, présentent un intérêt d'histoire ou d'art suffisant pour en rendre désirable la préservation peuvent, à toute époque, être inscrits, par décision de l'autorité administrative, au titre des monuments historiques. Peut-être également inscrit dans les mêmes conditions tout immeuble nu ou bâti situé dans le champ de visibilité d'un immeuble déjà classé ou inscrit au titre des monuments historiques » (art. L621-25 du Code du patrimoine).

La protection des immeubles classés ou inscrits s'étend au champ de visibilité de ceux-ci, défini ainsi : « En l'absence de périmètre délimité, la protection au titre des abords s'applique à tout immeuble, bâti ou non bâti, visible du monument historique ou visible en même temps que lui et situé à moins de cinq cents mètres de celui-ci. » (Art. L621-30 du Code du patrimoine)

Toutefois, depuis la loi du 13 décembre 2000 dite de « Solidarité et Renouvellement Urbain », un Périmètre de Protection Adapté (PPA) - lors d'une procédure de classement ou d'inscription - ou un Périmètre de Protection Modifié (PPM) - pour les immeubles déjà protégés - peuvent se substituer au rayon de 500 m (R500), sur proposition de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF). Ces périmètres, selon configuration spécifique des abords des immeubles, peuvent être réduits à moins de 500 m ou au contraire étendus. La notion de « champ de visibilité » avec le monument est ici déterminante.

Cette protection génère une servitude opposable aux tiers.

L'église Saint-Martin, l'un des principaux éléments du cœur de bourg du Mesnil-Amelot, est classée monument historique depuis le 13 juillet 1911. Le périmètre de protection qui lui est associé couvre la quasi-totalité du village, il englobe tout le centre ancien, les zones d'habitation, et s'arrête en bordure des zones d'activités périphériques. Ce périmètre est rappelé dans le PLU du Mesnil-Amelot et associé à des cônes de vue.

Tous travaux, toute démolition et toute construction au sein de ce périmètre doivent faire l'objet d'une autorisation ou d'un avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF).

Les secteurs concernés par la révision du PLU ne sont pas concernés par ce périmètre.

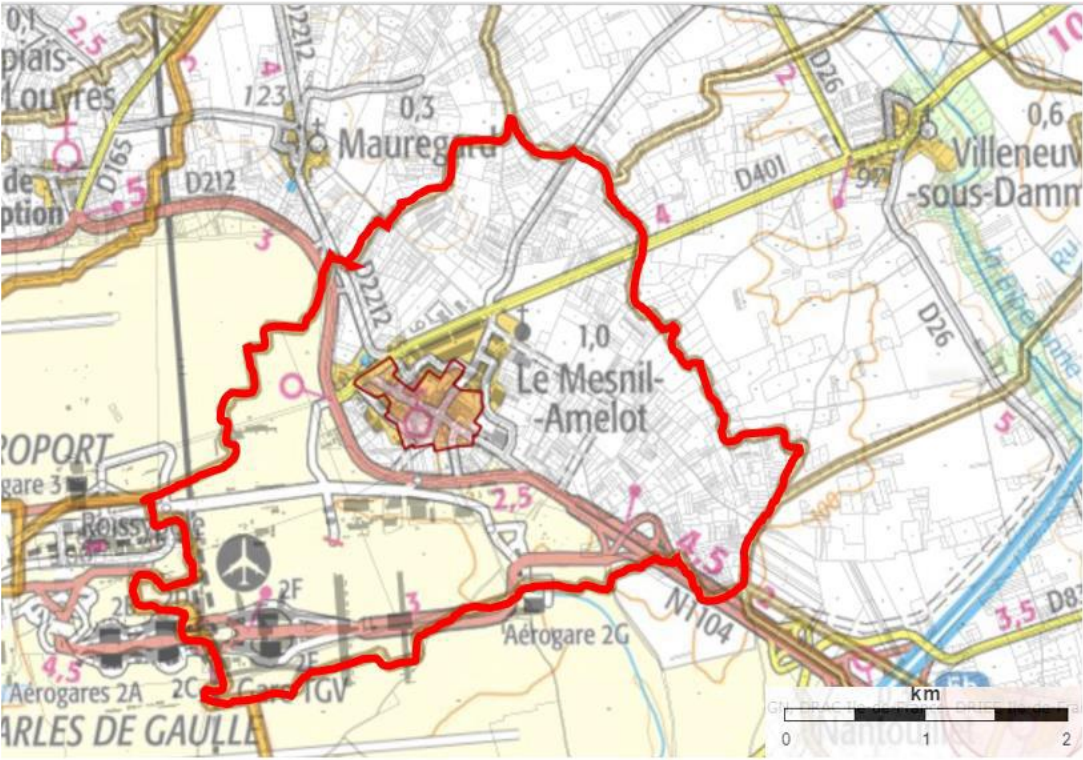


Figure 50 : Périmètre de protection de monuments historiques au Mesnil-Amelot (Source : Atlas des patrimoines)

3.5.3.3 Sites inscrits et classés

La loi du 2 mai 1930 codifiée aux articles L.341-1 à L.341-22 du code de l'environnement permet de préserver des espaces du territoire français qui présentent un intérêt général du point de vue scientifique, pittoresque et artistique, historique ou légendaire.

La loi prévoit deux niveaux de protection : le classement et l'inscription.

- Les effets juridiques de l'inscription d'un monument naturel ou d'un site sont relativement limités puisque « l'inscription entraîne, sur les terrains compris dans les limites fixées par l'arrêté, l'obligation pour les intéressés de ne pas procéder à des travaux autres que ceux d'exploitation courante en ce qui concerne les fonds ruraux et d'entretien normal en ce qui concerne les constructions, sans avoir avisé, quatre mois à l'avance, l'administration de leur intention » (art. L341-1). Cette déclaration préalable est adressée au préfet de département, qui recueille l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France sur le projet. L'administration peut proposer certaines adaptations au projet mais ne peut s'opposer aux travaux projetés qu'en procédant au classement du site ; le permis de démolir est obligatoire pour toute démolition de construction (art. R421-28 du code de l'urbanisme).
- Le classement constitue une protection beaucoup plus forte puisque : « les monuments naturels ou les sites classés ne peuvent ni être détruits ni être modifiés dans leur état ou leur aspect sauf autorisation spéciale » (art. L341-10 du code de l'environnement). Selon l'ampleur des travaux, cette autorisation est délivrée par le

Ministre ou le Préfet du département après le recueil de l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) et éventuellement de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS) ou de la Commission Supérieure des Sites, Perspectives et Paysages (CSSPP).

Aucun site inscrit ou classé n'est présent sur la commune, le plus proche est situé à environ 8 km au sud de la commune, il s'agit du site classé Propriété Clairefontaine.

3.5.3.4 Sites patrimoniaux remarquables (SPR)

Les Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) visent à assurer la protection du patrimoine architectural et urbain (loi n°83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les collectivités locales et l'État, modifiée par la loi n°93-24 du 8 janvier 1993 relative à la protection et la mise en valeur des paysages). Une ZPPAUP est une servitude d'utilité publique annexée aux PLU.

Les travaux de construction, démolition, transformation ou modification des immeubles compris dans le périmètre de la ZPPAUP sont soumis à autorisation (donnée par la commune après avis du Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine (SDAP) et de l'Architecte des Bâtiments de France - ABF), et conformément aux règles émises par celles-ci. Ces zones permettent d'adapter la protection à l'espace à protéger.

Le 12 juillet 2010, suite à la promulgation de la loi dite Grenelle 2, les ZPPAUP sont devenues des AVAP ou AMVAP (Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine), des servitudes d'utilité publique élaborées selon les mêmes principes que leurs prédécesseurs. Ainsi, les AMVAP poursuivent un objectif de mise en valeur du patrimoine bâti et des espaces dans le respect des principes de développement durable. Les ZPPAUP créées avant le 13 juillet 2010 continuent de produire leurs effets pendant 5 ans (jusqu'au 13 juillet 2015). En cas de travaux, l'autorisation spéciale est accordée par l'autorité compétente en matière de permis de construire après avis conforme de l'ABF.

La loi relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine du 7 juillet 2016 crée les sites patrimoniaux remarquables, qui remplacent les AMVAP, les ZPPAUP et les secteurs sauvegardés (articles L631-1 et suivants du code du patrimoine).

Aucun site patrimonial remarquable n'est présent sur la commune ni à proximité. Le plus proche est situé à près de 17 km au sud de la commune.

3.5.3.5 Sites du patrimoine mondial de l'UNESCO

Aucun site du patrimoine mondial de l'UNESCO n'est présent sur la commune ou à proximité.

Perspectives d'évolution en l'absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

La politique locale actuelle devrait permettre la conservation du patrimoine existant. Il est possible que certains éléments patrimoniaux remarquables (anciens corps de ferme notamment) soient à terme classés ou inscrits aux monuments historiques. Néanmoins, au regard de l'état dégradé de certains bâtiments remarquables et en l'absence d'opérations de rénovation, il est probable de constater une disparition de certains éléments patrimoniaux.

3.5.4 Contexte paysager et patrimonial actuel des secteurs concernés par la révision

Les deux sites concernés par la révision allégée du PLU s'inscrivent au niveau de la plaine agricole de Pays de France. Le paysage est constitué majoritairement d'espaces agricoles cultivés permettant ainsi d'offrir une vue large et dégagée sur la plaine agricole du Pays de France au Nord-Est. Aucun élément ponctuel remarquable n'a été constaté. Cette position en frange entre urbanisation (présence de l'aéroport de Paris-CDG) et agriculture est stratégique car elle marque la limite entre la métropole parisienne et la plaine agricole du Pays de France. C'est le lieu stratégique de mutation des espaces agricoles.



Figure 51 : Vue sur la plaine agricole de Pays de France, au Mesnil-Amelot (source : Ingérop 2022)

Perspectives d'évolution en l'absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

Le paysage sera modifié par l'implantation de la L17 du GPE qui entrainera la consommation de terres agricoles. Toutefois, le PLU actuel et les documents cadre supérieur ont pour objectifs la préservation des espaces agricoles. Le caractère agricole devrait être majoritairement préservé sur le reste de la commune.

3.6 Santé et cadre de vie

3.6.1 Établissement déclarant des rejets polluants

Deux établissements déclarant des rejets et des transferts de polluants ont été recensés sur la commune du Mesnil-Amelot. Il s'agit :

- De Paris Air Catering Établissement Centre, rattaché au secteur de la restauration collective sous contrat ;
- Et d'une centrale thermo-frigo-électrique du groupe ADP.

Aucun de ces établissements pollueurs ne se situe au droit ou à proximité immédiate des sites concernés par la révision allégée du PLU.

Perspectives d'évolution en l'absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

Il n'est pas attendu d'évolution particulière de cette thématique.

3.6.2 Qualité de l'air

3.6.2.1 Documents cadres

Outre l'application des mesures réglementaires nationales, des plans spécifiques pour l'air sont prévus à l'échelle de l'Ile-de-France depuis la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) en 1996 et la loi Grenelle II en 2010 : en l'occurrence le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)¹ et le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA)² désormais intégré dans le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE)³.

Le PPA a pour objet, dans un délai qu'il fixe, « de ramener à l'intérieur de la zone la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 ou, le cas échéant, les normes spécifiques mentionnées au 2° du I de l'article L. 222-1 »⁴.

Quant au PRQA, il « fixe des orientations permettant d'atteindre les objectifs de qualité de l'air [...], de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique ou d'en atténuer les effets »⁵. Le PRQA, élaboré en 2000, n'ayant pas atteint ses objectifs de qualité de l'air a été révisé le 29 novembre 2009, et un dernier plan a été approuvé le 17 juin 2016 pour la période 2016-2021.

Enfin, le SRCAE reprend les orientations issues du PRQA ainsi que les réflexions menées dans le cadre de la révision du PPA lancée en 2016. Les données ci-dessous sont issues du nouveau Plan Régional de Qualité de l'Air, ainsi que du Plan de Protection de l'Atmosphère approuvé le 25 mars 2013.

Concernant les émissions liées au transport, les principaux axes d'action du PPA et du PRQA sont les suivants :

- Accroître la vitesse de rajeunissement du parc automobile mais aussi aérien ;
- Optimiser le débit de circulation, en particulier dans le cœur d'agglomération. Pour cela, deux axes doivent être traités en complémentarité : la réduction du volume (réduction de l'affluence aux heures de pointe, transfert modal vers les transports collectifs) et la limitation de la vitesse de circulation (réaménagement de voiries) ;
- Favoriser la densification et la mixité urbaine pour limiter l'étalement urbain et protéger les espaces agricoles ;
- Porter une attention vigilante aux véhicules les plus polluants : poids lourds, véhicules utilitaires légers mais également aux deux-roues motorisés, gros émetteurs de composés organiques volatiles précurseurs de l'ozone. Les plans s'orientent notamment vers une extension du dispositif de circulation mis en place en cas de pic de pollution.

Les plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) remplacent désormais les plans climat-énergie territoriaux (PCET). Celui-ci doit être compatible avec le SRCAE.



Figure 52 : Établissements pollueurs sur la commune du Mesnil-Amélot et au niveau du secteur concerné par la révision allégée (Source : Géorisques)

¹ Plan de Protection de l'Atmosphère, Ile-de-France, Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement
² Plan Régional de la Qualité de l'Air, Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement
³ Schéma Régional Climat Air Energie, Ile-de-France

⁴ Extrait de l'article L. 222-4 du Code de l'environnement
⁵ Extrait de l'article L. 222-1 du Code de l'environnement version 2016, cet article a été modifié par la loi du 22 août 2021.

Présentation du PCAET

Plan	Le PCAET est une démarche de planification, à la fois stratégique et opérationnelle. Il concerne tous les secteurs d’activité, sous l’impulsion et la coordination d’une collectivité porteuse. Il a donc vocation à mobiliser tous les acteurs économiques, sociaux et environnementaux.
Climat	Le PCAET a pour objectifs : - de réduire les émissions de GES du territoire (volet « atténuation ») ; - d’adapter le territoire aux effets du changement climatique, afin d’en diminuer la vulnérabilité (volet « adaptation »).
Air	Les sources de polluants atmosphériques sont, pour partie, semblables à celles qui génèrent les émissions de GES (en particulier les transports, l’agriculture, l’industrie, le résidentiel, le tertiaire). Dans le cas des GES, les impacts sont dits globaux tandis que pour les polluants atmosphériques ils sont dits locaux. Le changement climatique risque d’accentuer les problèmes de pollution atmosphérique (ex : ozone lors des épisodes de canicule).
Energie	L’énergie est le principal levier d’action dans la lutte contre le changement climatique et la pollution de l’air avec 3 axes de travail : la sobriété énergétique, l’amélioration de l’efficacité énergétique et le développement des énergies renouvelables.
Territorial	Le plan climat air énergie s’applique à l’échelle d’un territoire. Le mot territoire ne s’interprète plus seulement comme échelon administratif mais aussi, et surtout, comme un périmètre géographique donné sur lequel tous les acteurs sont mobilisés et impliqués.

3.6.2.2 Situation au sein de l’aire d’étude

Airparif est l’Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l’Air (AASQA) en Île-de-France. Conformément à l’arrêté du 19 avril 2017 relatif au dispositif national de surveillance de la qualité de l’air ambiant, Airparif réalise des cartographies annuelles pour l’ozone, le dioxyde d’azote, les PM2,5 et les PM10. La réglementation fixe des valeurs cibles et des valeurs limites à ne pas dépasser pour les principaux polluants atmosphériques pris en compte par Airparif. Ces valeurs sont présentées dans le tableau ci-après.

Tableau 7 : Valeurs cibles et valeurs limites attribuées aux polluants atmosphériques mesurés par Airparif (Source des valeurs : Art. R.221-1 du Code de l’Environnement)

Polluant	Valeur cible	Valeur limite pour la protection de la santé humaine
Ozone	Ne pas dépasser 120 µg/m³ (maximum journalier de la moyenne sur 8h) plus de 25 jours par an	-
Dioxyde d’azote	40 µg/m³ (moyenne annuelle)	40 µg/m³ (moyenne annuelle)
PM10 (particules en suspension de diamètre inférieur à 10 µm)	30 µg/m³ (moyenne annuelle)	40 µg/m³ (moyenne annuelle) 50 µg/m³ (moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 35 fois par an)
PM2,5 (particules en suspension de diamètre inférieur à 2,5 µm)	10 µg/m³ (moyenne annuelle)	25 µg/m³ (moyenne annuelle)

Airparif n’a pas constaté de dépassements des valeurs limites au sein de l’aire d’étude en 2020. Les concentrations mesurées pour les PM2,5 se rapprochent d’ailleurs de la valeur cible fixée pour ce polluant, la même observation peut être faite dans le cas de l’ozone.

Tableau 8 : Bilan des concentrations en polluants atmosphériques mesurées au Mesnil-Amelot en 2019 et en 2020 (source : Airparif)

Polluants atmosphériques	Valeurs observées au sein de l’aire d’étude (2019)	Valeurs observées au sein de l’étude (2020)
Ozone (O3) (jours avec des valeurs > 120µg/m³ pendant 8h)	16	23
Dioxydes d’azote (NO2) (concentration moyenne annuelle en mg/m3)	25	21
Particules PM10 (concentration moyenne annuelle en mg/m3)	20	18
Particules PM2,5 (concentration moyenne annuelle en mg/m3)	10	9

L’association Airparif évalue la qualité de l’air au sein de la région Île-de-France en s’appuyant sur l’indice ATMO, un indicateur journalier qualificatif de la qualité de l’air, dont une nouvelle version a été adoptée le 1^{er} janvier 2021 par le Ministère de la transition écologique (MTE). La qualité de l’air sur la commune du Mesnil-Amelot en 2021 est généralement moyenne (80% de l’année). Certains jours, elle a été dégradée (17% de l’année) voire mauvaise (3% de l’année).

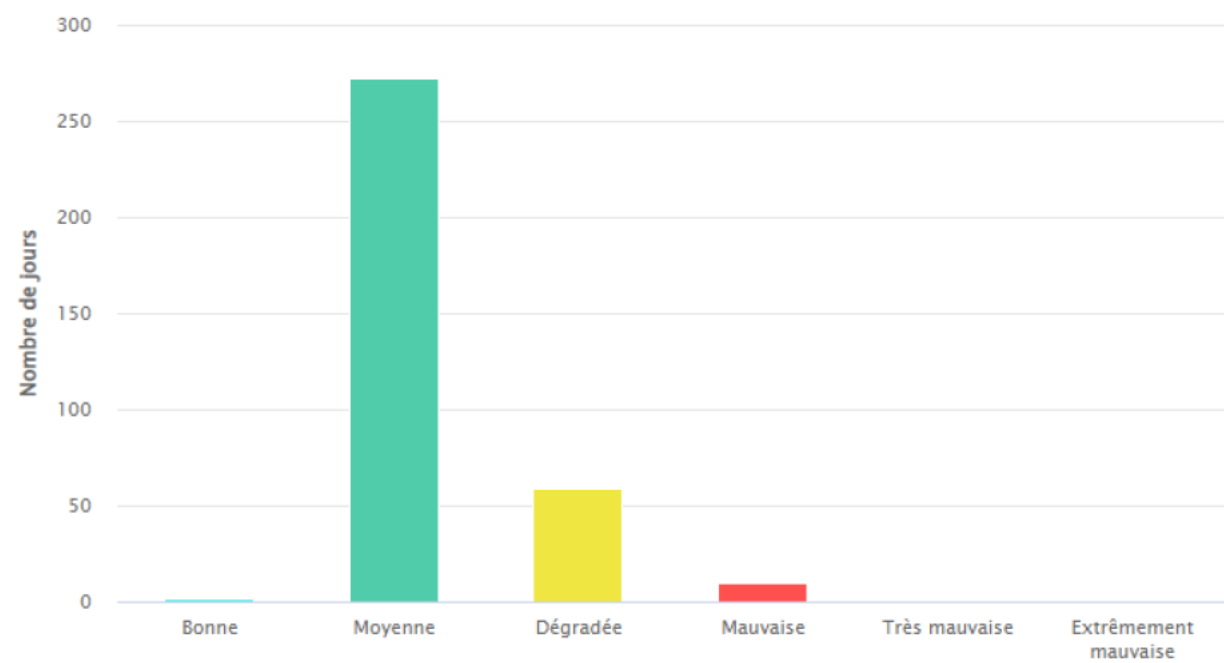


Figure 53 : Répartition annuelle de l'indice ATMO en 2021 sur la commune du Mesnil-Amelot (Source : Airparif)

À noter, des études menées par Airparif en 2010 ont montré que l'activité aéroportuaire exerce une influence sur la qualité de l'air au niveau du Mesnil-Amelot, en particulier lorsque la commune se trouve sous le vent. Les plateformes aéroportuaires sont d'ailleurs la principale source d'émissions d'ozone au sein de l'intercommunalité Roissy Pays de France.

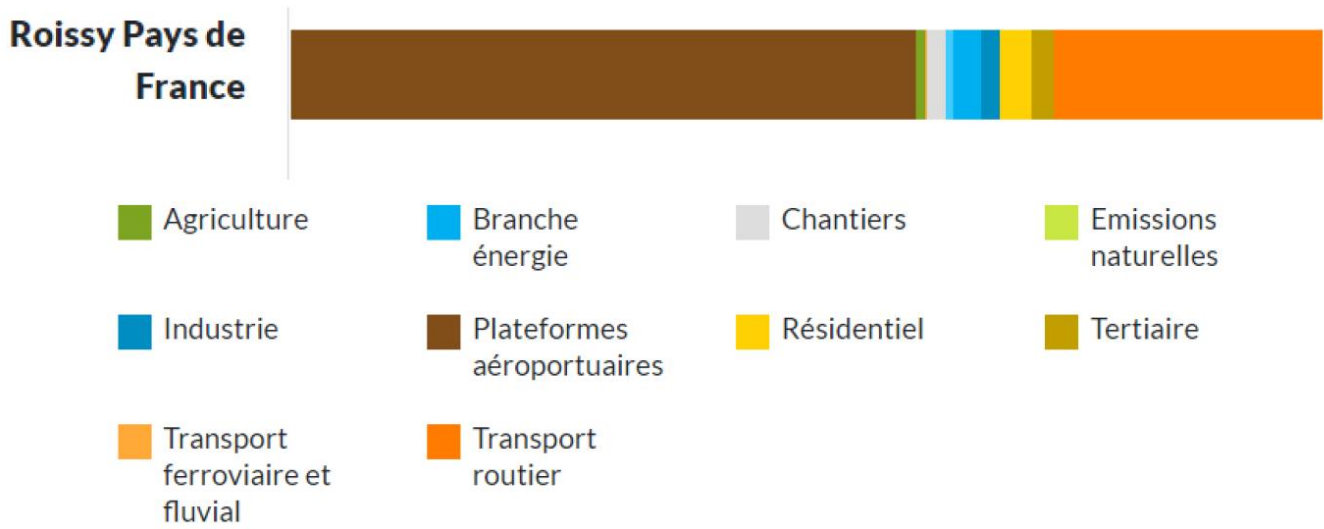


Figure 54 : Sources d'émissions d'ozone dans l'intercommunalité de Roissy Pays de France (Source : Airparif)

Perspectives d'évolution en l'absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

La qualité de l'air au niveau de la commune devrait se maintenir voire s'améliorer légèrement avec les politiques actuelles mises en œuvre et au développement des modes de transport moins polluants, notamment la L17.

3.6.3 Nuisances sonores

Bruitparif, l'observatoire du bruit en Île-de-France, caractérise et évalue l'environnement sonore de la région. L'association s'appuie pour ce faire sur son réseau de surveillance, ses laboratoires d'exploitation et d'analyse du bruit et ses activités de recherche et développement. Bruitparif centralise aussi les Cartes Stratégiques de Bruit (CSB) et les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) disponibles au sein de la région Île-de-France dans le cadre de la mise en œuvre de la directive européenne 2002/49/CE.

À niveau équivalent, un même bruit constituera une gêne plus importante la nuit que le jour. L'évaluation des niveaux sonores menée par Bruitparif s'appuie donc sur un indicateur unique, Lden, qui prend en compte les trois périodes de base (jour, soirée et nuit) et applique des termes correctifs aux valeurs mesurées (ajout de 5 dB(A) en soirée et 10 dB(A) la nuit).

La directive européenne 2002/49/CE sur le bruit dans l'environnement et l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ont établi des seuils d'exposition limites aux différents types de bruit, à savoir :

- 55 dB(A) pour le bruit aérien ;
- 68 dB(A) pour le bruit routier et les lignes à grande vitesse ;
- 73 dB(A) pour les voies ferrées conventionnelles.

Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement et de santé.

3.6.3.1 Bruit aérien

La commune du Mesnil-Amelot, englobant une partie des plateformes de l’aéroport Paris-Charles de Gaulle, est soumise à des niveaux de bruit aérien élevés. Ces derniers sont, en effet, compris entre 55 et 75 dB(A). La majorité du territoire communal connaît des niveaux de bruit aérien allant de 60 à 70 dB(A). La totalité du territoire communal est d’ailleurs en situation de dépassement du seuil limite de 55 dB(A).

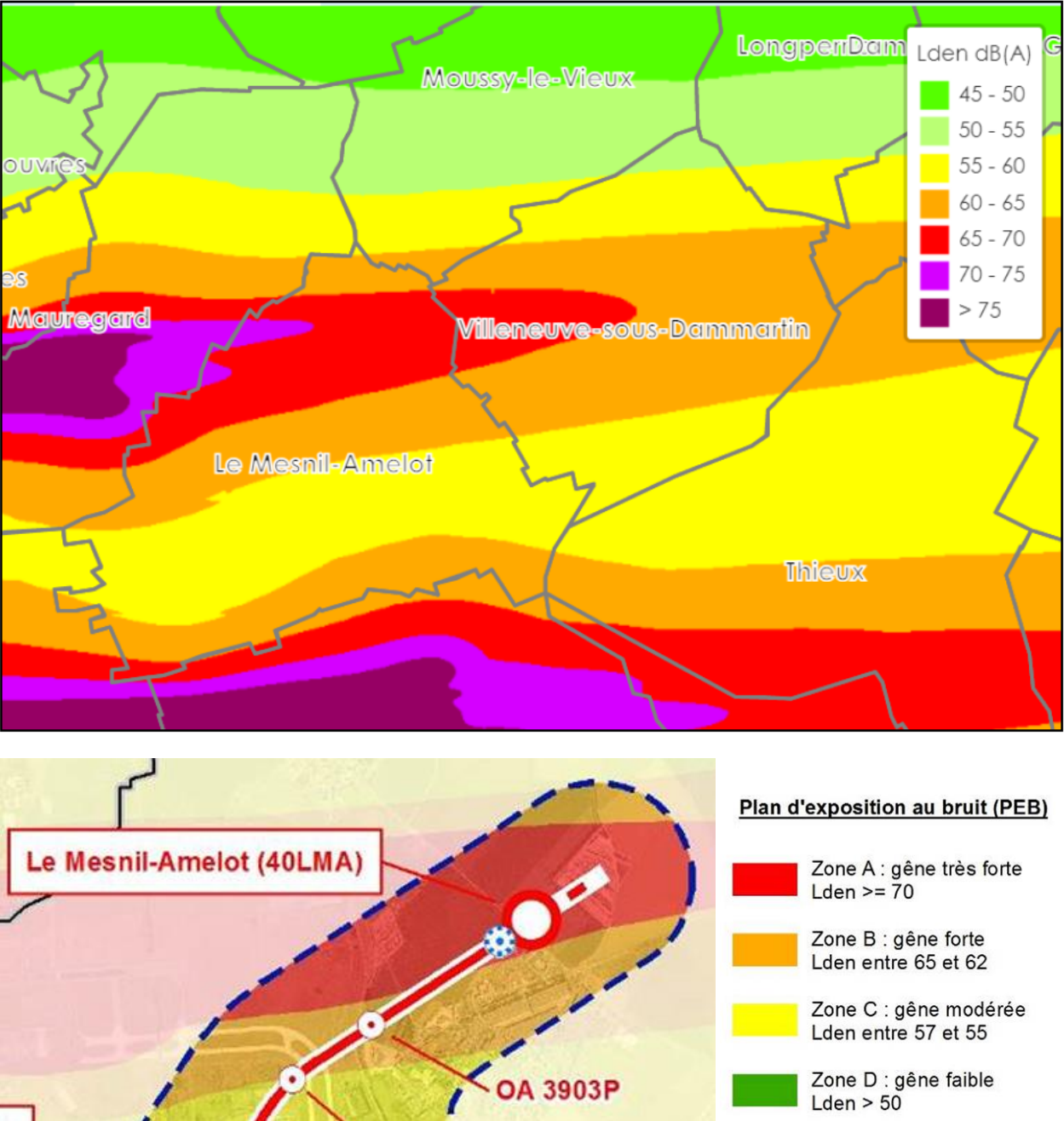


Figure 55 : Niveaux sonores (bruit aérien) au Mesnil-Amelot et au niveau des secteurs concernés par la révision allégée (Source : Bruitparif-2017)

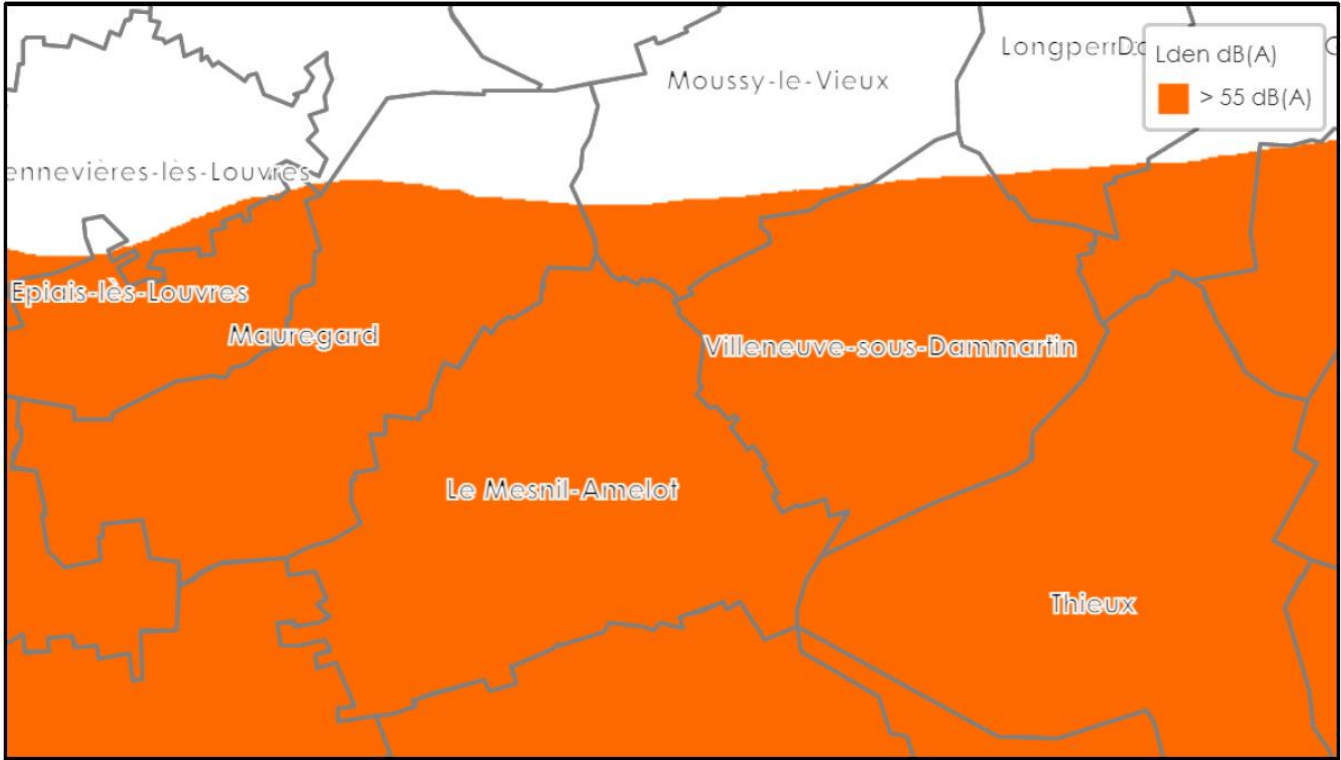


Figure 56 : Dépassement du seuil limite fixé pour le bruit aérien au sein de la commune du Mesnil-Amelot (Source : Bruitparif-2017)

La commune du Mesnil-Amelot est concernée par le Plan d’Exposition au Bruit (PEB) de l’aéroport Paris-Charles de Gaulle, dont la version en vigueur a été approuvée en date du 3 avril 2007. Les sites, objet de la présente révision du PLU, se trouvent en zone d’exposition B et A, qui sont considérées respectivement comme zones de bruit présentant une gêne forte à très forte.

À l’intérieur de cette zone, les constructions individuelles sont autorisées à condition d’être situées dans un secteur urbanisé, desservi par des équipements publics et dès lors qu’elles n’accroissent que faiblement la capacité d’accueil de ce secteur. En outre, dans cette zone, des secteurs peuvent être délimités à l’intérieur desquels pour permettre le renouvellement urbain de quartiers ou de villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain sont autorisées. Elles ne doivent pas entraîner d’augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.

Un PPBE pour l’aéroport Paris-Charles de Gaulle est de plus en préparation pour la période 2022-2026. La première version a été rejetée par la commission consultative de l’environnement le 18 janvier. Le public avait jusqu’au 22 mars pour donner des avis.

3.6.3.2 Bruit routier

L’ambiance sonore de la commune du Mesnil-Amelot est plus calme du point de vue du bruit routier que de celui du bruit aérien. Elle présente toutefois des contrastes marqués en fonction du contexte micro-local. Les niveaux sonores mesurés augmentent au fur et à mesure que l’on se rapproche du bourg et plus particulièrement des infrastructures de transport qui le traversent. Les zones les plus bruyantes du territoire communal correspondent ainsi aux abords de la N1104 (70-75 dB(A)). Le bruit routier décroît progressivement au fur et à mesure que l’on s’éloigne de cette infrastructure, atteignant un niveau sonore inférieur à 45 dB(A) dans les espaces qui en sont le plus distants.

D’autres infrastructures et équipements constituent des sources de bruit sur le territoire communal. On observe ainsi que la RD401 et une partie de la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle (partie ouest du

territoire communal) sont associées à des niveaux sonores compris entre 65 et 70 dB(A). Leur contribution en termes de nuisances sonores demeure toutefois moins importante que celle de la N1104.

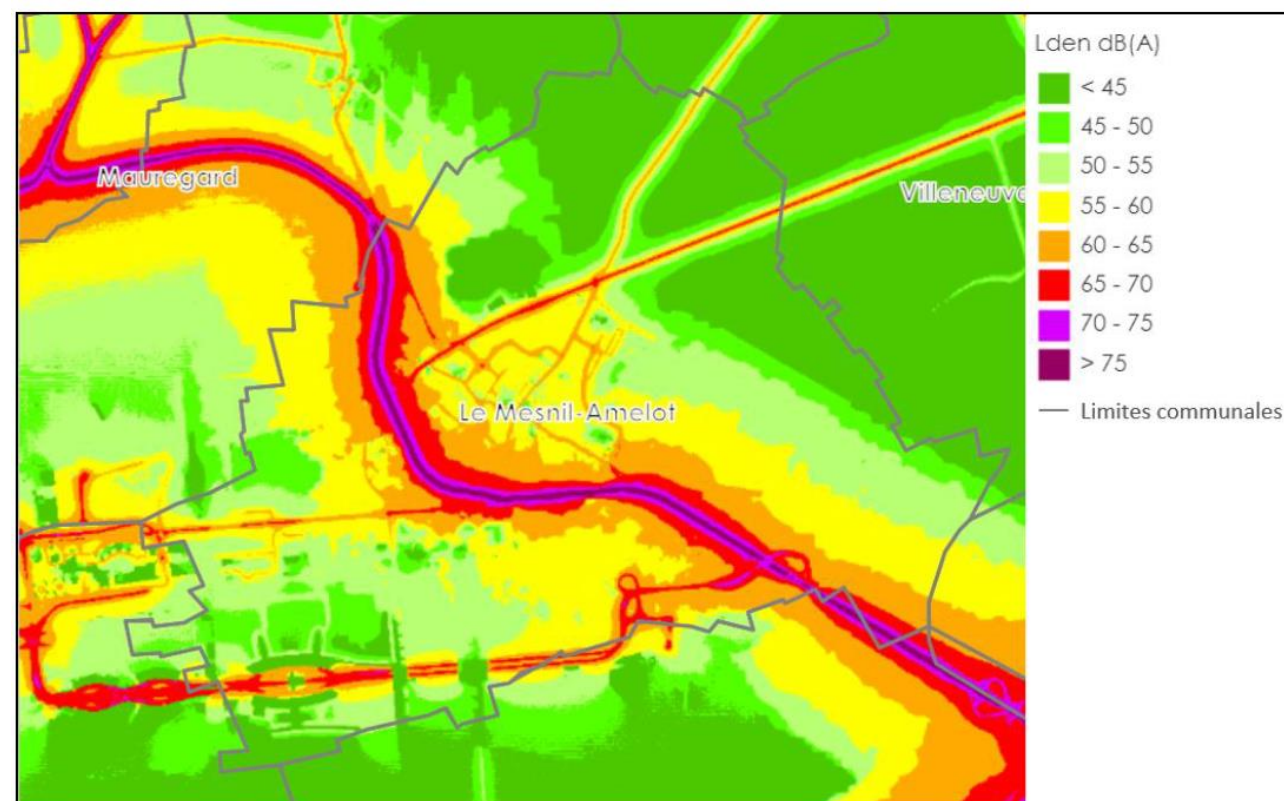


Figure 57 : Niveaux sonores (bruit routier) au Mesnil-Amelot (source : Bruitparif-2017)

Des dépassements du seuil limite de 68 dB(A) sont donc constatés sur la commune du Mesnil-Amelot, au voisinage immédiat de la N1104.

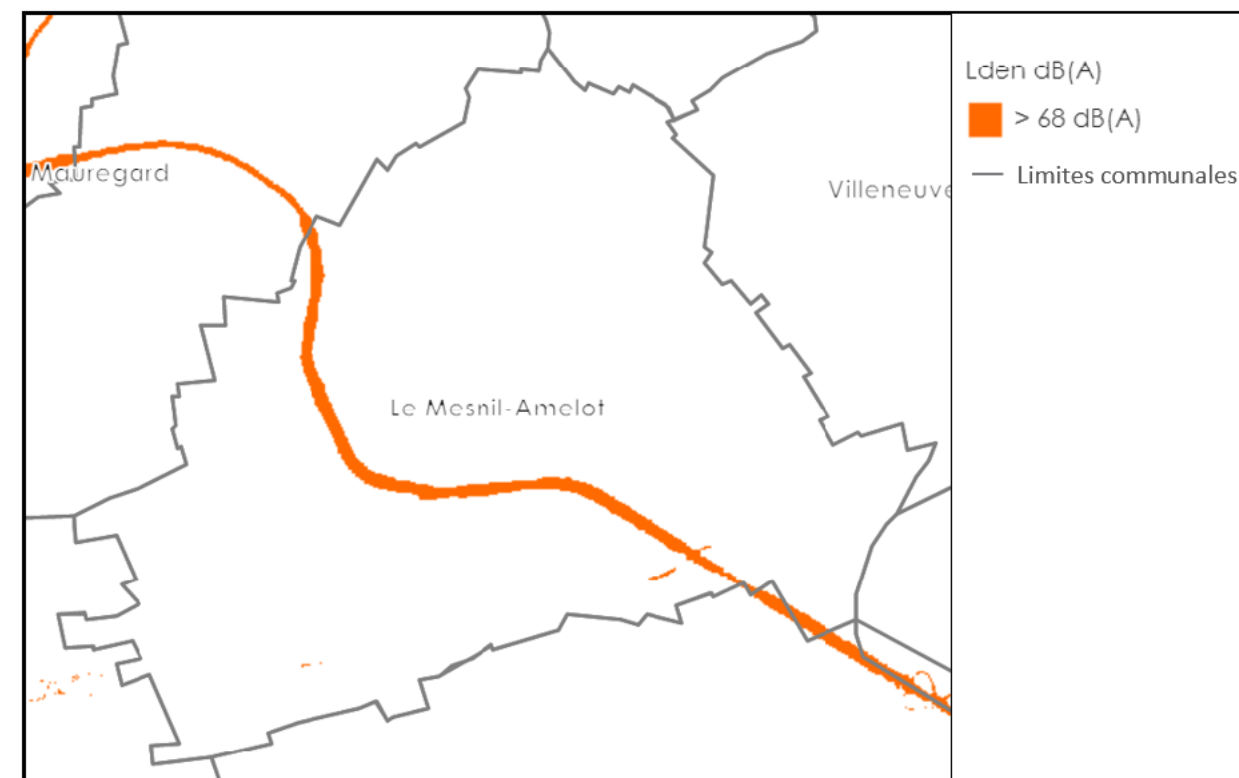


Figure 58 : Dépassements du seuil limite d'exposition au bruit routier au sein du Mesnil-Amelot (Source : Bruitparif-2017)

L'ensemble de la commune du Mesnil-Amelot est couverte par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des grandes infrastructures routières de Seine-et-Marne (approuvé le 25 novembre 2019 et actuellement en cours de révision). Ce document, établi en vertu de la directive européenne 2002/49/CE sur le bruit dans l'environnement, a pour objectif de garantir la qualité de l'environnement sonore en identifiant les actions (techniques, stratégiques, économiques) à engager pour améliorer les situations sonores critiques et préserver les espaces où les nuisances sont faibles voire inexistantes. Il cible plus particulièrement les infrastructures routières et autoroutières du domaine national dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules.

3.6.3.3 Bruit ferroviaire

La commune du Mesnil-Amelot n'est que peu concernée par la problématique du bruit ferroviaire. Des nuisances ne sont constatées que sur une fraction de sa partie ouest (voir illustration ci-après) et on ne constate pas de dépassement des seuils autorisés au sein du territoire communal.



Figure 59 : Niveaux sonores (bruit ferroviaire) au Mesnil-Amelot (Source : Bruitparif-2017)

Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres a pour objet de recenser les voies susceptibles de générer des nuisances sonores, de les classer en fonction de leurs caractéristiques sonores et de leur trafic et d’indiquer les prescriptions à respecter dans les secteurs affectés par le bruit. Ce classement est élaboré en application des articles L. 571-10 et R. 571-32 à 43 du code de l’environnement. Sur le territoire de la Seine-et-Marne, le classement des infrastructures de transport routières et ferroviaires a été opéré par plusieurs arrêtés de 1999, 2000, 2001 et 2022. La cartographie a été réalisée sur la base des trafics estimés à l’horizon 2020. Les voies ferrées concernées sont les voies supportant un trafic journalier de 50 passages de trains.

L’arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres, modifié par l’arrêté du 23 juillet 2013, fixe les seuils acoustiques des 5 catégories du classement et associe à chaque catégorie la largeur maximale du secteur affecté par le bruit.

Pour les lignes ferroviaires conventionnelles :

Niveau sonore de référence L _{Aeq} (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence L _{Aeq} (22h-6h) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
L > 84	L > 79	1	300 m
79 < L ≤ 84	74 < L ≤ 79	2	250 m
73 < L ≤ 79	68 < L ≤ 74	3	100 m
68 < L ≤ 73	63 < L ≤ 68	4	30 m

63 < L ≤ 68	58 < L ≤ 63	5	10 m
-------------	-------------	---	------

Pour le réseau routier et les lignes ferroviaires à grande vitesse :

Niveau sonore de référence L _{Aeq} (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence L _{Aeq} (22h-6h) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
L > 81	L > 76	1	300 m
76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	2	250 m
70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	3	100 m
65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	4	30 m
60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	5	10 m

D’après la carte du classement sonore des infrastructures terrestres, la RN 1104 et la RD 401 sont classées en catégorie 3 sur une grande partie de leur linéaire au sein de la commune. Une partie de la RD401 est toutefois classée en catégorie 4.

La troisième source de bruit identifiée sur le territoire communal est ferroviaire, il s’agit des voies de RER qui sont classées en catégorie 2.

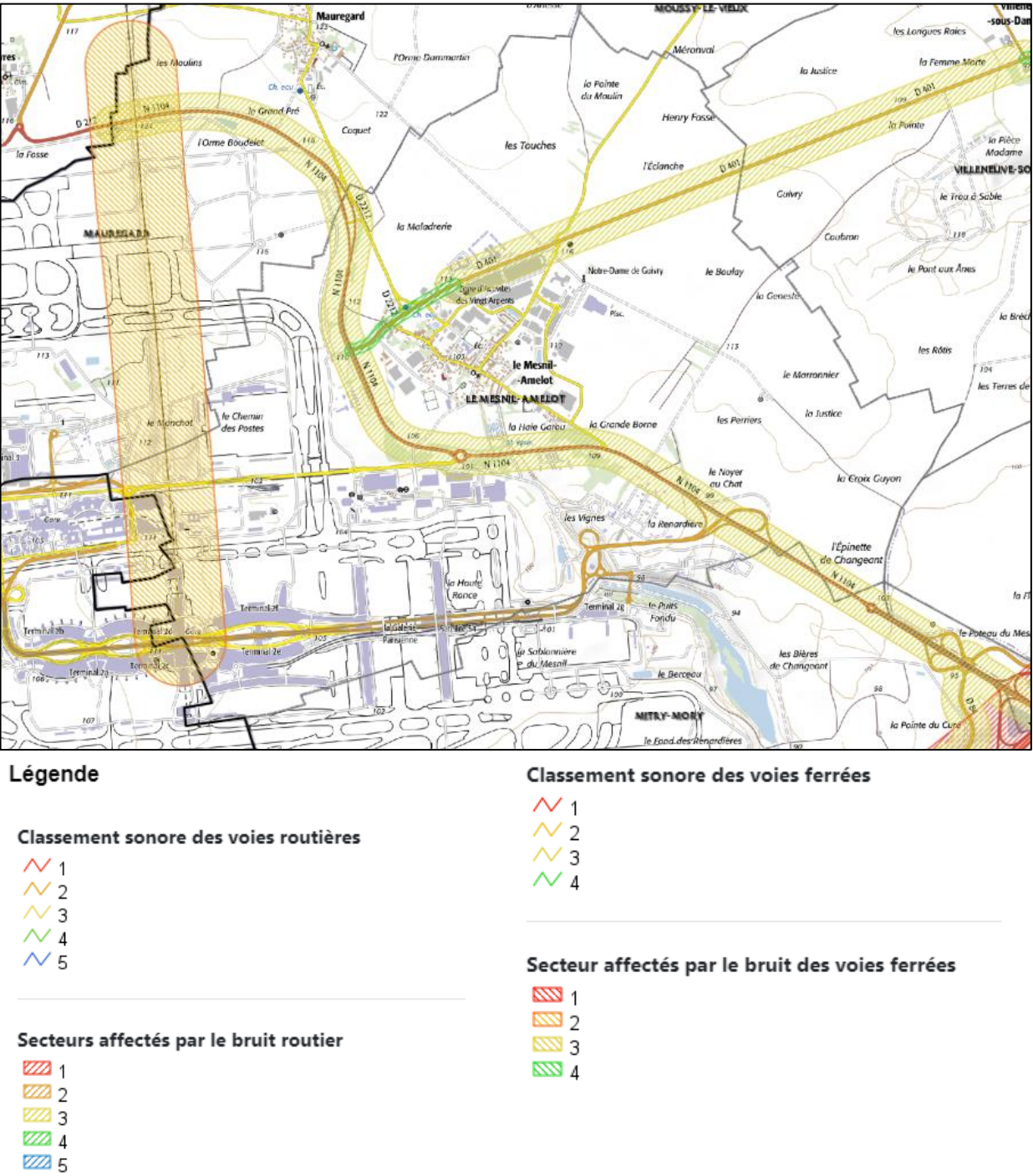


Figure 60 : Classement sonore des infrastructures de transport terrestre en Seine-et-Marne (Source : DDT77 – 2020)

Perspectives d'évolution en l'absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

Les niveaux sonores existants sur le territoire communal devraient se maintenir, voire augmenter avec le développement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et de son trafic aérien ainsi que la mise en service du contournement Est de Roissy (RN104) augmentant le trafic routier ainsi qu'avec l'arrivée de la L17 pour sa partie en tranchée ouverte, la gare du Mesnil-Amelot et l'arrière-gare. Pour sa partie située en souterrain, dans les emprises aéroportuaires, la L17 n'aura pas d'impact comparé aux bruits précités, sur les alentours et

3.6.4 Pollution lumineuse

L'aire d'étude se situe dans une zone fortement exposée à la pollution lumineuse. La luminosité nocturne y est globalement élevée, en particulier dans le secteur de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et les espaces situés à proximité immédiate de ce dernier.

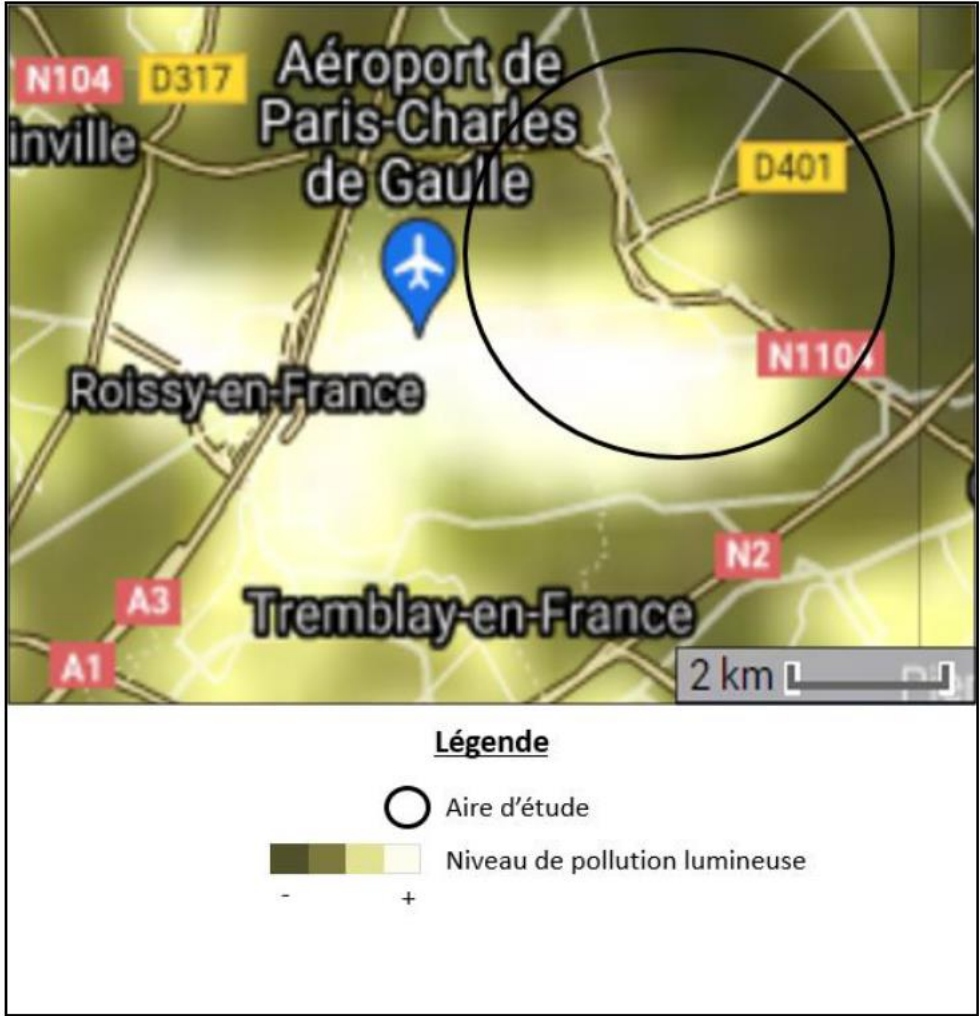


Figure 61 : Pollution lumineuse au niveau de l'aire d'étude (Source : Blue Marble Navigator, National Oceanic and Atmospheric Organization Earth Observatory Group)

Perspectives d'évolution en l'absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

L'ambiance lumineuse au niveau du Mesnil-Amelot devrait sensiblement évoluer dans le futur. La prise en compte des enjeux énergétiques et écologiques dans les documents d'urbanisme locaux permettra une gestion plus raisonnée de l'éclairage artificiel. Toutefois cette évolution est limitée par la présence de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle à proximité et des axes routiers majeurs (RD et RN104). De même, indépendamment des modifications de la gare permises par la révision allégée, l'arrivée de la L17, dont une partie est en tranchée ouverte, et de la gare du Mesnil-Amelot entraîneront des nuisances lumineuses sur des secteurs actuellement moins concernés.

3.6.5 Électromagnétisme

L'Agence nationale des fréquences (ANFR) a dénombré un peu plus de vingt sites sur lesquels des antennes relais sont implantées au sein de la commune du Mesnil-Amelot. Ces sites accueillent différents types d'antennes, à savoir :

- Des antennes pour le service de téléphonie mobile ;
- Des antennes radio PMR ;
- Des antennes dédiées au transport de signaux par faisceaux hertzien ;
- Et d'autres installations (radars météo, AIS...).

Ces antennes sont principalement situées dans le centre-bourg et au droit des plateformes aéroportuaires de Paris-Charles de Gaulle.

Une servitude de protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques (PT1), est également présente sur le territoire et concerne l'aéroport de Paris – Charles de Gaulle.

Afin d'assurer le bon fonctionnement des réseaux, des servitudes sont instituées en application des Articles L. 57 à L.62-1 du code des postes et des communications électroniques afin de protéger les centres radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques pouvant résulter du fonctionnement de certains équipements, notamment électriques.

Perspectives d'évolution en l'absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

Il n'est pas attendu d'évolution spécifique de cette thématique.

3.6.6 Vibrations

Une vibration est caractérisée par le mouvement oscillatoire d'un ensemble de points autour de leur position d'équilibre. Ce mouvement se traduit par une série d'oscillations que l'on peut décrire à partir de leur amplitude en fonction du temps et de leur durée. La durée d'une oscillation est décrite par la fréquence (F) en Hz qui correspond au nombre de cycles par seconde.

A ce jour, il n'existe pas de réglementation formalisée pour les vibrations produites par les infrastructures de transport, en phase chantier et en phase exploitation.

Actuellement, il n'existe pas en France de réglementation spécifique concernant les seuils de vibration considérés comme gênants pour les riverains, à l'exception des tirs de mines (arrêté du 22 avril 1994 relatif aux exploitations de carrières et aux installations de premier traitement des matériaux de carrières).

Le décret n°2005-746 du 4 juillet 2005, relatif aux prescriptions de sécurité et de santé applicables en cas d'exposition des travailleurs aux risques dus aux vibrations mécaniques et modifiant le Code du travail, fixe des seuils journaliers à ne pas dépasser pour les travailleurs. Ces seuils sont beaucoup plus élevés que les valeurs à partir desquelles un riverain pourrait ressentir une gêne, ils ne sont pas applicables aux vibrations environnementales.

La norme ISO 2631-2 :1989 a défini un certain nombre de seuils de valeurs d'amplitudes de vibrations au-delà desquels une gêne par perception tactile est avérée. Cependant, cette norme a été remplacée en avril 2003 par la norme ISO 2631-2 :2003 qui ne présente pas de seuils de gêne.

La commune du Mesnil-Amelot est concernée par les vibrations liées au trafic routier et aérien.

Perspectives d'évolution en l'absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

L'évolution du réseau routier (Mise en œuvre du contournement Est de Roissy) et l'augmentation du trafic aérien attendue entraîneront une augmentation des vibrations.

3.7 Risques technologiques

3.7.1 Risque industriel – installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

Toute exploitation industrielle ou agricole susceptible de créer des risques ou de provoquer des pollutions ou nuisances, notamment pour la sécurité et la santé des riverains, est une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

Sont distinguées :

- Les installations soumises à déclaration : pour les activités les moins polluantes et les moins dangereuses. Une simple déclaration de l'activité en préfecture est nécessaire ;
- Les installations soumises à enregistrement : pour les secteurs dont les mesures techniques pour prévenir les inconvénients sont bien connues (stations-service, entrepôts, etc.), un régime d'autorisation simplifiée, ou régime dit d'enregistrement, a été créé en 2009 ;
- Les installations soumises à autorisation : pour les installations présentant des risques ou des nuisances plus importantes. L'exploitant doit faire une demande d'autorisation avant toute mise en service, démontrant l'acceptabilité du risque et des niveaux d'émission. Cette demande d'autorisation comporte notamment une étude de dangers et une étude d'impact. Elle fait l'objet d'une enquête publique, avant la décision de l'État (Préfet).

Les installations SEVESO Seuil Bas et Seuil Haut sont une catégorie particulière d'installations soumises à autorisation. Le classement SEVESO est lié à la présence sur le site de certaines substances dangereuses en quantités importantes. Les installations SEVESO sont susceptibles de générer des effets dangereux importants à l'extérieur du site et donnent lieu, pour les SEVESO seuil haut, à la mise en place de dispositions de maîtrise de l'urbanisme (instauration de servitudes d'utilité publique, Plans de Prévention des Risques Technologiques - PPRT). Le tableau ci-après donne une correspondance entre l'ampleur du risque et le classement ICPE ou SEVESO des établissements. Cette classification s'opère pour chaque établissement en fonction de différents critères : activités, procédés de fabrication, nature et quantité des produits élaborés, stockés, etc. La nature du risque ou de la nuisance dépend notamment du critère de danger.

Nature du risque ou de la nuisance	Classement ICPE	Classement Seveso
Nuisance ou risque faible	Déclaration (D)	-
Nuisance ou risque modéré	Enregistrement (régime Autorisation simplifié) (E)	-
Nuisance ou risque important	Autorisation (A)	-
Risque important	Autorisation (A)	Seuil bas
Risque majeur	Autorisation avec servitude d'utilité publique (AS)	Seuil haut

Tableau 9 : Correspondance entre l'ampleur du risque et le classement ICPE ou SEVESO

L'aire d'étude contient 16 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) non classée SEVESO. Les caractéristiques de cette ICPE sont données dans le tableau ci-après.

Tableau 10 : Caractéristiques des ICPE situées dans l'aire d'étude (Source : Géorisques)

Nom	Famille d'installation classée	Régime	Statut actuel
ADP-CHARLES DE GAULLE	Non renseigné	Autorisation	Non SEVESO
ADP-Roissy Charles de Gaulle	Non renseigné	Autres régimes	Non SEVESO
ALLIANCE PLASTIQUE	Industrie	Autres régimes	Non SEVESO
ARIC SA (ex SNC DES SAULES)	Non renseigné	Enregistrement	Non SEVESO
BHARLEV INDUSTRIES (site n°1)	Industrie	Enregistrement	Non SEVESO
CIF KEOLIS	Non renseigné	Autres régimes	Non SEVESO
Compagnie de Production Alimentaire	Industrie	Autres régimes	Non SEVESO
EQIOM BETONS	Industrie	Enregistrement	Non SEVESO
IMPACT SN (ex FRPC CONQUET)	Non renseigné	Autres régimes	Non SEVESO
LAUDE	Non renseigné	Autres régimes	Non SEVESO
NEWREST INFLIGHT	Non renseigné	Autres régimes	Non SEVESO
PARIS AIR CATERING (ex BRUNEAU PEGORIER)	Non renseigné	Autres régimes	Non SEVESO
ROISSY EMBALLAGE & LOGISTIQUE	Non renseigné	Autres régimes	Non SEVESO
SAS SIRIUS	Non renseigné	Autres régimes	Non SEVESO
SED ENTREPOTS ED.DUBOIS & FILS	Non renseigné	Autorisation	Non SEVESO
SERVAIR établissement n°2	Non renseigné	Autres régimes	Non SEVESO

Ces ICPE ne se situent pas au droit des sites concernés par la révision alléguée du PLU.

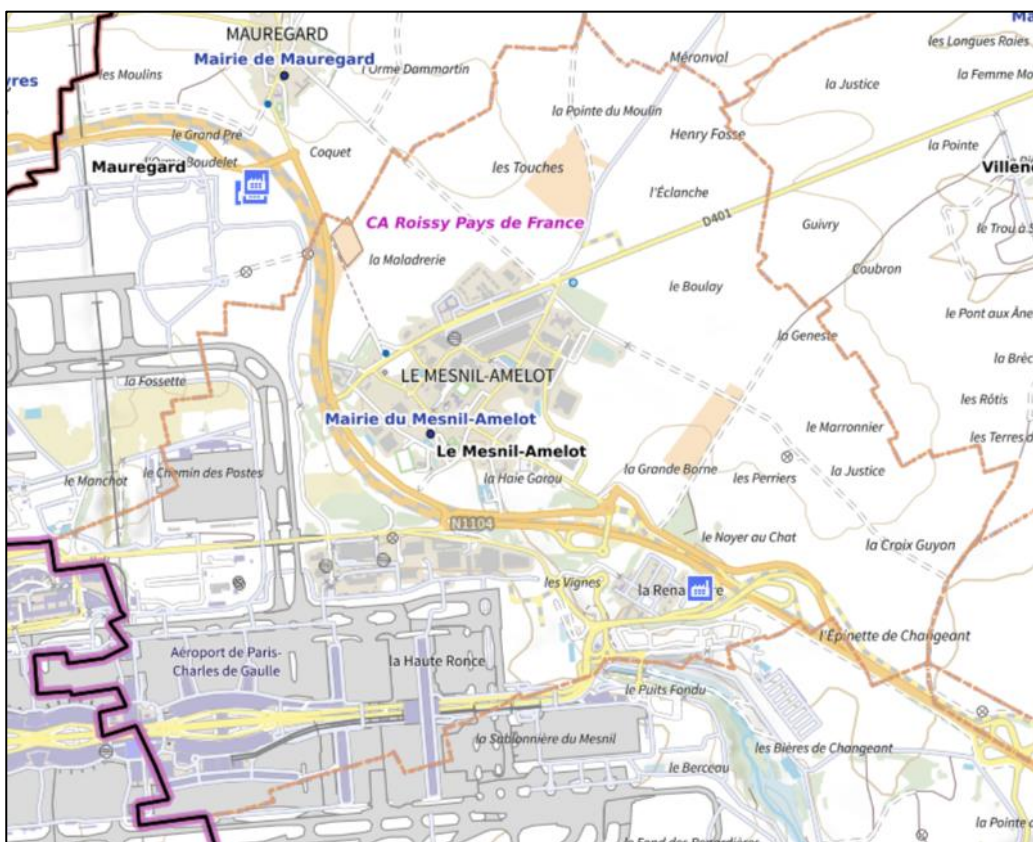


Figure 62 : ICPE au niveau de l'aire d'étude (Source : Géorisques)

Perspectives d'évolution en l'absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

Aucune évolution particulière n'est à attendre vis-à-vis du risque industriel.

3.7.2 Risque de pollution des sols : BASIAS, BASOL, SIS

Les sites pollués ou potentiellement pollués (BASOL) de même que les sites ayant accueilli des installations industrielles ou des activités de service (BASIAS) sont recensés en vue d'identifier des secteurs où la pollution des sols est potentiellement importante. En cas de pollution avérée, l'État peut mettre un Secteur d'Information sur les Sols (SIS) en place (article L.125-6 du code de l'environnement).

Quinze anciens sites industriels et activités de service (BASIAS) sont présents sur la commune du Mesnil-Amelot ; ils sont présentés dans le tableau ci-après. Il faut bien noter que ces sites BASIAS ne sont pas automatiquement synonymes de sols pollués. Leur présence incite néanmoins à la prudence, à procéder à un diagnostic de pollution des sols avant de réaliser un nouvel aménagement par exemple.

Tableau 11 : Sites BASIAS identifiés sur la commune du Mesnil-Amelot (Source : Géorisques)

Identifiant du site	Nom de l'établissement	Secteur d'activité	Statut actuel
IDF7700432	Aéroport de Paris ADP	Aéroport et carburant	En activité
IDF7701969	Municipalité du Mesnil-Amelot	Collecte et stockage des déchets non dangereux dont les ordures ménagères	En activité
IDF7702232	Mesnil Plastic	Fabrication, transformation et/ou dépôt de matières plastiques de base (PVC, polystyrène...)	Activité terminée
IDF7708452	Bouygues travaux publics	Travaux publics	En activité
IDF7707192	Peyrat E.	Garages, ateliers, mécanique et soudure ; Commerce de gros, de détail, de desserte de carburants en magasin spécialisé (station-service de toute capacité de stockage)	En activité
IDF7707624	SHELL	Commerce de gros, de détail, de desserte de carburants en magasin spécialisé (station-service de toute capacité de stockage)	En activité
IDF7702239	Paris-Maubeuge (Garage)	Commerce de gros, de détail, de desserte de carburants en magasin spécialisé (station-service de toute capacité de stockage) ; Dépôt de liquides inflammables (D.L.I.) ; Dépôt d'immondices, dépotoir à vidanges (ancienne appellation des déchets ménagers avant 1945) ; Garages, ateliers, mécanique et soudure	En activité
IDF7708453	Bharlev Industries	Industries alimentaires	En activité
IDF7702657	Courriers de l'Île-de-France	Dépôt de liquides inflammables (D.L.I.) ; Fabrication de produits métalliques, à l'exception des machines et des Equipements, Garages, ateliers, mécanique et soudure ; Carrosserie, atelier d'application de peinture sur métaux, PVC, résines, plastiques (toutes pièces de carénage, internes ou externes, pour véhicules...)	En activité
IDF7708457	AMELOT ROISSY Hôtel	Production et distribution d'eau ; assainissement, gestion des déchets et dépollution	En activité
IDF7708019	Garnier (ancien établissements)	Chaudronnerie, tonnellerie	En activité
IDF7708455	Compagnie de Production Alimentaire	Industries alimentaires	En activité

IDF7708454	Bruneau et Pégurier	Industries alimentaires	En activité
IDF7708456	Vermeulen Matériaux	Matériaux de construction	En activité
IDF7709677	Buffault (Ets)	Station-service	En activité
IDF7709678	Hôtel de la Pomme d'Or	Station-service	En activité

Aucun de ces sites BASIAS ne se situe au droit du secteur concerné par la révision allégée du PLU.

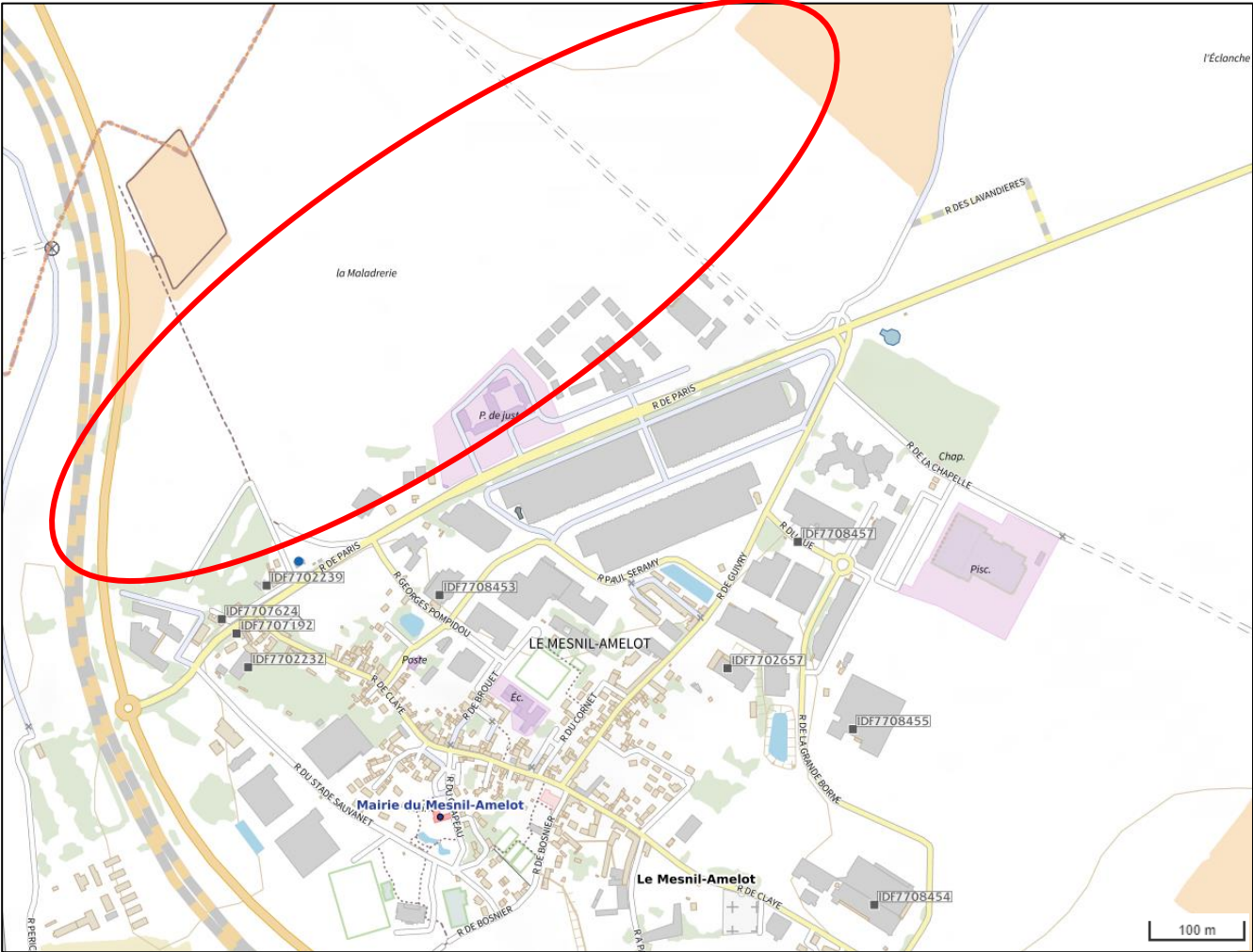


Figure 63 : Sites BASIAS à proximité des aménagements prévus dans le cadre de la L17, concernés par la révision allégée du PLU (Source : Géorisques)

Il n’y a pas de Secteurs d’Information sur les Sols (SIS) ou de sites pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif (BASOL) répertoriés sur la commune du Mesnil-Amelot.

Perspectives d'évolution en l'absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

À ce jour, la plupart des sites BASIAS sont toujours en activité. Aucune opération d’aménagement à court, moyen ou long terme permettant éventuellement une dépollution des sols n’est programmée. Il n’est pas non plus prévu l’implantation de nouveaux sites industriels potentiellement polluants. Ainsi, il n’est pas attendu d’évolution particulière du risque de pollution des sols sur la commune du Mesnil-Amelot.

3.7.3 Risques transport de matières dangereuses (TMD)

Le risque Transport de Marchandises Dangereuses, ou TMD, correspond aux accidents pouvant se produire pendant le transport des marchandises en question. Il est donc lié à la présence d'axes (routiers, ferroviaires, fluviaux) ou de canalisations via lesquels elles sont transportées.

Le Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM) de la Seine-et-Marne, publié en 2017, indique qu'un accident impliquant des matières dangereuses peut se produire sur n'importe quel axe ou infrastructure de transport du territoire. L'ensemble du département est donc concerné par le risque Transport de Matières Dangereuses (TMD).

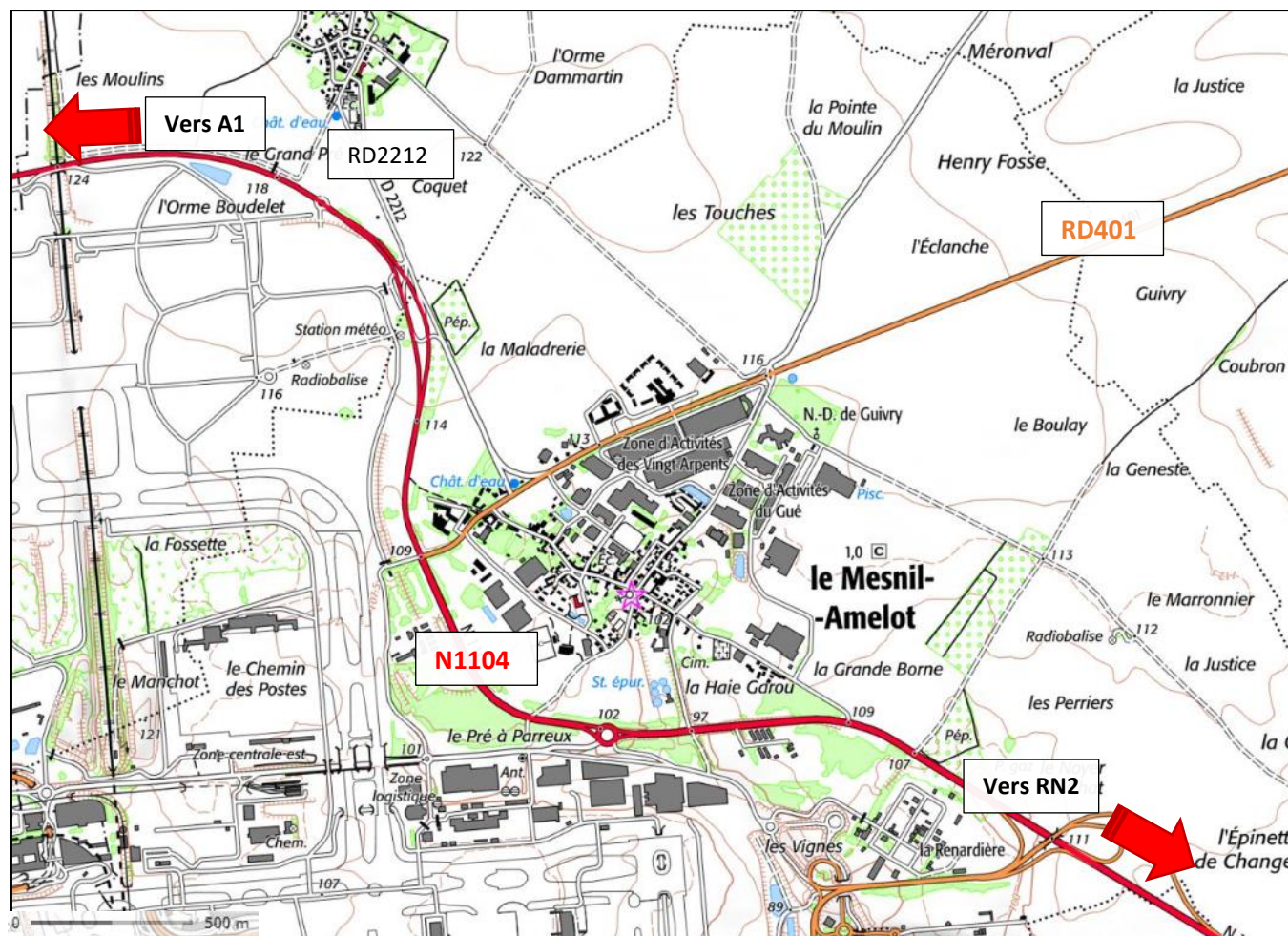


Figure 64 : Réseau routier (principaux axes) sur la commune du Mesnil-Amelot (Source : IGN)

Les principales infrastructures routières desservant la commune du Mesnil-Amelot sont la RD 401, la RD 2212 et la N 1104. La RD 401 et la N 1104 sont a priori plus fortement associées au risque TMD puisqu'elles supportent un trafic routier plus important, dont des poids lourds.

L'aire d'étude comporte également des canalisations de transport d'hydrocarbures et de gaz :

- Deux conduites de gaz, une dans la partie ouest du territoire communal et une dans la partie est ;
- Une conduite d'hydrocarbures qui traverse la commune du nord-ouest au sud-est en passant par sa partie centrale ;
- Et un ensemble de conduites d'hydrocarbures au droit des plateformes aéroportuaires de Paris-Charles de Gaulle.

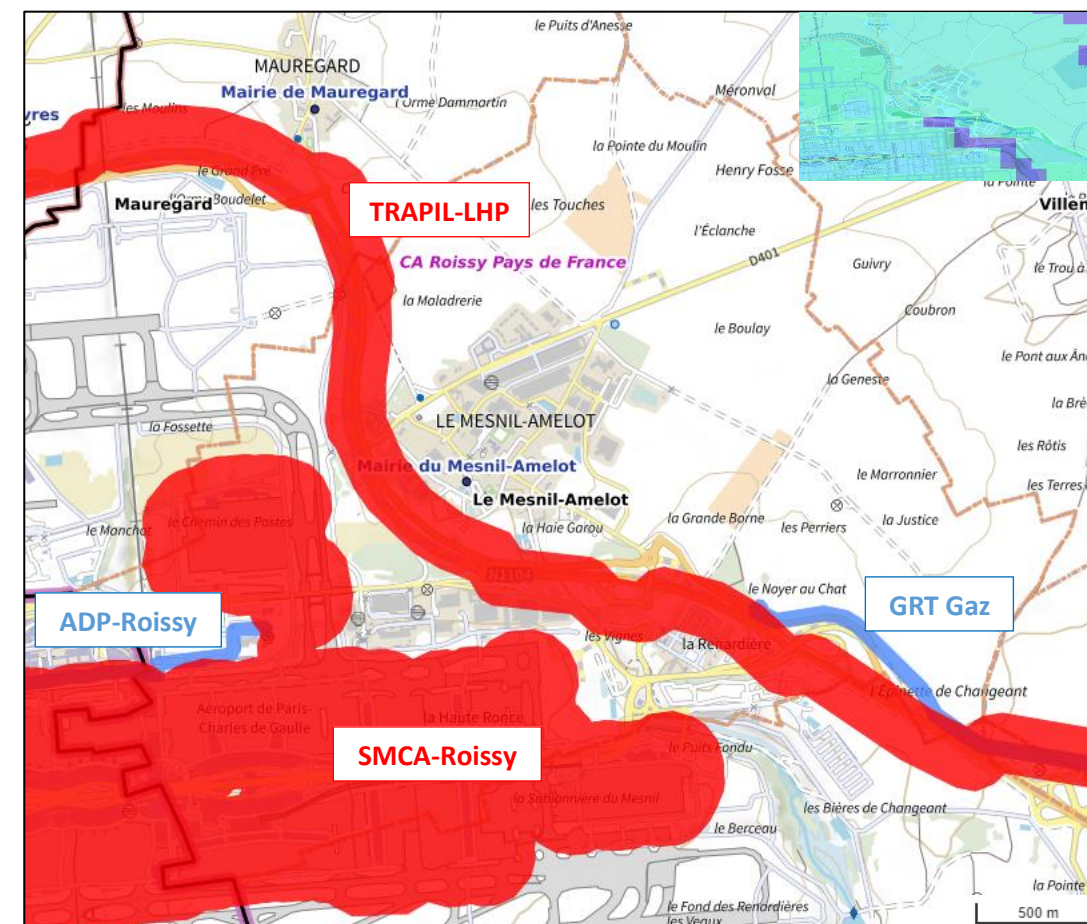


Figure 65 : Transport de matières dangereuses par canalisation au niveau de l'aire d'étude (Source : Géorisques)

Perspectives d'évolution en l'absence de mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU

Il n'est pas attendu d'évolution particulière de cette thématique.

3.8 Synthèse des enjeux

Ci-dessous est donnée une synthèse des enjeux de l'état initial de l'environnement sur le périmètre communal ainsi qu'au droit des secteurs concernés par la révision allégée du PLU. Le niveau de chaque enjeu est également précisé.

Tableau 12 : Synthèse des enjeux

Thématique	Enjeux à l'échelle communale	Enjeux au droit des secteurs concernés par la révision allégée
Topographie	Le Mesnil-Amelot présente une topographie relativement plane avec une altitude comprise entre 107 et 116 m NGF. Enjeu faible	
Géologie	Les formations géologiques rencontrées au niveau du territoire sont : les limons des plateaux, les calcaires de Saint-Ouen et les sables du Bartonien. On note également la présence de sablons affleurant sur la majorité de la surface communale, pouvant être utilisés comme ressources dans différents secteurs industriels et du BTP. Enjeu faible	
Hydrogéologie	Deux masses d'eau souterraine sont présentes au niveau de la commune du Mesnil-Amelot : l'Albien-Néocomien captif et l'Éocène du Valois. Ces masses d'eau présentent un bon état chimique et quantitatif. La masse d'eau de l'Albien-Néocomien captif est principalement utilisée pour l'alimentation en eau potable mais aucun captage AEP n'a été identifié au sein du périmètre communal. La gestion des eaux souterraines sur le territoire est encadrée par le SDAGE Seine Normandie. Enjeu faible	
Eaux superficielles	Aucun cours d'eau ou plan d'eau n'est présent sur la commune du Mesnil-Amelot. Absence d'enjeu	

Climat	La commune bénéficie d'un climat de type océanique dégradé. Elle est également parfois concernée par des événements climatiques de type orage ou brouillard. Par ailleurs, une partie du territoire communal est soumise au phénomène d'îlot de chaleur urbain (ICU). À noter également que la commune est concernée par plusieurs plans et programmes en lien avec l'adaptation du territoire au changement climatique : PCAET, SRCAE, PCAET. Enjeu faible	
Risques naturels	Le Mesnil-Amelot est située en zone d'aléa sismique de niveau 1 et en zone d'exposition moyenne à l'aléa retrait-gonflement des argiles. Elle est également concernée par les phénomènes de ruissellement. Enjeu faible	
Espaces protégés	La commune ne comporte aucune zone Natura 2000, ZNIEFF ou APB. De plus, ces sites sont relativement éloignés. Absence d'enjeu	
Réservoirs et continuités écologiques	Un corridor écologique de la trame verte du SRCE de l'Île-de-France traverse le territoire communal. Il s'agit d'un corridor à préserver. Enjeu faible	Aucun corridor écologique ou réservoir de biodiversité ne traverse les secteurs concernés par la révision allégée n°1 du PLU. Absence d'enjeu
Faune, flore, habitats	Lors des inventaires menés par Alisea en 2014 dans le cadre de l'élaboration du PLU, plusieurs espèces faunistiques et floristiques remarquables ont été identifiées. 7 espèces protégées ont également été observées (1 sp flores, 1 sp reptiles, 5 sp oiseaux). En termes d'habitats naturels, le territoire communal se compose en grande partie de surfaces agricoles et de friches. Sont également présents des espaces boisés. Plusieurs enveloppes d'alerte zone humide sont également présentes. Enjeu fort	2 espèces d'oiseaux protégés à enjeu fort et 1 espèce protégée à enjeu modéré ont été recensées au sein des emprises concernées par la révision du PLU. Aucune zone humide potentielle n'est présente au niveau de ces secteurs. Enjeu fort

Contexte socio-économique	En 2018, 1 043 habitants sont recensés sur la commune du Mesnil-Amelot. Le parc de logements se compose de 377 logements dont 83% de résidences principales et 13% de logements vacants. La part d'actifs s'élève à 67%. Le taux de chômage s'élève à 13%. La majorité des 4 982 emplois présents sur la commune concerne les secteurs du commerce, des transports et services divers. L'activité économique du Mesnil-Amelot est en partie liée à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Des équipements de commerces et services sont également localisés dans le centre-bourg de la commune ou dans les zones d'activités à proximité. Enjeu modéré	
Occupation du sols	La commune du Mesnil-Amelot est composée à 45% d'espaces agricoles, 51% de milieux artificialisés et 4% de milieux semi-naturels. L'artificialisation des sols a connu une forte augmentation depuis les années 1990 avec la réalisation de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Cette tendance se poursuit à l'heure actuelle Enjeu fort	Les évolutions du plan de zonage du PLU concernent la zone agricole. Enjeu fort
Déplacements	Le territoire communal est couvert par un document de planification en lien avec la mobilité : le PDUIF. La commune est desservie par plusieurs axes routiers structurants (RD401, RD2212, N1104), lignes de bus (67, 701, 702, 751 et 755). À noter également qu'il est prévu à l'horizon 2030, l'implantation de trois gares de la ligne 17 Nord du GPE sur la commune. La commune comporte également 1,5 km d'aménagements cyclables. Enjeu faible	
Réseaux et servitudes	Le Mesnil-Amelot comporte plusieurs conduites de gaz et d'hydrocarbures. La gestion des réseaux d'alimentation en eau et d'assainissement est déléguée à des acteurs intercommunaux. Il comprend également de nombreuses servitudes d'utilité publique. Enjeu fort	Une servitude TRAPIL-LHP est présente au niveau de l'OA 3903P ainsi qu'une servitude aérodrome (PT1) Enjeu modéré

Énergie	L'alimentation énergétique des habitations et des activités du Mesnil-Amelot repose actuellement sur l'électricité, le gaz de ville et le fuel. Le Mesnil-Amelot présente toutefois des potentiels pour les énergies renouvelables (géothermie notamment). Enjeu faible	
Déchets	La collecte des déchets sur la commune du Mesnil-Amelot est assurée par le Sigidurs, dont les centres de tri et de valorisation se situent sur la commune de Sarcelles. Aucune déchetterie n'est présente sur le territoire communal. Enjeu faible	
Paysage et patrimoine	Le Mesnil-Amelot s'inscrit dans l'ensemble paysager de la Plaine de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Ce paysage autrefois agricole a été fortement bouleversé à partir des années 1970 avec la création de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Des reliquats de cet ancien paysage sont encore visibles aujourd'hui (corps de ferme). Ces derniers ont été reconvertis en logements ou sont à l'abandon. Les logements plus récents s'inspirent de l'architecture de ces derniers. Un monument historique, l'Église Saint-Martin, est également présent dans le centre-bourg. La commune porte une attention particulière à la valorisation du paysage et à la conservation des caractéristiques de l'ancien paysage rural. À ce titre, plusieurs enjeux sont inscrits au PLU. Enjeu fort	Le secteur d'implantation des aménagements de la L17 s'insère dans un paysage agricole dégagé présentant des vues remarquables vers le Nord-Est. Un diagnostic archéologique n'a pas été considéré comme nécessaire par la DRAC. Enjeu modéré
Établissements déclarant des rejets polluants	Deux établissements déclarant des rejets et des transferts de polluants ont été recensés sur la commune du Mesnil-Amelot : Paris Air Catering Centre et une centrale thermo-frigo-électrique du groupe ADP. Enjeu faible	

Qualité de l'air	La qualité de l'air au Mesnil-Amelot est globalement moyenne au cours de l'année avec des jours où elle est dégradée voire mauvaise. Néanmoins, les seuils de recommandation de l'OMS sont respectés. Les principales sources d'émissions polluantes proviennent de l'exploitation de la plateforme aéroportuaire. Enjeu modéré	
Nuisances sonores	La commune du Mesnil-Amelot est sujette à des niveaux sonores relativement élevés dus au trafic routier et aérien. Elle est couverte par le PPBE de Seine-et-Marne et le PEB de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Enjeu modéré	Les secteurs concernés par la révision allégée n°1 du PLU sont soumis à des niveaux sonores non modérés. Ils se situent en zone A et B du PEB de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Présence d'un centre de rétention administratif. Enjeu modéré
Pollution lumineuse	Le territoire communal se situe dans une zone fortement exposée à la pollution lumineuse avec la présence de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Enjeu faible	
Électromagnétisme	Plusieurs antennes relais sont présentes sur la commune du Mesnil-Amelot, en particulier au niveau de la plateforme aéroportuaire et dans le centre-bourg. Enjeu faible	
Vibrations	Absence d'enjeu sur le secteur concerné par la révision allégée	
Risque industriel (ICPE)	16 ICPE en fonctionnement sont recensées au niveau de la commune du Mesnil-Amelot. Aucun site SEVESO n'est identifié. Enjeu faible	Aucune ICPE n'est présente au droit des secteurs concernés par la révision allégée n°1 du PLU. Absence d'enjeu
Pollution des sols	15 sites BASIAS sont présents sur la commune du Mesnil-Amelot. Enjeu faible	Aucun site BASIAS n'est présent au droit des secteurs concernés par la révision allégée n°1 du PLU. Absence d'enjeu

Risque TMD	Le territoire communal présente plusieurs vecteurs de transport de matières dangereuses : les axes routiers (RD401, RD2212, N11104, RD401) et les canalisations de gaz et d'hydrocarbures. Enjeu faible
------------	--

4 Analyse des incidences de la révision allégée du PLU sur l'environnement et mesures ERC associées

4.1 Modifications apportées au PLU

La présente révision allégée du PLU de la commune du Mesnil-Amelot porte sur la modification :

- Du plan de zonage : suppression et création/modification d'emplacements réservés, modification des zones IIAUE et UH ;
- Du règlement des zones : IIAUE, A et UH.

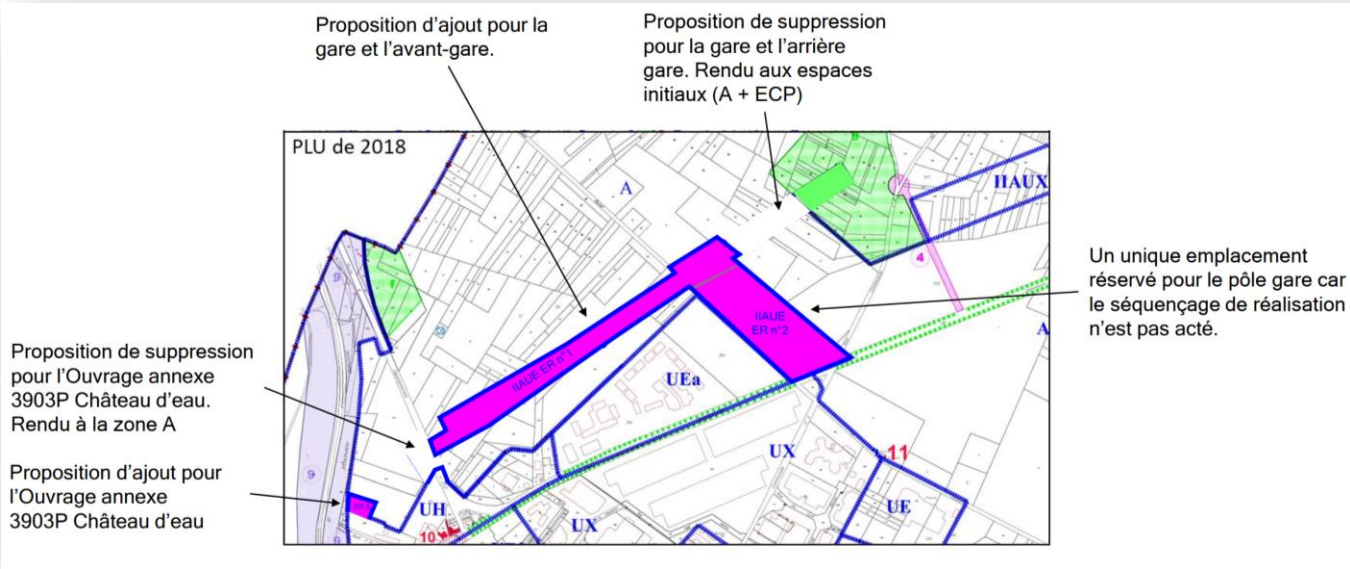


Figure 66 : Adaptation du zonage du PLU

Les évolutions apportées au PLU par la présente procédure sont développées dans la partie 2.1 ci-dessus.

4.2 Évaluation des effets de la révision allégée du PLU et mesures associées

4.2.1 Effets sur le milieu physiques et mesures associées

4.2.1.1 Topographie

Incidences

La révision allégée du PLU permet la réalisation des aménagements modifiés nécessaires à la Ligne 17.

La Ligne 17 sur le territoire du Mesnil-Amelot sera en partie réalisée en tranchée couverte et tranchée ouverte ce qui aura un impact local sur la topographie, en zone IIAUE modifiée.

La topographie des emprises reclassées en zone A ne sera pas modifiée par rapport à la situation actuelle.

Mesures

Les aménagements paysagers de l'infrastructure en zone IIAUE et en zone UH viendront diminuer l'incidence visuelle des modifications du relief.

4.2.1.2 Géologie et hydrogéologie

La révision allégée n°1 du PLU du Mesnil-Amelot n'aura pas d'incidence sur la géologie ou l'hydrogéologie du territoire communal.

En l'absence d'effet négatif notable, aucune mesure particulière n'est à prévoir.

4.2.1.3 Climat

La révision allégée n°1 du PLU permettant la réalisation des aménagements modifiés liés à la ligne 17 n'aura pas d'impact négatif sur le climat.

En l'absence d'effet négatif notable, aucune mesure particulière n'est à prévoir.

4.2.1.4 Risques naturels

Incidences

La révision allégée n°1 du PLU du Mesnil-Amelot permet la réalisation des aménagements modifiés liés à la L17.

L'une de ces modifications est la réalisation en tranchée de la ligne, en zone IIAUE. Les écoulements des bassins versants amont seront interceptés par l'infrastructure, ce qui engendre un risque d'inondation par ruissellement.

Les autres évolutions de projet permises par cette révision ne sont pas de nature à aggraver les risques naturels.

Mesures

Dans le cadre de ses études la L17 prévoit des mesures de gestion des eaux pluviales adaptées permettant de réduire ce risque.

Le Titre I des dispositions générales du PLU du Mesnil-Amelot comporte en son Chapitre 7 - Règles communes à l'ensemble des zones, un article 4 relatif notamment à la gestion des eaux pluviales, applicable au projet de la ligne 17 Nord. Ces dispositions sont respectées par le projet.

Le projet de la Ligne 17 Nord prévoit la mise en place d'un dispositif performant pour en assurer la gestion.

Le projet prévoit le dimensionnement des ouvrages de gestion sur la base d'une pluie de référence d'occurrence minimale de 20 ans (durée de 2 à 6 heures) sur le secteur du Mesnil-Amelot, selon le règlement du service d'assainissement de Roissy Pays de France.

La gestion s'appuie sur un recours à l'infiltration, la récupération des eaux dans un bassin qui permettra d'assurer le traitement des eaux, et le rejet de la partie restante au sein du réseau local. Pour assurer ces rejets, une convention sera mise en place entre la Société du Grand Paris et le gestionnaire local. Les quantités et les qualités de ces eaux respecteront les normes actuellement en vigueur sur le territoire.

4.2.2 Effets sur le milieu naturel et mesures associées

4.2.2.1 Zonages réglementaires

De manière générale, la révision de PLU n'aura pas d'incidence sur les intérêts protégés par les zonages réglementaires, en particulier Natura 2000 et ZNIEFF, qui sont éloignés des secteurs concernés et en l'absence d'incidence sur les continuités écologiques.

4.2.2.2 Faune, flore et habitats

Incidences

La révision allégée du PLU du Mesnil-Amelot permettra la réalisation d'une avant-gare à la place de l'arrière-gare et le déplacement d'un ouvrage annexe.

Afin d'éviter l'impact sur la pépinière et sur l'Œdicnème criard notamment, une réflexion a été menée afin de déplacer l'arrière gare en avant gare. Ainsi, l'impact est totalement évité et permet de préserver 7 203 m² d'habitat favorable à l'Œdicnème criard, espèce à enjeu fort.

Cet espace qui est classé en zone IIAUE est reclassé en zone A sur une surface de 7 203 m². L'espace vert à protéger G est étendu (sur les emprises antérieurement déclassées par la mise en compatibilité avec la déclaration d'utilité publique de la ligne 17).

Les espèces observées au sein des emprises concernées par la révision du PLU pourront se reporter sur les zones alentour pour leur alimentation. Ces espèces ne seront pas impactées par les travaux.

La révision allégée du PLU aura donc un impact positif sur les habitats et espèces protégées.

Mesures

Les mesures de réduction qui seront mises en œuvre pour les espèces à enjeu fort citées en page 25 sont les suivantes :

- l'adaptation du démarrage des périodes de travaux préparatoires pour éviter d'impacter les espèces présentes,
- la limitation le plus possible des emprises chantier pour réduire les effets sur les habitats,
- la remise en état des emprises chantier temporaires après les travaux pour proposer de nouveau des habitats aux espèces (restauration d'un couvert végétal herbacé et arbustif).

Également, dans le cadre du projet de la future ligne de métro, l'intégralité des incidences sur les espèces protégées et leurs habitats, n'ayant pu être évitées ou réduites, font l'objet de mesures compensatoires présentées dans le cadre de dossiers spécifiques au projet. Il est proposé dans les dossiers réglementaires de la ligne 17 Nord la réalisation d'une mesure compensatoire, localisée dans le Parc de la Patte d'Oie à Gonesse, qui sera favorable aux espèces des milieux ouverts, dont font partie les espèces citées précédemment. Cette mesure comprend la restauration de milieux favorables à l'alimentation et la reproduction de ces espèces.

Bien que l'impact sur l'Œdicnème criard soit totalement évité, la SGP conserve sa mesure compensatoire mise en œuvre pour les travaux de la ligne 17 pour l'espèce :

- Création de milieux favorables à l'accueil de l'Œdicnème criard en période de nidification à Claye-Souilly (77).

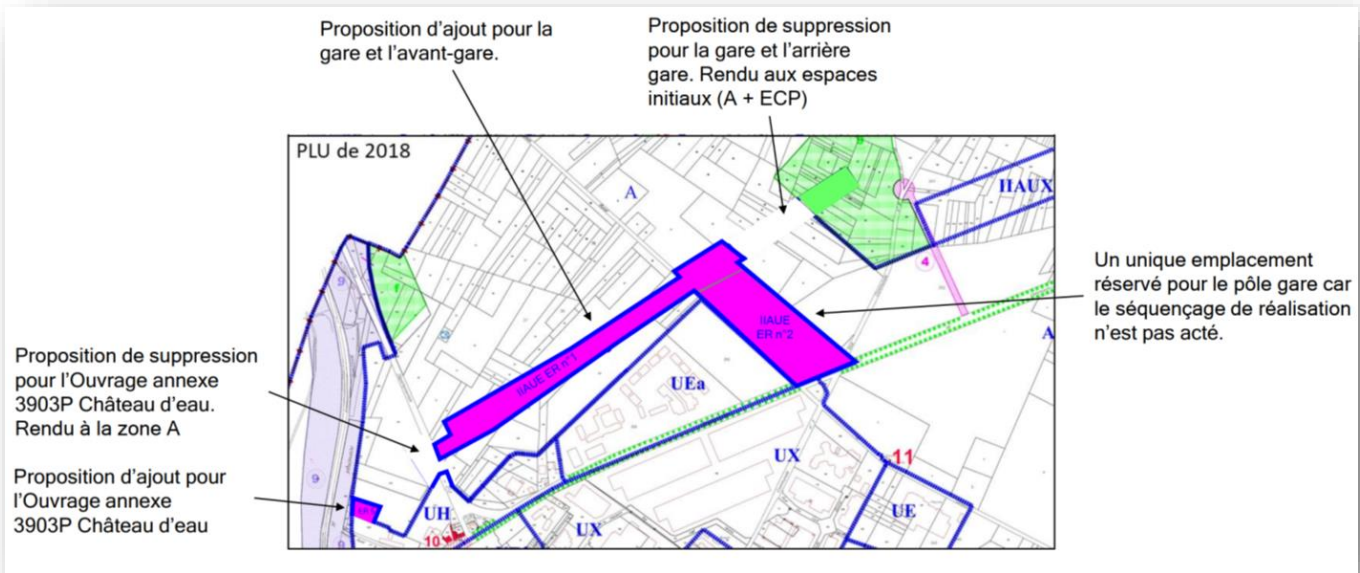


Figure 67 : Localisation de l'évitement de la pépinière, habitat d'espèce protégée (Source : Ville 2022)

S'agissant de l'effet global de la Ligne 17 Nord sur les espèces protégées, des précisions peuvent être apportées. L'étude relative à l'analyse quantitative des pertes et gains potentiels de biodiversité mentionnée dans l'avis de l'autorité environnementale a été réalisée dans le cadre des procédures administratives mises en œuvre pour le projet de ligne 17 Nord. Elle conclut à un effet final positif sur les espèces, avec la mise en œuvre des différentes mesures ERC (évitement, réduction, compensation).

Le calcul théorique de la variation de la qualité des habitats montre l'atteinte de l'équivalence écologique au niveau des milieux ouverts à semi-ouverts et milieux boisés.

L'application faite de la méthode d'évaluation de l'équivalence écologique apporte des éléments quantifiés permettant de justifier le bon dimensionnement des mesures de compensation. Les gains estimés sont supérieurs aux pertes.

4.2.3 Effets sur le milieu humain

4.2.3.1 Contexte socio-économique

Incidences

La révision du PLU entraîne l'augmentation de 1,1 ha de la zone IIAUE. La configuration des zones IIAUE et A est modifiée comme détaillé dans la partie 2.1 ci-dessus.

Dans cette zone, à l'exception des occupations autorisées sous conditions, sont interdites toutes les occupations et utilisations du sols en l'absence de déclaration d'utilité publique afférente aux infrastructures de transport public du Grand Paris Express.

Sont autorisées sous conditions :

- Les affouillements et exhaussements de sol à condition qu'ils aient un rapport direct avec des travaux de construction ou d'aménagement d'espaces libres ou d'ouvrages publics, ainsi que ceux réalisés dans le but d'améliorer la protection de l'environnement ;

- Les ouvrages, outillages, équipements ou installation techniques tel qu'ils sont définis à l'article R.421-3 du Code de l'Urbanisme ;

Cette révision entraîne la réduction de la zone UH de 0,07 ha vers la zone A. La reconfiguration des zones UH et A au niveau de l'ouvrage annexe de service (emplacement réservé n°5) entraîne la conversion de 0,28 ha de zone A en zone UH tandis que des emprises en zone UH sont intégrées à la zone A (0,35 ha).

La zone UH est une zone d'activité en transition entre le bourg et les zones d'activités communales : commerce, artisanat, hébergement hôtelier, services publics ou d'intérêt collectif et industries compatible avec la proximité de l'habitat.

Les évolutions du zonage permettront un déplacement des emprises conduisant à une augmentation de 1,03 ha de surfaces agricoles consommées. Cela représente 0,5% de l'ensemble des zones agricoles de la commune. La pépinière est totalement préservée, permettant le maintien complet de cette activité sur le territoire.

Ainsi la révision du PLU aura une incidence négative faible sur le milieu agricole.

Mesures

Les emprises intégrées aux zones IIAUE et UH ont été limitées aux stricts besoins de la ligne 17. Si la consommation de terres agricoles est plus importante, la configuration de la zone IIAUE modifiée permettra la préservation de la pépinière, qui présente des enjeux pour les espèces. Cette évolution du PLU permettra donc de réduire les incidences de la ligne 17 sur les espèces.

4.2.3.2 Occupation des sols

La consommation de terres agricoles par les aménagements modifiés de la L17 est de 9,8 ha alors qu'elle était de 8,7 ha dans sa configuration avec arrière-gare. Cela correspond à une augmentation de la consommation de terres agricoles de 1,03 ha. Toutefois, comme indiqué ci-dessus, les terres intégrées à la zone IIAUE présentent moins d'enjeux du point de vue de la biodiversité que celles de la pépinière.

La zone IIAUE est étendue de 1,1 ha par rapport au PLU en vigueur. Cette extension et la modification de la configuration de la zone permettront la réalisation de l'avant-gare. L'arrière-gare étant supprimée, l'occupation du sol ne sera pas modifiée sur ces emprises actuellement à usage agricole, qui réintègrent la zone A. La zone IIAUE peut uniquement accueillir les aménagements dédiés au Grand Paris Express et au pôle multimodal, dans le respect de la destination des emplacements réservés n°1 et 2.

Les modifications du zonage UH et A au niveau de l'ancien et du nouvel emplacement de l'ouvrage annexe permettront uniquement la réalisation de l'ouvrage annexe, en conformité avec la destination de l'emplacement réservé n°5, aucune autre construction n'est prévue sur le terrain accueillant l'ouvrage annexe. S'agissant des emprises réintégrant la zone A, l'occupation du sol ne sera pas modifiée par rapport à l'usage actuel du terrain. Le déplacement de l'ouvrage permet de préserver 0,07 ha de terres agricoles.

L'article 13 du règlement de la zone UH est modifié afin que le quota d'espaces de pleine terre ne s'applique pas au projet d'ouvrage. La mise en œuvre de cet article aurait conduit à impacter davantage de terres agricoles au niveau de l'ouvrage annexe Château d'eau.

La révision allégée du PLU ne permet que la réalisation des aménagements modifiés de la L17 et n'étend pas les zones à vocation d'habitation ou d'activité. La modification de zonages est réalisée dans la continuité des zonages U existants du PLU, permettant d'éviter le mitage du territoire.

Mesures

Les emprises intégrées aux zones IIAUE et UH ont été limitées aux stricts besoins de la ligne 17. Si la consommation de terres agricoles est plus importante, la configuration de la zone IIAUE modifiée permettra la préservation de la pépinière, qui présente des enjeux pour les espèces. Cette évolution du PLU permettra donc de réduire les incidences de la ligne 17 sur les espèces.

4.2.3.3 Déplacements

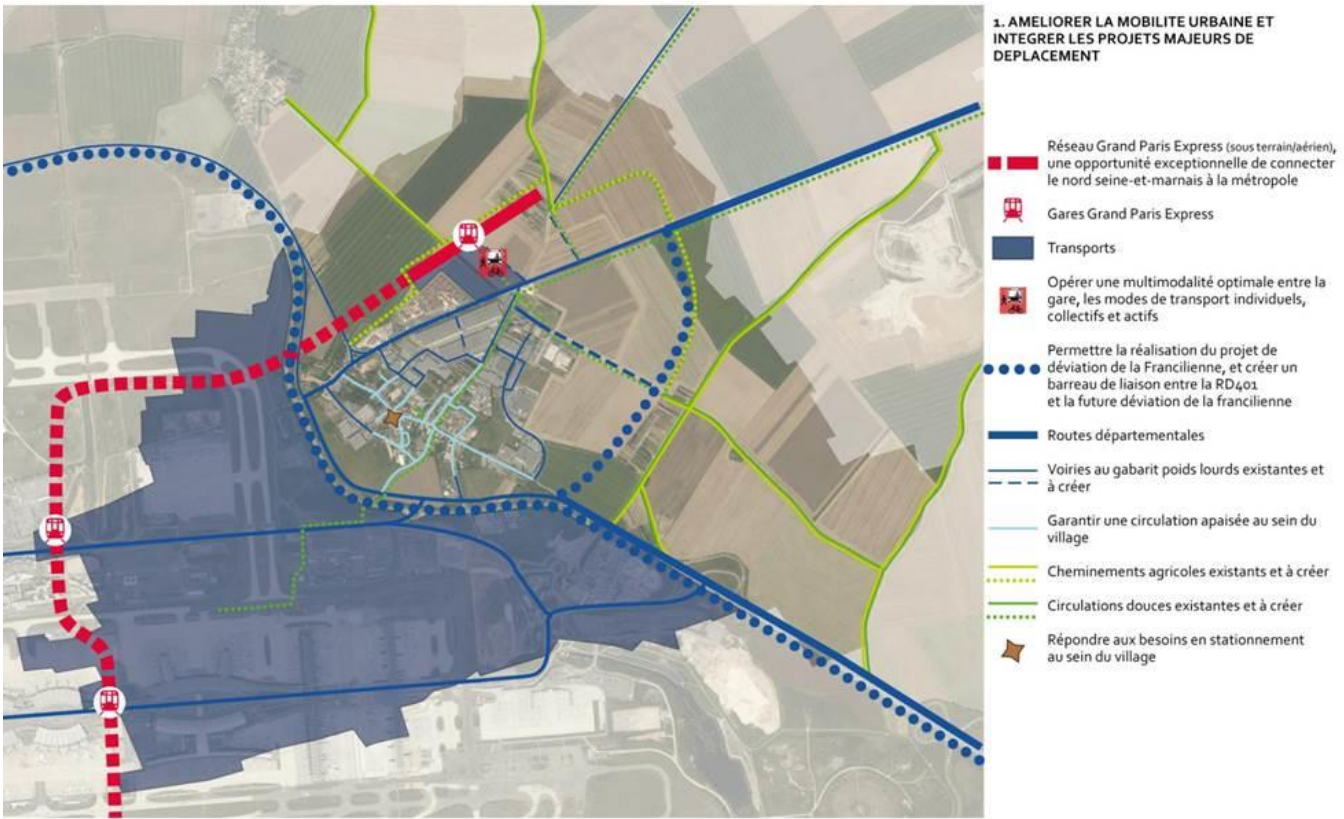
La révision du PLU n’aura pas d’incidence sur les déplacements, la gare étant d’ores et déjà prévue sur l’emplacement réservé n°1 du PLU en vigueur.

Afin d’accompagner l’arrivée de cette gare, la commune prévoit dans son PADD des dispositions pour développer les circulations douces. La première orientation du PADD est d’améliorer la mobilité urbaine et intégrer les projets majeurs de déplacement, les mesures suivantes sont en lien avec la gare et les aménagements cyclables :

- Permettre la réalisation de la ligne 17 du Grand Paris Express et des stations desservant la commune ;
- Faciliter l’accès à la gare et garantir une intermodalité optimale (Métro, bus, vélo, piétons, véhicules motorisés individuels) par un aménagement adapté ;
- Aménager des itinéraires doux à destination des piétons et cyclistes, reliant aisément les différentes fonctions de la zone urbaine, l’aéroport, la gare, les équipements structurants de la commune et les communes alentours.

À noter que le chemin rural vers Mauregard est aujourd’hui doté d’une voie cyclable dont une partie doit être acquise, démolie et recréée par la SGP en contournement du Pôle Gare.

La rue de Paris, qui dessert le pôle gare est d’ores et déjà dotée de deux pistes cyclables unidirectionnelles des deux côtés de la voirie.



De plus l’agglomération Roissy-Pays-de-France vient de valider son schéma directeur cyclable. Plusieurs itinéraires sont en interconnexion avec la future gare du Mesnil-Amelot.

L’itinéraire 1 consiste à relier Le Mesnil-Amelot à Dammartin-en-Goële. Cet itinéraire a pour vocation :

- La desserte de l’aéroport et de la future gare du Mesnil-Amelot depuis les communes au nord-ouest ;
- Desserte du lycée Charles de Gaulle de Longperrier ;
- Desserte du complexe sportif Plaine Oxygène, de la maison de l’emploi et des services techniques de la CARPF au Mesnil-Amelot ;
- Connexion avec la Scandibérique.

Les communes desservies sont : Le Mesnil-Amelot, Villeneuve-sous-Dammartin, Longperrier, Dammartin-en-Goële.

L’itinéraire 6 reliera Vémars au Mesnil-Amelot cet itinéraire a pour vocation :

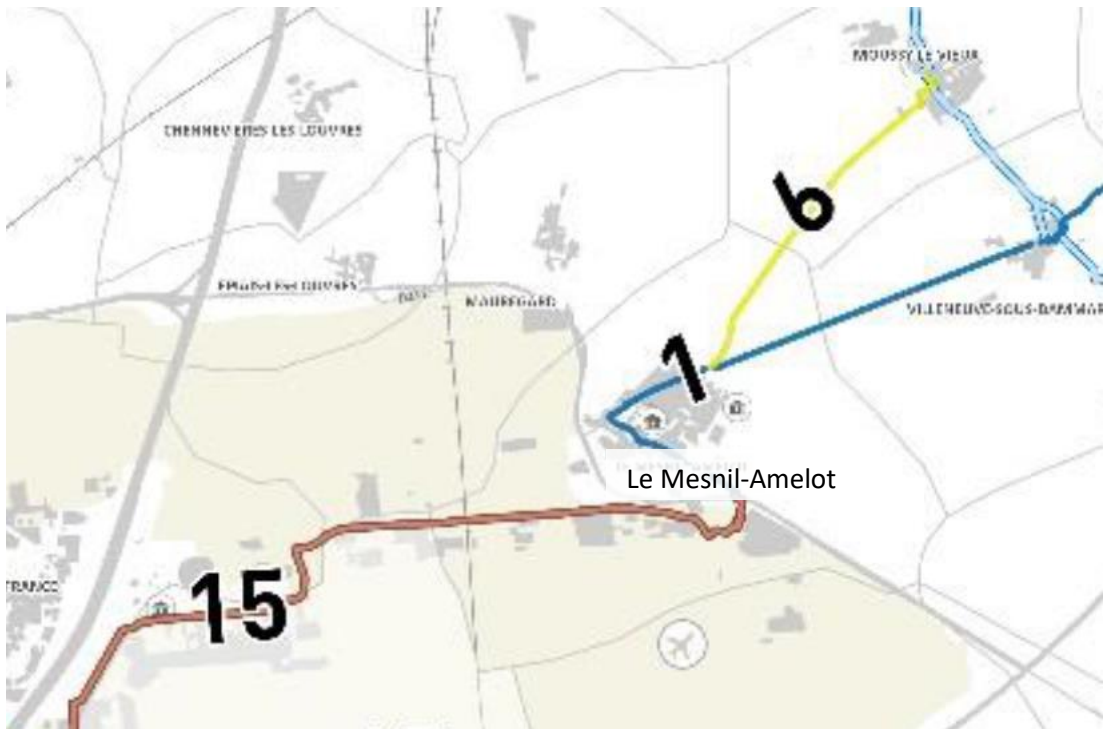
- Desserte du collège provisoire et définitif de Moussy-le-Neuf ;
- Liaison avec la future gare GPE du Mesnil-Amelot ;
- Desserte de la zone d’activité de la Barogne comprenant des équipements de restauration et de loisirs (Escape Factory) ;
- Liaison avec la Scandibérique.

Les communes traversées sont : Vémars, Moussy-le-Neuf, Moussy-le-Vieux et Le Mesnil-Amelot.

L’itinéraire 15 reliera Le Mesnil-Amelot à Mitry-Mory. Cet itinéraire a pour vocation :

- Desserte de l’aéroport, les zones d’activité adjacentes et ses gares ;
- Interconnexion avec le RER Vélo (B1 et B2) et le BHNS ;
- Maillage central du schéma cyclable de la CARPF.

Les communes traversées sont : Roissy-en-France, Tremblay-en-France et Le Mesnil-Amelot.



Localisation des itinéraires cyclables à créer

En l’absence d’effet négatif notable, aucune mesure particulière n’est à prévoir.

4.2.3.4 Réseaux et servitudes
Incidences

La révision allégée du PLU permet des reconfigurations des emprises de la L17 et donc du futur périmètre de la servitude T1.

L’emprise de l’ouvrage annexe est située pour partie au sein des périmètres affectés par la servitude d’utilité publique de la canalisation TRAPIL, instituée par l’arrêté préfectoral du 19 décembre 2017.

La révision du PLU ne fait pas obstacle à l’application des prescriptions résultant de la servitude, qui concernent les établissements recevant du public et les immeubles de grande hauteur.

Ces prescriptions ne sont pas applicables au projet de la ligne 17 Nord puisqu’il n’implique pas dans le secteur concerné la création d’un établissement recevant du public ou d’un immeuble de grande hauteur, mais seulement d’un ouvrage annexe. Le projet est conforme à la servitude.

Mesures

En tout état de cause, les travaux réalisés à proximité de la canalisation tiennent compte de la présence de cette canalisation et seront réalisés conformément à la réglementation.

Les futurs aménagements des secteurs concernés par la révision allégée devront prendre en compte les servitudes existantes ainsi que les règles associées.

4.2.3.5 Energie

La révision allégée du PLU n’aura pas d’incidence sur cette thématique.

En l’absence d’effet négatif notable, aucune mesure particulière n’est à prévoir.

4.2.3.6 Déchets

La révision allégée du PLU n’aura pas d’incidence sur cette thématique.

En l’absence d’effet négatif notable, aucune mesure particulière n’est à prévoir.

4.2.4 Effets sur le paysage et le patrimoine et mesures associées

4.2.4.1 Paysage

Incidences

Le paysage actuel des secteurs concernés par la révision allégée est agricole, la conversion de ces zones agricoles en zone urbaines (UH) et à urbaniser (IIAUE) auront un impact sur le paysage. Toutefois il s’agit principalement d’un déplacement des emprises prévues dans le PLU actuel. Ainsi l’incidence sur le paysage sera déplacée. Elle permet de préserver la pépinière qui sera à nouveau protégée en EVP. L’ensemble de l’arrière-gare qui passe désormais en avant gare sera reclassé en zone A.

L’article 11 du règlement de la zone IIAUE concernant l’aspect extérieur des constructions, l’aménagement de leurs abords et protection des paysages, des quartiers, ilots, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger n’est pas modifié excepter sur la hauteur des clôtures qui, pour des mesures de sécurité, pourront être supérieures à 2m. Ainsi la réalisation de la gare devra respecter les règles prévues par le règlement de la zone.

L’article 11 du règlement de la zone UH est quant à lui modifié ce qui permet à la réalisation de l’OA3903P : la hauteur des clôtures qui pour des mesures de sécurité pourra être supérieure à 2m. La révision prévoit également que les règles sur les toitures ne s’appliqueront pas à l’ouvrage, afin de permettre une construction avec une toiture plate et végétalisée pour sa bonne intégration dans son environnement immédiat. Il est à noter que seuls les aménagements de la ligne 17 sont concernés par ces évolutions.

L’article 13 du règlement de la zone UH est modifié afin que le quota d’espaces de pleine terre ne s’applique pas au projet d’ouvrage. La mise en œuvre de cet article aurait conduit à impacter davantage de terres agricoles au niveau de l’ouvrage annexe Château d’eau. Une haie sur le pourtour du terrain et des arbres sont intégrés à l’aménagement.

Mesures

Conformément aux articles 11 du règlement des zones IIAUE et UH, les constructions feront l’objet d’une intégration paysagère dans l’environnement. L’article 11 est donc de nature à garantir la bonne intégration des constructions dans le paysage.

Les modifications de PLU et de la ligne 17 Nord engendrent une évolution de l’aménagement d’une frange urbaine sur la commune. Une transition liant équipement et aménagement paysager entre la zone d’activité en entrée de ville et les terres agricoles au Nord a vocation à être réalisée conformément au plan d’aménagement et de développement durable.

L’implantation de l’OA3903P a été choisi à proximité de la RD12 et bénéficiera d’une intégration paysagère de l’émergence avec notamment une toiture végétalisée.

4.2.4.2 Patrimoine culturel

Aucun élément de patrimoine culturel n'est présent à proximité du projet.

4.2.4.3 Patrimoine archéologique

Incidences

La révision allégée du PLU n'aura pas d'incidence sur le patrimoine archéologique. Sur ce secteur aucun diagnostic archéologique n'a été prescrit par la DRAC dans le cadre de la L17.

4.2.5 Effets sur la santé et le cadre de vie et mesures associées

4.2.5.1 Établissement déclarant des rejets polluants

La révision allégée n°1 du PLU n'est pas susceptible d'engendrer une augmentation du nombre d'établissements déclarant des rejets polluants.

En l'absence d'effet négatif notable, aucune mesure particulière n'est à prévoir.

4.2.5.2 Qualité de l'air

La révision allégée du PLU n'aura pas d'incidence sur cette thématique.

En l'absence d'effet négatif notable, aucune mesure particulière n'est à prévoir.

4.2.5.3 Nuisances sonores

Incidences

La révision allégée du PLU n'engendrera pas de modifications significatives de l'ambiance sonore du secteur. En effet, la Ligne 17 était déjà prévue en tranchée ouverte dans cette zone et les trains circuleront à vitesse réduite au niveau de l'avant-gare dont la réalisation sera permise par la présente révision allégée

Compte tenu de ces éléments et du fait que la zone est fortement impactée par le bruit aérien, l'exposition des occupants du centre de rétention administrative ne sera pas modifiée du fait de la révision allégée malgré la proximité de l'établissement. Les habitats les plus proches sont ensuite bien plus éloignés.

Mesures

En l'absence d'effet négatif notable, aucune mesure particulière n'est à prévoir.

4.2.5.4 Pollution lumineuse

Incidences

La révision allégée du PLU n'aura pas d'incidence notable sur la pollution lumineuse. En effet, les modifications du projet permises par la révision n'entraînent pas une augmentation de la pollution lumineuse par rapport au projet qui est déjà permis par le PLU en vigueur.

Mesures

En l'absence d'effet négatif notable, aucune mesure particulière n'est à prévoir.

4.2.5.5 Électromagnétisme

Incidences

La révision allégée n°1 du PLU n'est pas susceptible d'engendrer des impacts sur l'électromagnétisme. Les aménagements futurs de la ligne 17 sur le secteur ont pris en compte cette thématique dans le cadre de l'étude d'impact de la ligne.

En l'absence d'effet négatif notable, aucune mesure particulière n'est à prévoir.

4.2.5.6 Vibrations

La révision allégée n°1 du PLU n'est pas susceptible d'engendrer des impacts sur les vibrations.

En l'absence d'effet négatif notable, aucune mesure particulière n'est à prévoir.

4.2.6 Effets sur les risques technologiques et industriels et mesures associées

4.2.6.1 Risques industriels

La révision allégée n°1 du PLU n'est pas de nature à augmenter le risque industriel sur la commune.

En l'absence d'effet négatif notable, aucune mesure particulière n'est à prévoir.

4.2.6.2 Risque de pollution des sols

Incidences

La révision allégée n°1 du PLU n'est pas susceptible d'engendrer une augmentation du risque de pollution des sols. Le PLU interdit l'installation d'établissement SEVESO et des ICPE soumises à autorisation et à enregistrement dans le périmètre résidentiel et dans les 100m autour. Seules des ICPE temporaires seront autorisées, mais toujours en dehors du périmètre résidentiel et 100m autour. De plus le réseau de pipeline est pris en compte dans le PLU à travers des règles de restriction de l'urbanisation (interdiction) et une indication des servitudes.

Les aménagements futurs de la ligne 17 sur le secteur ont pris en compte cette thématique dans le cadre de l'étude d'impact de la ligne. Les risques de pollution sont principalement présents en phase chantier, en phase exploitation le risque est nul. Des études de pollutions seront réalisées avant le début des travaux afin de mettre en place les mesures adaptées. Quoi qu'il en soit les terres polluées seront évacuées vers des installations spécialisées, les camions seront bâchés, les roues des engins de chantier seront nettoyées, les pistes de circulation du chantier seront arrosées afin d'éviter les envols de poussières...

4.2.6.3 Risque TMD

Incidences

La révision allégée n°1 du PLU n'est pas de nature à augmenter le risque lié au transport de matières dangereuses sur la commune.

L'emprise de l'ouvrage annexe est située pour partie au sein des périmètres affectés par la servitude d'utilité publique de la canalisation TRAPIL, instituée par l'arrêté préfectoral du 19 décembre 2017.

Mesures

Les travaux réalisés à proximité de la canalisation tiennent compte de la présence de cette canalisation et seront réalisés conformément à la réglementation.

5 Solutions de substitution étudiées et justification de la solution retenue

Les évolutions apportées au plan de zonage par la présente procédure de révision ont pour objet de permettre des modifications du projet de la ligne 17.

Le projet de Ligne 17 du Grand Paris Express est déclaré d'utilité publique par le décret n°2017-186 du 14 février 2017. Il fait l'objet d'une autorisation environnementale par l'arrêté n°2018-2627 du 24 octobre 2018, qui a fait l'objet des arrêtés complémentaires n°2020-0510 du 28 février 2020 et n°2021-0570 du 4 mars 2021.

Le remplacement de l'arrière-gare par une avant-gare cherche à limiter les impacts avec notamment la suppression de l'impact sur la pépinière qui présente un intérêt écologique important avec la présence de l'œdicnème criard (espèce protégée). La pépinière sera reclassée en intégralité en zone A et en espace vert à protéger. Ce sont ainsi 7 203 m² supplémentaires qui seront préservés en EVP.

Les modifications prévues du PLU visent à permettre uniquement la réalisation de ces modifications d'aménagement. Ainsi la révision aura un impact positif sur l'environnement.

L'ouvrage annexe est déplacé pour respecter la réglementation tunnel (800m entre deux ouvrages d'évacuation) vis-à-vis de l'ouvrage précédent de la ligne (OA 3902P). Le nouvel emplacement de l'ouvrage annexe permet de préserver 700 m² de terres agricoles. L'extension de la zone UH se fait en continuité de la zone urbaine, le long de la route nationale. La révision permettant cette modification du projet de la ligne 17 aura un impact positif sur l'environnement.

Par ailleurs, la révision adapte certaines règles applicables à ce projet dans la mesure où cela apparaît strictement nécessaire pour permettre sa réalisation et l'exploitation de la ligne :

- **Article IIAUE-6-1** : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques
 - Ajout dans les dispositions particulières de la phrase suivante : « **Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris Express peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait d'1 mètre minimum.** »

Les contraintes techniques d'implantation de la gare imposent, sur un espace contraint, de permettre une implantation à l'alignement ou en retrait de 1 mètre minimum. La bonne insertion de la construction sur le terrain sera toutefois assurée par l'application de l'article 11 du règlement.

- **Article IIAUE-11-5** : Clôtures
 - Ajout de la phrase suivante : « **Pour les constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris Express, une hauteur supplémentaire pourra être autorisée pour des raisons de sécurité.** »

Il est nécessaire de permettre la création de clôture de plus de 2 m afin d'assurer la sécurité de l'infrastructure de transport.

- **Article IIAUE-12-2-1** : Stationnement des véhicules deux roues non motorisés pour les constructions destinées au commerce
 - Ajout de la phrase suivante : « **Ces règles ne s'appliquent pas aux commerces situés au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris Express.** »
- **Article IIAUE-12-2-4** : Stationnement des véhicules deux roues non motorisés pour les constructions destinées aux services publics ou d'intérêt collectif
 - Ajout de la phrase suivante : « **Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris Express.** »

Ces évolutions visent à permettre la réalisation du stationnement des vélos dans le cadre de l'aménagement du pôle multimodal, indépendamment de la réalisation de la gare, en compatibilité avec le PDUIF.

- **Article UH 11** : Aspect extérieur des constructions, aménagement de leurs abords et protection des paysages, quartiers, ilots, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger
 - Ajout de la phrase suivante : « **Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris Express.** »

La révision prévoit également que les règles sur les toitures ne s'appliqueront pas à l'ouvrage, afin de permettre une construction avec une toiture plate et végétalisée pour sa bonne intégration dans son environnement immédiat.

- Ajout de la phrase suivante : « **Pour les constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris Express, une hauteur supplémentaire pourra être autorisée pour des raisons de sécurité.** »

Il est nécessaire de permettre la création de clôture de plus de 2 m afin d'assurer la sécurité de l'infrastructure de transport.

- **Article UH 13** : Plantations, espaces libres, aires de jeux et de loisirs
 - Ajout de la phrase suivante : « **L'ensemble de ces dispositions ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris Express.** »

Cette évolution constitue une reprise de la mise en compatibilité du règlement de la zone A avec la déclaration d'utilité publique de la ligne 17, dans laquelle l'ouvrage annexe Château d'eau se situait alors.

L'ouvrage annexe comporte une cour technique qui ne peut être végétalisée pour des raisons d'accessibilité des véhicules de maintenance. Une haie sur le pourtour du terrain et des arbres sont intégrés à l'aménagement, mais le quota d'espaces végétalisés demandé nécessiterait d'élargir le terrain d'assiette du projet au détriment des terres agricoles.

Modification du règlement de la zone A

- **Article A2** : Occupations et utilisations du sol soumises à conditions

- Modification de l'article de la façon suivante : « ***Sont admises, les occupations et utilisations du sol suivantes si elles respectent les conditions indiquées et sous réserve que le caractère de la zone naturelle ne soit pas remis en cause : Les installations classées pour la protection de l'environnement nécessaires à la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris Express.*** »

L'utilisation d'ICPE (temporaires) est nécessaire durant la phase de chantier. Compte tenu des mesures qui seront prises pour éviter tout dommage, risque ou nuisance non maîtrisables exposées ci-avant, cette évolution du PLU apparaît justifiée.

6 Suivi des effets de la révision allégée du PLU sur l’environnement

Les indicateurs de suivi envisagés pour évaluer les effets de la révision allégée n°1 du PLU sont précisés dans le tableau ci-après.

Thématiques	Indicateurs	Fréquence de suivi	Source des données	Valeur initiale	Objectif
Contexte socio-économique	Nombre de logements sur la commune	Annuelle	INSEE	393 (en 2019)	Développement du nombre de logements sur la commune en zone C du PPBE via un schéma de renouvellement urbain avec un objectif de 5 logements par an afin de maintenir la population actuelle. Les logements actuels ne sont plus adaptés à la population et notamment aux familles.
	Taux de logements vacants	Annuelle	INSEE	13,1 % (en 2019)	Réduction du nombre de logements vacants et résorption voire disparition des logements en ruines qui sont actuellement abandonnés et squattés.
	Nombre d’emplois sur la commune selon les filières	Annuelle	INSEE	14 993 emplois salariés : - Agriculture 1 ; - Industrie 328 ; - Construction 102 ; - Commerces 14 172 ; - Administration 390. (en 2020)	Accompagner l’offre des services en adéquation avec la population
	Nombres d’actifs	Annuelle	INSEE	504 actifs soit 67,1 % de la population entre 15 et 64 ans (en 2019)	-
	Population communale	Annuelle	INSEE	1 068 (en 2019)	L’objectif est de maintenir la population actuelle qui augmente de façon continue depuis 2013
Occupation des sols	Typologie de l’occupation des sols à l’échelle de la commune	Tous les 4 ans	MOS Ile-de-France	Bois ou forêt : 0,33 % Milieux semi-naturels : 3,58 % Agricole : 45,14 % Eau : 0,04 % Espaces ouverts artificialisés : 14,91 % Habitat individuel : 1,59% Habitat collectif : 0,96 % Activités : 9,08 % Équipements : 0,15 % Transports : 23,30 % Carrières, décharges, chantier : 0,92 % (Données 2021)	L’objectif est de permettre le développement de la commune tout en maintenant l’activité agricole et les espaces naturels.
	Surfaces (ha) de zone A au PLU	Dès qu’une modification du PLU est réalisée	Commune	308,72 ha après révision allégée n°1	Suite à la présente révision il n’est pas prévu pour le de nouvelles réductions de la surface agricole.
Risques naturels	Nombre d’arrêtés de catastrophe naturelle	Annuelle	Commune	Aucun en 2022	-
Biodiversité	Surface (ha) de zones naturelles et d’EBC	Dès qu’une modification du PLU est réalisée	Commune	Valeurs 2022 Surface zone N : 5 ha EBC : 0 ha Espaces verts protégés : 127 243 m² Constitué de : a) Jardin public et jardin privé : 3 434 m² b) Buisson : 660 m² c) supprimé depuis le 7 février 2023 d) Jardin privé : 3149 m² e) Ancienne pépinière : 20 000 m²	Suite à la présente révision il n’est pas prévu pour le moment de modification des surfaces naturelles, des espaces verts protégés et des autres espaces verts.

				f) Pépinière : 20 000 m ² g) Pépinière : 10 000 m ² h) Pépinière : 70 000 m ² Autres espaces verts : 194 365 m ² constitué de : Pépinière la pointe du Noyer au Chat : 30 000 m ² Pépinière rue de la Chapelle : 30 000 m ² Pépinière rue de Paris : 3 200 m ² Espaces verts sur l'aéroport (garens) : 125 580 m ² Autres espaces verts : 5 585 m ²	
	Nombre d'opération intégrant des critères en faveur de la biodiversité et notamment de récréation d'espaces naturels	Annuelle	Permis de construire	3 projets : L17, création de maison des jeunes, ZAC	L'objectif est que tous les projets d'ampleur intègrent des critères en faveur de la biodiversité.
Déplacements	Trafic routier sur les principaux axes	Tous les 2 ans	Comptages routiers de la commune ou du département	TMJA 5 300 sur la RD401 26 100 sur la N1104 (en 2019)	-
	Offre en stationnement	Annuelle	Commune	322 places sur le domaine public sur l'ensemble de la commune (sans compter les parkings privés et le stationnement en bordure de trottoir non défini par des places) en 2022	-
	Linéaire de circulations douces améliorées ou créées	Annuelle	Commune	0,25 km de pistes bidirectionnelles 1,5 km de piste unidirectionnelle Total : 2 km	Le PADD et le Schéma Directeur Cyclable de la Communauté d'Agglomération Roissy-Pays de France prévoient le développement de voies cyclables sur la commune. Une augmentation du linéaire est donc prévue.
Énergie	Consommations énergétiques par secteur sur la commune	Tous les 3 ans	Energif	328 840 MWh, non corrigée des variations climatiques (en 2019) dont : 8 080 MWh pour le résidentiel 600 MWh pour l'agriculture 5 500 MWh pour l'industrie 37 960 MWh pour les transports routiers 276 710 MWh pour le tertiaire	-
	Présence de sources de production d'énergies renouvelables : m ² de panneaux photovoltaïque et/ou thermique, chaudières biomasse, pompes à chaleur, géothermie...	Annuelle	Permis de construire	L'aménagement de la gare du GPE au Mesnil-Amelot prévoit éventuellement la mise en place de photovoltaïque. Installation d'environ 38 000 m ² de panneaux photovoltaïques sur le toit de bâtiments logistiques dans le cadre de la création d'une ZAC. La possibilité d'installer des panneaux photovoltaïques sur les parkings VL de chacun de ces bâtiments est étudiée.	L'objectif est que tout nouveau projet étudie la possibilité de mettre en place des énergies renouvelables.
	Nombre d'activités polluantes	Annuelle	Activités nouvelles créées susceptibles de	2 établissements sur la commune déclarent des rejets et des transferts de polluants en 2022	-

			polluer les sols, permis de construire		
Risques technologiques	Nombre d'ICPE	Annuelle	Permis de construire, cadastre, Géorisque	16 ICPE sur le territoire communal en 2022	-
Déchets	Quantité de déchets produite	Annuelle	Sigidurs	242 000 t de déchets en 2019	-
Qualité de l'air	Évolution de l'indice Citeair, nombres de jours dans les tranches mauvaises	Annuelle	AIRPARIF	Qualité de l'air mauvaise 3% de l'année en 2021	-
	Répartition annuelle de l'indice ATMO sur la commune	Annuelle	Airparif	Répartition de l'indice ATMO Bonne : 7 jours Moyenne : 270 jours (74%) Dégradée 55 j 15% Mauvaise 32j 9% 0j très mauvaise et extrêmement mauvaise. (En 2022)	-
	Concentrations moyennes en PM2,5, PM10 et NO ₂	Annuelle	Airparif	PM2,5 : 9 mg/m ³ PM10 : 18 mg/m ³ NO ₂ : 21 mg/m ³ (En 2020)	-
	Nombre de jours de dépassement du seuil recommandé par l'OMS par l'O ₃	Annuelle	Airparif	23 jours en 2020	-
Nuisances sonores	Niveaux sonores liés au trafic ferroviaire	Échéance de mise à jour des Cartes Stratégiques de Bruit	Bruitparif	Lden : 55 à 70 dB (A) En 2017	-
	Population exposée au bruit sur la commune	Échéance de mise à jour des Cartes Stratégiques de Bruit	Bruitparif	Ferroviaire 100 % des habitants sont exposés à moins de 45 dB pour le bruit ferroviaire Aérien 86,4 % des habitants sont exposés à des niveaux de bruit entre 60 et 65 dB 12,8 % sont exposés à des niveaux de bruits entre 55 et 60 dB Routier 44,2 % des habitants sont exposés à des niveaux de bruit entre 60 et 65 dB 33,3 % des habitants sont exposés à des niveaux de bruit entre 55 et 60 dB 15,6 % des habitants sont exposés à des niveaux de bruit entre 65 et 70 dB 6,9 % des habitants sont exposés à des niveaux de bruit entre 50 et 55 dB (données 2019)	=

7 Méthodes et auteurs de l'étude

7.1 Méthodes utilisées

7.1.1 Méthodologie de l'état initial de l'environnement

L'analyse de l'état initial de l'environnement a consisté dans un premier temps à collecter et compiler l'ensemble des données relatives au milieu physique, au milieu naturel, au milieu humain, au paysage et patrimoine, au cadre de vie et à la santé humaine et aux risques technologiques au sein du territoire communal. Pour certaines thématiques spécifiques, un focus a été effectué au niveau des secteurs concernés par la révision allégée n° 1 du PLU.

Les principales sources de données utilisées pour établir l'état actuel sont les suivantes :

- Rapport de présentation du PLU en vigueur ;
- Géorisques ;
- Atlas des patrimoines ;
- BRGM ;
- Géoportail ;
- SDAGE du bassin Seine Normandie ;
- INSEE ;
- Météo France ;
- Airparif ;
- Bruitparif
- Etat initial du dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE) de la ligne L17...

Dans un second temps, les perspectives d'évolution de cet état actuel sans la mise en œuvre de la révision allégée n°1 du PLU ont été décrites. Cette description se base principalement sur les projets et programmes connus sur le territoire et croise :

- Les dynamiques d'évolution du territoire, aussi bien en termes démographiques et économiques qu'urbanistiques (ressources foncières, parc immobilier, infrastructure de transport, ...) ;
- L'évolution des composantes environnementales qu'il faut apprécier au regard des pressions qui s'exercent sur le territoire ;
- Les projets et les politiques engagés sur le territoire, et qui seraient mis en œuvre, tel que la L17 du GPE.

Cette approche a permis d'identifier les principaux enjeux environnementaux sur le territoire communal et en particulier au droit des secteurs concernés par la révision allégée. Une synthèse et hiérarchisation de ces enjeux a pu être réalisée.

7.1.2 Méthodologie de l'évaluation des effets et mesures

L'évaluation des incidences de la révision allégée n°1 du PLU du Mesnil-Amelot est fondée sur les enjeux environnementaux identifiés dans l'analyse de l'état initial du site.

L'évaluation des impacts a été effectuée selon une méthode combinant :

- Le raisonnement par analogie avec d'autres projets similaires,
- L'expérience du maître d'ouvrage et du maître d'œuvre.

Lorsque des effets significatifs de la révision ont été identifiés, des mesures d'atténuation de ces effets ont été proposées ou une limitation des emprises aux stricts besoins du projet a été appliquée.

Enfin, des indicateurs de suivi ont été définis pour suivre les effets de la révision allégée n°1 du PLU sur l'environnement. La majorité des indicateurs proposés se base sur des indicateurs existants dont les données sont facilement accessibles.

7.2 Auteurs

La présente évaluation environnementale a été élaborée par le bureau d'étude Ingerop :

Anyia AÏT MESSAOUD : Chargée d'études environnement ;

Eve CHANTÔME : Cheffe de Projets environnement.



18 rue des 2 gares,
92500 Rueil-Malmaison