



REVISION ALLEGEE N°1 DU PLU DU MESNIL-AMELOT

MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DELIBERE DE LA MRAe DU 5 JANVIER 2023

Le 2 juillet 2021, le Conseil Municipal du Mesnil-Amelot a délibéré pour prescrire la Révision Allégée n°1 du PLU. Dans le cadre de cette procédure, une évaluation environnementale a été réalisée par le Cabinet INGEROP et soumise pour avis à la MRAe le 11 octobre 2022. Celle-ci a rendu un avis le 5 janvier, assorti de 5 recommandations. Voici les réponses apportées à ces recommandations

Recommandation n° 1 de l'Autorité Environnementale :

- **Doter les indicateurs de suivi d'une valeur initiale et d'une valeur cible, de manière à apprécier les effets du PLU et de déclencher le cas échéant des mesures correctives ;**
- **Compléter le résumé non technique et l'extraire de l'évaluation environnementale pour en faire un fascicule distinct, facilement accessible par le public.**

Réponse du maître d'ouvrage :

Les indicateurs de suivi sont précisés dans l'évaluation environnementale.

La valeur initiale est ajoutée aux indicateurs, afin d'avoir un point de référence lors des mises à jour de ces indicateurs. Des objectifs sont précisés pour certains indicateurs pour lesquels cela est pertinent.

Un indicateur de surface des zones classées A au PLU est ajouté afin de suivre l'évolution des surfaces agricoles sur la commune.

[...]

Le résumé non technique a été extrait de l'évaluation environnementale afin qu'il soit facilement accessible, et complété sur l'état initial et la justification des choix figurant dans l'évaluation environnementale. Des illustrations des modifications ont été ajoutées pour expliquer le contenu du projet de PLU révisé.

Recommandation n° 2 de l'Autorité Environnementale :

- **Clarifier les données et calculs relatifs à la consommation de terres agricoles (zone A) en vue de la présentation du dossier au public.**

Réponse du maître d'ouvrage :

- Une erreur dans les chiffres relatifs à la modification de la superficie de la zone A, en page 6 de l'évaluation environnementale, a été corrigée suite à l'avis de la MRAe.

Dans son avis, au point 3, la MRAe relève que : « Or le dossier calcule ainsi l'évolution de la zone A (p. 6) :

« 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 ;
- La zone A est étendue au niveau de l'ancien emplacement de l'ouvrage annexe (0,35 ha) ;
- La zone A est réduite au niveau du nouvel emplacement de l'ouvrage annexe (0,28 ha).

Au global, la zone A est réduite de 0,7 ha d'une surface initiale de 309,7 ha elle couvre désormais 309 ha ».

Avec ces mêmes données, l'Autorité environnementale calcule une diminution de la zone A, non de 0,7 ha, mais de 1,03 ha (1,1 + 0,35 – 0,28 = - 1,03). ».

Une erreur a été commise dans le calcul et a été corrigée conformément à l'avis de la MRAe. **La réduction de la zone agricole est effectivement de 1,03 ha.**

Le paragraphe correspondant, en page 6 de l'évaluation environnementale, est désormais rédigé en ces termes :

« **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. ».

- Sur les clarifications des chiffres demandés par la MRAe

Au point 3 de son avis, la MRAe écrit : « 2. La zone A est également réduite par le déplacement de l'ouvrage annexe. « L'emprise de l'ouvrage annexe [...] 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 2100 m² », ce qui conduit à une diminution de 0,21 ha de la zone A (p. 6). ».

La MRAe opère ici une confusion entre :

- Les chiffres correspondant à la modification de la superficie de l'emplacement réservé n°5, correspondant à l'emprise de l'ouvrage annexe,
- Et ceux correspondant à la modification de la superficie de la zone A, résultant du déplacement et la modification de l'ouvrage annexe.

Ces chiffres ne sont pas les mêmes puisque la zone A et la zone UH sont modifiées au-delà de l'emplacement réservé n°5.

Le déplacement de l'ouvrage annexe 3903P Château d'eau entraîne :

- D'une part une extension de la zone A de 0,35 ha (dont 0,07 ha correspondant à l'emplacement réservé n°5) sur la zone UH,
- Et d'autre part une réduction de la zone A de 0,28 ha (dont 0,21 ha correspondant à l'emplacement réservé n°5) au profit de la zone UH.

Une clarification a été ajoutée dans le dossier en page 6 de l'évaluation environnementale.

- Au point 3 de son avis, la MRae indique : « 3. la zone A est au contraire augmentée de 0,07 ha, la zone UH étant réduite d'autant (suppression de l'ER n°3). « 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 » (p. 6). [...] En outre, ce calcul ne tient pas compte de l'augmentation de la zone A liée à la suppression de l'ER n°3 (point 3 ci-dessus). ».

Le dossier n'indique pas que cette extension de la zone A de 0,07 ha, ayant pour corollaire la réduction de la zone UH, est liée à la suppression de l'emplacement réservé n°5.

Par ailleurs la suppression de l'emplacement réservé n°3 est sans incidence sur la superficie de la zone A. Dans le PLU en vigueur, cet emplacement réservé n°3 est situé en zone IIAUE. Dans le projet de PLU révisé, l'emprise correspondante est toujours située en zone IIAUE, mais intégrée à l'emplacement réservé n°2.

Cette extension de la zone A sur la zone UH de 0,07 ha est liée au déplacement de l'ouvrage annexe 3903P Château d'eau (emplacement réservé n°5), évoquée ci-dessus.

Une précision a été ajoutée en page 6 de l'évaluation environnementale.

Zonage PLU	PLU en vigueur	Révision Allégée n°1	Delta
Zone A	309,75 ha	308,72 ha	- 1,03 ha
Zone UH	7,48 ha	7,41 ha	- 0,07 ha
Zone IIAUE	8,72 ha	9,82 ha	1,1 ha
Ensemble PLU	325,95 ha	325,95 ha	0 ha

Recommandation n° 3 de l'Autorité Environnementale :

- **Proposer des mesures ERC adaptées au maintien des populations d'espèces protégées recensées sur les emprises concernées par la révision dite allégée du PLU.**

Réponse du maître d'ouvrage :

L'évaluation environnementale du présent dossier de révision allégée n°1 du PLU du Mesnil-Amelot a été établie au regard des inventaires écologiques réalisés entre 2014 et 2015, entre 2016 et 2017 puis en 2021-2022 pour les besoins des dossiers réglementaires de la ligne 17 Nord.

Ces prospections ont conduit à l'identification d'espèces protégées, rappelées à la page 25 de l'évaluation environnementale.

Une analyse des effets de la révision du PLU sur ces espèces a été réalisée, les résultats sont présentés à partir de la page 62.

Les espèces présentant un enjeu fort, rappelées en page 25, sont les suivantes : Vanneau huppé, Linotte mélodieuse et le Chardonneret élégant.

Le dossier a été complété en précisant les mesures de réduction qui seront mises en œuvre pour ces espèces par le maître d'ouvrage de la ligne 17 Nord. Il s'agit des mesures suivantes :

- L'adaptation de la date du démarrage des périodes de travaux préparatoires pour éviter d'impacter les espèces présentes,
- La limitation autant que faire se peut de la surface des emprises chantiers pour réduire les effets sur les habitats,
- La remise en état des emprises chantier après les travaux pour proposer de nouveaux 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 évitée ou réduite, font l'objet de mesures compensatoires présentées dans le cadre de dossiers spécifiques au projet. Il est proposé dans les dossiers règlementaires 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.

Ces mesures seront indiquées dans le dossier d'évaluation environnementale de la révision allégée n°1 du PLU du Mesnil-Amelot, aux pages 62 et suivantes.

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 (éviter, réduire, 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.

Ces informations sont intégrées au présent dossier d'évaluation environnementale de la révision du PLU, à la page 63.

Une zone agricole de 3 ha se situera entre l'avant-gare et une zone d'activités. Ce site demeurera en zone A, et reste viable pour certaines activités agricoles (par exemple pour une pépinière qui est une activité exercée dans le secteur).

Recommandation n° 4 de l'Autorité environnementale :

- **Présenter les mesures prévues concernant les eaux pluviales afin de limiter le risque d'inondation par ruissellement.**

Réponse du maître d'ouvrage :

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.

S'agissant de la gestion des eaux pluviales, 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. De manière générale, les règles de gestion des eaux pluviales du règlement d'assainissement sont respectées, notamment en ce qui concerne les débits de fuite.

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.

Ces informations complémentaires sont apportées dans le dossier d'évaluation environnementale à la page 62.

Recommandation n° 5 de l'Autorité environnementale :

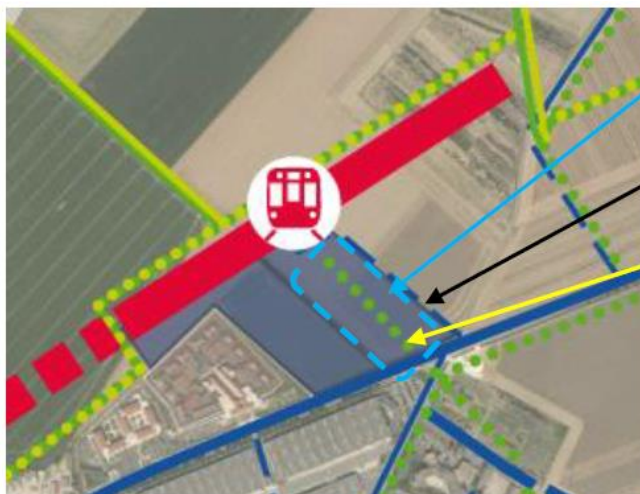
- **Accompagner l'arrivée de cette nouvelle gare d'un réseau cyclable sécurisé et complet.**

Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant les mobilités actives, le PADD prévoit des dispositions pour développer les circulations douces. L'évaluation environnementale est complétée avec un extrait du PADD présentant les orientations.

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 :

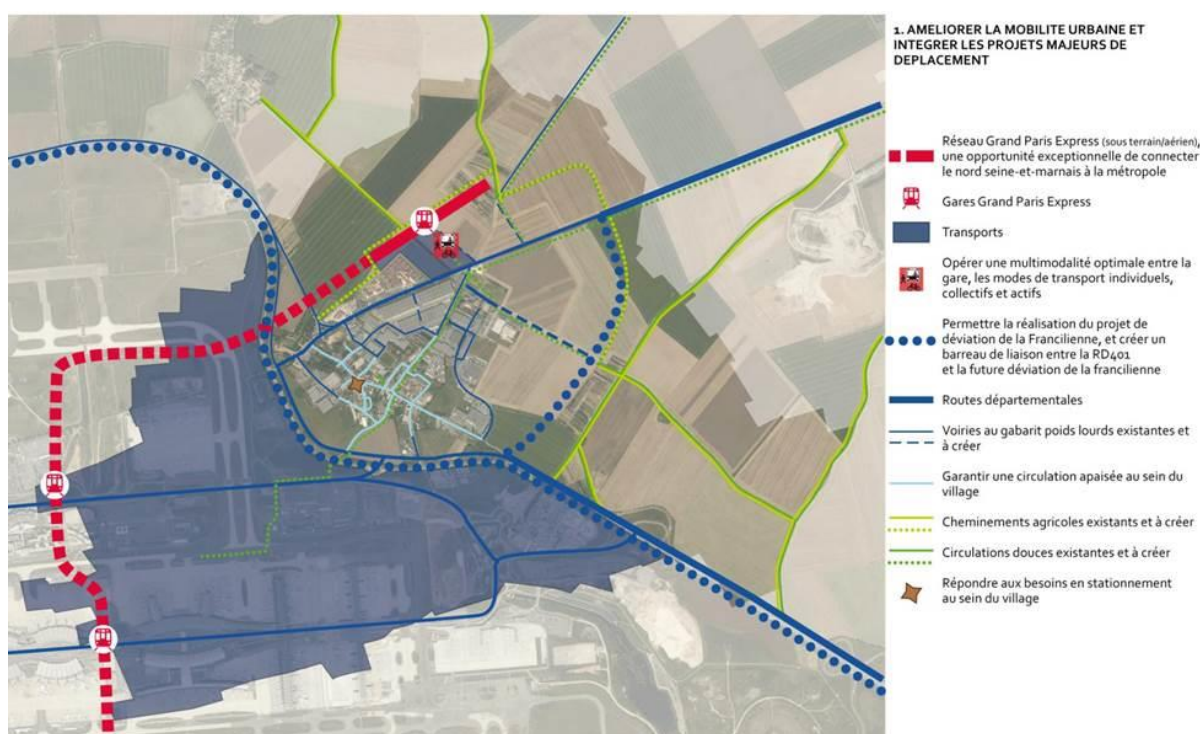
- Permettre la réalisation de la ligne 17 du Grand Paris Express et des stations desservant la commune ;
- Faciliter l'accès à la gare et garantir une intermodalité optimale (Métro, bus, vélo, piétons, véhicules motorisés individuels) par un aménagement adapté ;
- Aménager des itinéraires doux à destination 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.



Espace de stationnement pour véhicules particuliers

Voie routière de desserte de la gare pour bus, taxis et véhicules particuliers

Voie pour modes doux reliant la gare et la ZAC intercommunale



La Société du Grand Paris prévoit dans les aménagements de la gare la réalisation d'un parking pour les vélos afin de favoriser l'intermodalité.

De plus la communauté d'Agglomération Roissy-Pays-de-France a approuvé le 22 septembre 2022 son schéma directeur cyclable, plusieurs des itinéraires identifiés sont en interconnexion avec la future gare du Mesnil-Amelot. Les réunions sur la mise en œuvre de ce schéma et des pistes qui traversent le mesnil-Amelot ont débuté le mercredi 1er mars. Ces éléments sont également ajoutés à l'évaluation environnementale.

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 :

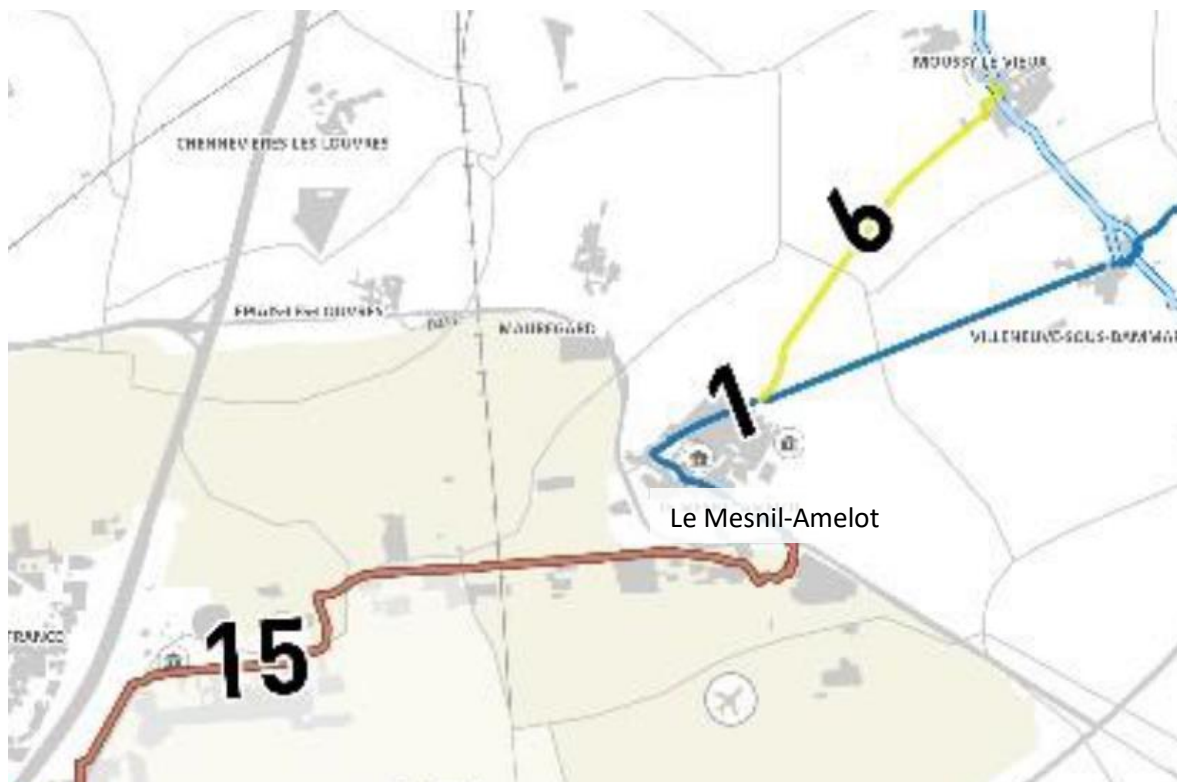
- Desserte du collège provisoire e définitif de Moussy-le-Neuf ;
- Liaison avec la future gare GPE du Mesnil-Amelot ;
- Desserte de la zone d'activité de la Barogne comprenant des équipements de restauration et de loisirs (Escape Factory) ;
- Liaison avec la Scandibérique.

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

L'itinéraire 15 reliera Le Mesnil-Amelot à Mity-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

Ces pistes cyclables seront mises en œuvre progressivement. Le Règlement du PLU permet la réalisation de ces aménagements sans qu'il soit nécessaire de le modifier en cohérence

avec les objectifs du PADD. Les modifications apportées au règlement dans le cadre de la révision allégée ne remettent pas en cause cette possibilité. Si des modifications sont nécessaires à la réalisation des aménagements cyclables elles seront faites ultérieurement.

Le chemin rural vers Mauregard est aujourd'hui doté d'une voie cyclable dont une partie doit être acquise, démolie et recrée 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.

La commune du Mesnil-Amelot dispose ainsi à ce jour de 2,46 km de pistes cyclables sécurisées, mais des projets sont prévus afin d'augmenter ce linéaire avec la création d'environ 6 km supplémentaires.

MAIRIE DU MESNIL-AMELOT - AVRIL 2023