

TROISIEME PARTIE

Articulation du document avec les autres documents d'urbanisme, schémas, plans et programmes applicables au territoire

Le code de l'urbanisme mentionne que le rapport de présentation du plan local d'urbanisme soumis à évaluation environnementale « décrit l'articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les 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 considération ».

Concernant la commune de Villebon-sur-Yvette, ces plans et/ou programmes sont les suivants :

I.1. Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)

Le principe de l'élaboration d'un Schéma Directeur couvrant l'ensemble du territoire régional est inscrit à l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme. La dernière version de ce document a été approuvée par le conseil d'Etat le 27 décembre 2013.

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France 2030 (SDRIF) est un document d'aménagement et d'urbanisme qui :

- Donne un cadre à l'organisation de l'espace francilien ;
- Définit une vision globale à long terme (25 ans) de l'Ile-de-France et de ses territoires ;
- Affiche des ambitions et des objectifs à prendre en compte au niveau local.

Il détermine notamment « *la destination générale des différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements. Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques* ».

Pour cela, il fixe des objectifs à la fois en termes d'aménagement de l'espace et en termes d'évolutions sociales, économiques et environnementales du territoire régional et de ses différentes parties. Il définit à ce titre un ensemble d'ambitions et de moyens pour développer une région plus dynamique et plus solidaire, dans toutes ses dimensions :

- Habitat ;
- Transports ;
- Développement économique ;
- Préservation de l'environnement ;
- Implantation des grandes infrastructures et des équipements d'importance régionale.

Ainsi, ce document par son approche transversale des thématiques, permet de répondre aux enjeux régionaux du développement francilien. Il constitue également un projet d'ensemble pour les différents acteurs du territoire.

Les « Orientations réglementaires » et la « Carte de destination générale des différentes parties du territoire » regroupent l'ensemble des dispositions normatives s'imposant notamment aux SCoT, et en leur absence, aux PLU ou documents d'urbanisme en tenant lieu. Ils traduisent ainsi le projet d'aménagement dans le droit du sol.

Le champ d'application géographique des orientations figure pour l'essentiel dans la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT), qui donne la traduction cartographique réglementaire du projet spatial régional. Cette carte, à l'échelle du 1/150 000, couvre la totalité du territoire régional. Son expression graphique se fonde sur les différents modes d'occupation du sol (MOS) identifiés en 2008. De ce fait, elle ne peut donner lieu à une interprétation à l'échelle de la parcelle et il revient aux documents d'urbanisme locaux d'identifier précisément les espaces en se fondant à la fois sur les représentations schématiques présentes sur la CDGT et sur les définitions données dans le fascicule consacré aux orientations réglementaires. Sa légende est organisée en trois piliers : « relier et structurer », « polariser et équilibrer » et « préserver et valoriser ».

Un extrait de la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) du SDRIF centré sur la commune de Mennechy est présenté ci-dessous :

- Le nord du territoire communal et le parc de Villeroy sont considérés comme des espaces boisés et naturels ;
- Le nord du bourg est qualifié de quartier à densifier à proximité d'une gare ;
- L'est et le sud du bourg sont qualifiés d'espace urbanisé à optimiser ;
- Le centre-est du bourg constitue un secteur d'urbanisation préférentielle ;
- La limite d'urbanisation sud est considérée comme un front urbain d'intérêt régional ;
- Une continuité d'axe nord-sud est qualifiée de liaison verte.



Relier et structurer				Polariser et équilibrer		Préserver et valoriser																																																					
Les infrastructures de transport <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Existant</th> <th>Projet (tracé)</th> <th>Projet (Principe de liaison)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Niveau de desserte national international</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>Niveau de desserte métropolitain</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>Niveau de desserte territoriale</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>Sans terminal, station de rabattement TGV</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Existant</th> <th>Revalorisation à privilégier</th> <th>Projet (Principe de liaison)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Autosoleil et voir rapide</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>Niveau routier principal</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>Tranchement</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>Aménagement fluvial</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table> Les aéroports et les aérodromes <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Existant</th> <th>Projet</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Site multimodal d'enjeux nationaux</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>Site multimodal d'enjeux métropolitains</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>Site multimodal d'enjeux territoriaux</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table>					Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)	Niveau de desserte national international	—	—	—	Niveau de desserte métropolitain	—	—	—	Niveau de desserte territoriale	—	—	—	Sans terminal, station de rabattement TGV	—	—	—		Existant	Revalorisation à privilégier	Projet (Principe de liaison)	Autosoleil et voir rapide	—	—	—	Niveau routier principal	—	—	—	Tranchement	—	—	—	Aménagement fluvial	—	—	—		Existant	Projet	Site multimodal d'enjeux nationaux	—	—	Site multimodal d'enjeux métropolitains	—	—	Site multimodal d'enjeux territoriaux	—	—	Les espaces urbanisés <ul style="list-style-type: none"> □ Espace urbanisé à optimiser □ Quartier à densifier à proximité d'une gare ● Secteur à fort potentiel de densification Les nouveaux espaces d'urbanisation <ul style="list-style-type: none"> ● Secteur d'urbanisation préférentielle ● Secteur d'urbanisation conditionnelle <ul style="list-style-type: none"> ○ Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares ■ Pôle de centralité à conforter 		<ul style="list-style-type: none"> — 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 <ul style="list-style-type: none"> □ Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V) □ Le fleuve et les espaces en eau <small>La carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) doit faire l'objet d'une application combinée avec l'ensemble des fascicules qui composent le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF). Cette carte, à l'échelle de 1/150 000, indique les vocations des espaces concernés, telles qu'elles résultent des caractéristiques de l'espace en cause et des orientations réglementaires auxquelles elle est étroitement subordonnée, sans que cette représentation puisse être prise en compte à l'échelle de la carte. Il appartient donc au document d'urbanisme local de préciser les limites des espaces identifiés sur la CDGT du SDRIF, compte tenu des caractéristiques de l'espace en cause, ainsi que celles des éléments représentés symboliquement sur la CDGT du SDRIF, et dans le respect des principes de subsidiarité et de compatibilité. Toute autre utilisation de la carte méconnaît ces principes.</small>	
	Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)																																																								
Niveau de desserte national international	—	—	—																																																								
Niveau de desserte métropolitain	—	—	—																																																								
Niveau de desserte territoriale	—	—	—																																																								
Sans terminal, station de rabattement TGV	—	—	—																																																								
	Existant	Revalorisation à privilégier	Projet (Principe de liaison)																																																								
Autosoleil et voir rapide	—	—	—																																																								
Niveau routier principal	—	—	—																																																								
Tranchement	—	—	—																																																								
Aménagement fluvial	—	—	—																																																								
	Existant	Projet																																																									
Site multimodal d'enjeux nationaux	—	—																																																									
Site multimodal d'enjeux métropolitains	—	—																																																									
Site multimodal d'enjeux territoriaux	—	—																																																									

Objectifs du SDRIF 2030	Appropriation dans le PADD de Mennechy
Objectif 1 : Améliorer la vie quotidienne des franciliens	
Construire 7 000 logements/an et améliorer le parc existant	2.2.1 Assurer une production de logements adaptée aux besoins identifiés 2.2.2 Diversifier la production de logements neufs ou réhabilités pour répondre aux besoins des différentes cibles de ménages et élargir les possibilités de parcours résidentiel
Créer 28 000 emplois/an et améliorer la mixité habitat/emploi	3.1.2. Poursuivre l'accueil de nouvelles activités dans les secteurs appropriés de la ville
Garantir l'accès à des équipements et des services publics de qualité	3.2.1. Poursuivre l'adéquation des services publics ou collectifs avec les besoins de la population et améliorer l'accès aux services publics
Concevoir des transports pour une vie moins dépendante à	3.3.1. Améliorer les conditions de circulations dans le centre-ville

l'automobile	et de traversée de la commune 3.3.3. Améliorer les transports en commun en lien avec les plans de déplacements urbains à l'échelle intercommunale et les partenaires ou maîtres d'ouvrages concernés 3.3.4. Développer et renforcer le maillage de circulations douces et les conditions d'usages des 2-roues 4.2.1. Développer les mobilités douces, pour limiter le recours systématique à la voiture
Améliorer l'espace urbain et son environnement naturel	1.2.1. Valoriser une « ville verte » 1.2.2. Préserver les perspectives et panoramas intéressants 4.1.2. Valoriser et régénérer la biodiversité « ordinaire » ou « nature en ville »
<i>Objectif 2 : Consolider le fonctionnement métropolitain de l'Île-de-France</i>	
Refonder le dynamisme économique francilien	3.1.2. Répondre aux attentes des acteurs économiques présents sur le territoire
Un système de transport porteur d'attractivité	3.3. S'inscrire dans les projets de renforcement des réseaux et transports intercommunaux
Valoriser les équipements attractifs	3.2.1. Poursuivre l'adéquation des services publics ou collectifs avec les besoins de la population et améliorer l'accès aux services publics
Gérer durablement l'écosystème naturel et renforcer la robustesse de l'Île-de-France	1.1. Maintenir les espaces agricoles, naturels et paysagers et leurs fonctionnalités

I.2. Plan(s) de Déplacements urbains

Le contenu et les objectifs des PDU sont précisés dans le code des transports (chapitre IV, titre 1^{er}, livre II). Ce document doit être compatible avec le SDRIF. L'élaboration de ce document a été rendue obligatoire par la loi LAURE de 1996. La dernière version a été approuvée le 19 juin 2014 en Commission Régionale d'Île-de-France. Il a pour but d'atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens ; et la protection de l'environnement, de la santé et de la qualité de vie de la population. Tout en prenant en compte les capacités de financement.

Il vise à coordonner à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transports ainsi que les politiques de stationnement ou d'exploitation routière. Il aborde également la dimension de l'aménagement en orientant la demande de déplacements et en fournissant des solutions adaptées.

Pour faire face aux enjeux du territoire francilien tels que :

- Le fort usage de la voiture ;
- Le recours quasi-systématique au mode routier pour les transports de marchandises ;
- La capacité des réseaux de transports insuffisante.

Le PDUIF fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements de personnes et de biens pour tous les modes de transports d'ici 2020. Ainsi, il vise une croissance de 20% des transports collectifs, une croissance de 10% des modes actifs, une diminution de 2% des deux roues et des voitures.

Pour atteindre ces objectifs, le PDUIF fixe neuf défis à relever :

Défis du PDUIF 2020	Appropriation dans le PADD de Mennecy
Défi 1 : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo	3.3.1. Améliorer les conditions de circulations dans le centre-ville et de traversée de la commune
Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs	3.3.3. Améliorer les transports en commun en lien avec les plans de déplacements urbains à l'échelle
Défi 3 : Redonner de l'importance à la marche dans la	

chaîne de déplacement	intercommunale et les partenaires ou maîtres d'ouvrages concernés
Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo	3.3.4. Développer et renforcer le maillage de circulations douces et les conditions d'usages des 2-roues 4.2.1. Développer les mobilités douces, pour limiter le recours systématique à la voiture
Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés	
Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement	
Défi 7 : Rationnaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau	Absence d'appropriation spécifique
Défi 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF	
Défi 9 : Faire des franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements	

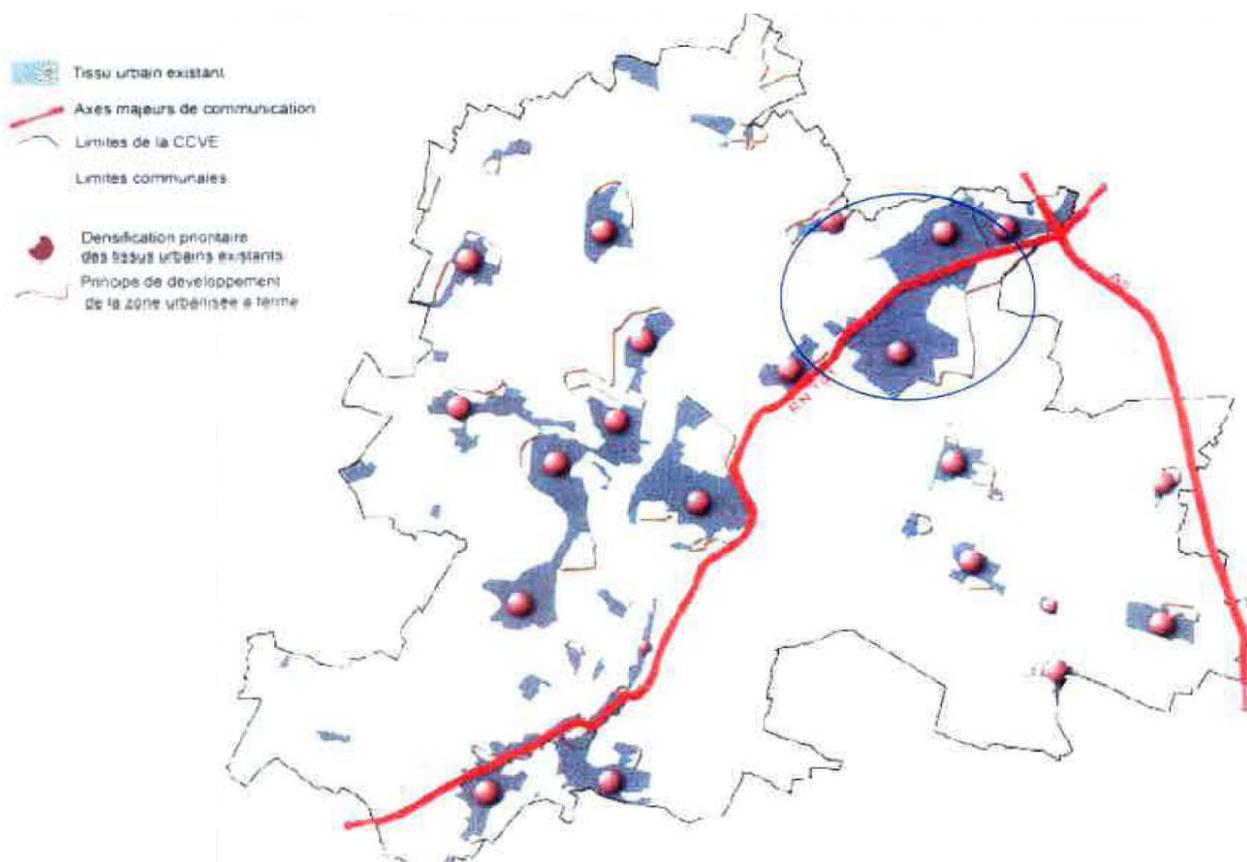
I.3. Schéma de Cohérence Territoriale du Val d'Essonne

Le SCOT du Val d'Essonne a été approuvé en 2008. Il a été défini à partir du SDRIF approuvé en 1994.

Le schéma directeur local repose sur les principaux enjeux évoqués ci-dessous :

- démographie - logement : une dynamique de croissance maîtrisée (*de l'ordre 16 670 habitants à l'horizon 2015*),
- diversifier le parc de logements pour mieux répondre à la demande,
- une « trame verte » et préservant les espaces naturels et urbains,
- la protection et la mise en valeur des paysages naturels et urbains,
- la dynamisation des activités économiques,
- une stratégie pour l'amélioration des moyens de transport,
- une urbanisation maîtrisée qui s'appuie sur l'armature urbaine existante.

Les dispositions retenues pour la commune en matière d'urbanisation et de protection sont toutes suivies par le PLU : aucune incompatibilité n'est relevée dans le cadre du présent PLU.



- les limites des zones urbaines sont reprises par le PLU qui divise ces zones en zonages réglementaires spécifiques (habitat dominant, activité privilégiée, équipements prépondérants, densification, tissu bâti aéré, organisation parcellaire spécifique...);
- le repérage des secteurs urbanisés sont compatibles entre le SCOT et le PLU.
- les espaces agricoles d'intérêt paysager sont classés en zone A (agricole protégée);
- les espaces boisés sont repris sous le vocable Espace Boisés Classés (EBC) au PLU (secteurs dans lesquels aucune autorisation d'occupation du sol ne peut être accordée);
- les zones dites naturelles, que l'on retrouve au Nord et à l'Ouest de la commune sont protégées au PLU au titre de zones naturelles (N).
- les secteurs d'extension de l'urbanisation sont respectés.

I.4. Programme National de Prévention des Déchets 2014 – 2020 : prévu à l'article L.541-11 du code de l'environnement

La réalisation de programmes nationaux de prévention des déchets est une obligation selon l'article 29 de la directive-cadre de 2008 sur les déchets (directive 2008/98/CE). Elle a été transposée dans le droit français par l'ordonnance n° 2010-1579 du 17 décembre 2010.

Ainsi, un plan national de prévention des déchets est établi par le ministre chargé de l'environnement. Il comprend :

- Les objectifs nationaux et les orientations des politiques de prévention des déchets ;
- L'inventaire des mesures de prévention mises en œuvre ;
- Une évaluation de l'impact de ces mesures sur la conception, la production et la distribution de produits générateurs de déchets, ainsi que sur la consommation et l'utilisation de ces produits ;
- L'énoncé des mesures de prévention qui doivent être poursuivies et des mesures nouvelles à mettre en œuvre ;
- La détermination des situations de référence, des indicateurs associés aux mesures de prévention des déchets et la méthode d'évaluation utilisée.

Mesures nationales du Programme National de Prévention des Déchets 2014 - 2020	Appropriation dans le PADD de MenneCY
Mobiliser les filières Responsabilité Elargie au Producteur au service de la prévention des déchets	Absence d'appropriation spécifique
Augmenter la durée de vie des produits et lutter contre l'obsolescence programmée	
Prévention des déchets des entreprises	
Prévention des déchets du BTP	
Réemploi, réparation et réutilisation	
Poursuivre et renforcer la prévention des déchets verts et la gestion de proximité des biodéchets	
Lutte contre le gaspillage alimentaire	
Poursuivre et renforcer des actions sectorielles en faveur d'une consommation responsable	
Outils économiques	
Sensibiliser les acteurs et favoriser la visibilité de leurs efforts en faveur de la prévention des déchets	4.3.2. L'optimisation et la valorisation des déchets
Déployer la prévention dans les territoires par la planification et l'action locales	
Des administrations publiques exemplaires en matière de prévention des déchets	Absence d'appropriation spécifique
Contribuer à la démarche de réduction des déchets marins	

I.5. Plan Régional d'Élimination des déchets ménagers et assimilés : PREDMA Ile-de-France

Ce document a été approuvé en novembre 2009 par le Conseil Régional d'Ile de France. Cette compétence a été transférée à la région Ile-de-France alors qu'elle reste départementale partout ailleurs. En effet, auparavant, le plan de l'Essonne relevait des compétences du conseil général.

Ces plans d'élimination des déchets ménagers et assimilés visent à orienter et coordonner l'ensemble des actions à mener (par les pouvoirs publics ou les organismes privés) en vue d'assurer la réalisation des objectifs et notamment :

- De prévenir ou réduire la production et la nocivité des déchets ;
- D'organiser le transport des déchets et de le limiter en distance et en volume ;
- De valoriser les déchets par réemploi, recyclage ou toute autre action visant à obtenir, à partir des déchets, des matériaux réutilisables ou de l'énergie ;
- D'assurer l'information du public, sur les effets pour l'environnement et la santé publique, des opérations de production et d'élimination des déchets ainsi que sur les mesures destinées à en compenser les effets préjudiciables.

Ce document de planification consiste à décrire l'évolution de la gestion des déchets à partir d'une situation existante de référence. Il établit une projection à 5 ou 10 ans basée sur des objectifs d'amélioration. Le plan doit également présenter des préconisations à développer pour atteindre les objectifs. Il doit aussi évaluer l'incidence de l'atteinte de ces objectifs sur les installations (notamment en termes de besoins de capacités et donc de nouvelles installations).

Les décisions de l'Etat, des collectivités territoriales et des concessionnaires doivent s'inscrire dans une relation de compatibilité avec le plan.

Les enjeux du PREDMA Ile-de-France	Appropriation dans le PADD de Mennecy
Préserver les ressources et réduire la consommation de matières premières (éco-conception, réutilisation, valorisation matière)	Absence d'appropriation spécifique
Optimiser les filières de traitement (améliorer l'efficacité énergétique des procédés de traitement, développement de la méthanisation)	4.3.2. L'optimisation et la valorisation des déchets
Réduire les distances pour le transport des déchets par la route (meilleure répartition géographique des unités de traitement et de stockage, autres solutions de transport)	
Connaître les coûts de la gestion des déchets	Absence d'appropriation spécifique
Innover et développer un pôle de recherche	

I.6. Plan Régional d'Élimination des Déchets Dangereux : le PREDD de la région Ile-de-France

Ce document a lui aussi été approuvé par le Conseil Régional d'Ile-de-France en novembre 2009. Il est du ressort des compétences de la région.

L'objectif a été de fournir un état des lieux des gisements et capacités représentatif de la réalité, ainsi que des perspectives sur les gisements et les besoins en capacité faisant consensus.

Les décisions de l'Etat, des collectivités territoriales et des concessionnaires doivent s'inscrire dans une relation de compatibilité avec le plan.

Les attendus du PREDD	Appropriation dans le PADD de Mennecy
<u>Les attentes régionales :</u>	
Minimiser les impacts environnementaux et sanitaires	Absence d'appropriation spécifique
Favoriser un traitement de proximité des déchets dangereux produits en Ile-de-France et encadrer les importations sur les installations franciliennes	
Mieux capter les déchets diffus (effort à faire sur les dispositifs de pré collecte : déchèteries)	
<u>Les attentes réglementaires :</u>	
Réaliser un état des lieux actuel et futur des quantités de déchets dangereux à éliminer et des capacités de traitement associées	Absence d'appropriation spécifique
Analyser leur adéquation afin d'identifier les besoins de création d'installations	
Proposer des mesures pour la prévention ou la réduction de la production et la nocivité des déchets (agir sur la fabrication : meilleures techniques disponibles)	
Favoriser la valorisation des déchets par réemploi, recyclage ou production d'énergie	4.3.2. L'optimisation et la valorisation des déchets
Organiser le transport des déchets et le limiter en distance et en volume (principe de proximité)	
Suivre la mise en œuvre du Plan afin d'évaluer les actions engagées	Absence d'appropriation spécifique
Informers le public	

I.7. Plan de Réduction des Déchets d'Ile-de-France : le PREDIF

Ce document a été approuvé par le conseil régional le 24 juin 2011. La région s'est portée volontaire en 2009 pour signer avec l'ADEME, un accord cadre 2010-2014 pour la prévention des déchets en Ile-de-France. La réduction des quantités et de la nocivité des déchets est une des priorités des politiques de développement durable nationales et européennes.

L'objet principal de ce plan est l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan régional de prévention des déchets. Il décline au niveau régional le plan national de prévention des déchets. Ainsi, les attendus sont :

- D'établir le cadre régional de la prévention des déchets en Ile-de-France : diagnostic régional et objectifs ;
- Préciser et mettre en œuvre les modalités d'animation et de coordination régionales pour assurer la couverture de 80% de la population régionale par des programmes locaux de prévention ;
- Présenter la « politique régionale » de prévention des déchets traduite en terme opérationnel (plan d'actions) ;
- Garantir l'exemplarité de la région Ile-de-France en matière de prévention des déchets ;
- Définir les modalités de mesure des indicateurs de suivi et d'évaluation du plan.

Il a donc pour objectif de faire évoluer les pratiques en mobilisant les acteurs régionaux.

Les axes d'intervention du PREDIF	Appropriation dans le PADD de Mennecy
<i>Créer une dynamique régionale pour la réduction des déchets</i>	
Mobiliser et accompagner les programmes locaux de prévention (PLP) avec les relais territoriaux	Absence d'appropriation spécifique
Réaliser une animation régionale et mettre en réseau les acteurs franciliens	
<i>Faciliter le développement des actions de prévention et mobiliser de nouveaux acteurs dont les acteurs économiques</i>	
Promouvoir et développer au niveau régional les thématiques de la prévention	Absence d'appropriation spécifique
Mobiliser et engager de nouveaux acteurs dans la prévention des déchets	
<i>Mettre en œuvre et valoriser l'exemplarité de l'institution régionale</i>	
<i>Modalités de gouvernance et suivi a mettre en œuvre</i>	

I.8. Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie : le SRCAE Ile-de-France

Ce document a été arrêté par le préfet de région le 14 décembre 2012. Les SRCAE ont été mis en place par la loi Grenelle II. Ils sont élaborés conjointement par l'Etat et les conseils régionaux.

Les SRCAE ont vocation à identifier au sein d'un même document et à l'échelle régionale, les potentiels et les orientations/objectifs permettant de contribuer à l'atteinte des objectifs nationaux, européens et mondiaux en termes de réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre associées, de production d'énergie renouvelable, de qualité de l'air et d'adaptation au changement climatique.

C'est pourquoi il définit aux horizons 2020 et 2050 :

- Des orientations ayant pour objet la réduction des émissions de gaz à effet de serre portant sur l'amélioration de l'efficacité énergétique et de la maîtrise de la demande énergétique ;
- Des objectifs de développement de la production d'énergie renouvelable, à l'échelle de la région et par zones infrarégionales favorables à ce développement, exprimés en puissance installée ou en tonne équivalent pétrole. Ils sont assortis d'objectifs qualitatifs visant à prendre en compte la préservation de l'environnement et du patrimoine ainsi qu'à limiter les conflits d'usage ;
- Des orientations destinées à prévenir ou à réduire la pollution atmosphérique afin d'atteindre les objectifs de qualité de l'air. Ces orientations devront être renforcées dans les zones où les valeurs limites de la qualité de l'air sont ou risquent d'être dépassées (et dites sensibles en raison de l'existence de circonstances particulières locales).
- Des orientations visant à adapter les territoires et les activités socio-économiques aux effets du changement climatique.

Ces documents définissent des objectifs et orientations pour l'ensemble des acteurs régionaux, et plus particulièrement pour les collectivités qui doivent les décliner dans le cadre de leur Plan Climat Energie Territorial.

Le SRCAE reprend également en annexe le schéma régional éolien qui identifie les parties du territoire favorables au développement de l'énergie éolienne, et où devront être situées les propositions de zones de développement de l'éolien.

D'autre part, le SRCAE, à compter de son approbation, se substitue au Plan Régional pour la Qualité de l'Air.

Les objectifs du SRCAE Ile-de-France	Appropriation dans le PADD de Mennecy
Encourager la sobriété énergétique dans les bâtiments et garantir la pérennité des performances	4.2.1. Afficher des objectifs énergétiques et démarches environnementales
Améliorer l'efficacité énergétique de l'enveloppe des bâtiments et des systèmes énergétiques	
Densifier, étendre et créer des réseaux de chaleur et de froid en privilégiant le recours aux énergies renouvelables et de récupération	Absence d'appropriation spécifique
Favoriser le développement des énergies renouvelables intégrées au bâtiment	4.2.1. Afficher des objectifs énergétiques et démarches environnementales
Favoriser le développement d'unités de production d'énergies renouvelables électrique et de biogaz sur les sites propices et adaptés	Absence d'appropriation spécifique

Maîtriser les consommations électriques du territoire et les appels de puissance	
Encourager les alternatives à l'utilisation des modes individuels motorisés	4.2.2. Développer les mobilités douces, pour limiter le recours systématique à la voiture
Réduire les consommations et émissions du transport de marchandises	Absence d'appropriation spécifique
Favoriser le choix et l'usage de véhicules adaptés aux besoins et respectueux de l'environnement	
Limiter l'impact du trafic aérien sur l'air et le climat	
Promouvoir aux différentes échelles de territoire un développement urbain économe en énergie et respectueux de la qualité de l'air	4.2.2. Développer les mobilités douces, pour limiter le recours systématiques à la voiture
Faire de la prise en compte des enjeux énergétiques un facteur de compétitivité et de durabilité des entreprises	Absence d'appropriation spécifique
Favoriser le développement d'une agriculture durable	
Réduire l'empreinte carbone des consommations des franciliens	4.2. Agir contre les changements climatiques et limiter les émissions de gaz à effet de serre
Améliorer la qualité de l'air pour la santé des franciliens	4.4.3. Contribuer à la maîtrise des pollutions de l'air
Accroître la résilience du territoire francilien aux effets du changement climatique	Absence d'appropriation spécifique
Se doter des outils nécessaires à une mise en œuvre du SRCAE au sein des territoires	Absence d'appropriation spécifique

I.9. Le Plan de Protection de l'Atmosphère pour l'Ile-de-France : PPA

Les Plans de Protection de l'Atmosphère font l'objet des articles L222-4 à 7 et R222-13 à 36 du code de l'environnement. La révision de ce document concernant l'Ile-de-France a été approuvée le 25 mars 2013. Le périmètre retenu pour le PPA de l'agglomération de Paris est l'ensemble de la région Ile-de-France (2% du territoire national).

L'objectif d'un PPA est d'assurer, dans le délai qu'il se fixe, le respect des normes de qualité de l'air. En effet, afin de préserver la santé humaine et les écosystèmes, des valeurs réglementaires sont fixées par le Code de l'environnement, en corrélation avec les directives européennes. L'intérêt du PPA est sa capacité à améliorer la qualité de l'air dans un périmètre donné, en mettant en place des mesures locales adaptées à ce périmètre.

Ce document doit être réalisé pour chaque agglomération de plus de 250 000 habitants, ainsi que dans les zones où les normes ne sont pas respectées ou risquent de ne pas l'être.

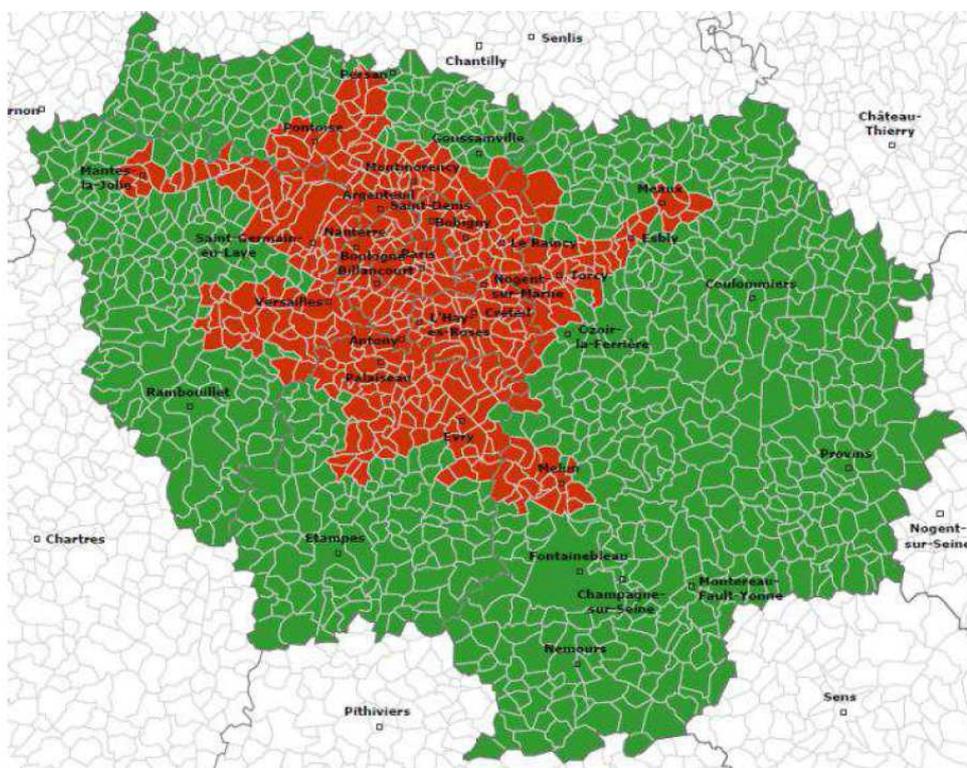
Le PPA définit les objectifs permettant de ramener les concentrations de polluants dans l'atmosphère (à l'intérieur du périmètre d'étude) à un niveau conforme aux valeurs limites¹ ou aux valeurs cibles.² Les objectifs globaux à atteindre correspondent à une réduction des émissions globales d'un ou plusieurs polluants, ou aux niveaux de concentration de polluants tels qu'ils seront mesurés par des stations fixes. Le plan établit ensuite la liste des mesures pouvant être prises par les autorités administratives. Ces actions se déclinent sous forme de mesures réglementaires ou de dispositions incitatives ou prospectives (objectifs, mesures d'accompagnement et études spécifiques) (détaillées dans le tableau ci-dessous).

Les mesures réglementaires sont le cœur du plan et ont vocation à être déclinées et précisées par des arrêtés inter-préfectoraux une fois le PPA approuvé.

Le PPA doit être compatible avec les orientations du SRCAE.

Le PPA établit également une « zone sensible », au sein de laquelle certaines actions peuvent être renforcées en raison des dépassements des valeurs réglementaires (définie dans le cadre du SRCAE). Cela correspond à l'agglomération parisienne en très grande partie, la commune de Mennecy est concernée (figure ci-dessous).

Zone sensible du PPA de l'Ile-de-France (en rouge)



L

¹ Valeur limite : niveau fixé sur la base de connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine et/ou l'environnement dans son ensemble, à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser une fois atteint.

² Valeur cible : Niveau fixé dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé des personnes et/ou de l'environnement dans son ensemble, à atteindre dans la mesure du possible sur une période donnée.

Les objectifs du PPA Ile-de-France	Appropriation dans le PADD de Mennecy
<u>Les mesures réglementaires</u>	
Reg 1 : Obliger les principaux pôles générateurs de trafic à réaliser un plan de déplacements d'établissement (PDE)	Absence d'appropriation spécifique
Reg 2 : Imposer des valeurs limites d'émission pour toutes les installations fixes de chaufferies collectives	
Reg 3 : Limiter les émissions de particules dues aux équipements individuels de combustion du bois	
Reg 4 : Gestion des dérogations relatives à l'interdiction de brûlage à l'air libre des déchets verts	
Reg 5 : Réduire les émissions de particules dues aux groupes électrogènes	
Reg 6 : Améliorer la connaissance et la mesure des émissions industrielles	
Reg 7 : Interdire les épandages par pulvérisation quand l'intensité du vent est strictement supérieure à 3 Beaufort	
Reg 8 : Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les documents d'urbanisme	
Reg 9 : Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les études d'impact	
Reg 10 : Mettre en œuvre la réglementation limitant l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) lors du stationnement des aéronefs sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris Orly et Paris Le Bourget	Absence d'appropriation spécifique
Reg 11 : Diminuer les émissions en cas de pointe de pollution	
<u>Actions incitatives</u>	
<p>OBJ 1 : Promouvoir une politique de transport respectueuse de la qualité de l'air et atteindre les objectifs fixés par le PDUIF</p> <ul style="list-style-type: none"> - gestion optimisée des flux de circulation routière et partage multimodal de la voirie - Promouvoir le développement des véhicules « propres » 	<p>4.2.2. Développer les mobilités douces, pour limiter le recours systématique à la voiture</p> <p>3.3.1. Améliorer les conditions de circulations dans le centre-ville et de traversée de la commune</p> <p>3.3.3. Améliorer les transports en commun en lien avec les plans de déplacements urbains à l'échelle intercommunale et les partenaires ou maîtres d'ouvrages concernés</p> <p>3.3.4. Développer et renforcer le maillage de circulations douces et les conditions d'usage des 2-roues</p>

<p>OBJ 2 : Mettre en œuvre des mesures supplémentaires permettant d'accroître de 10% la réduction des émissions liées au trafic routier dans le cœur dense de l'agglomération</p>	<p>Absence d'appropriation spécifique</p>
<p><i>Mesures d'accompagnement : (pas de portée réglementaire, sensibilisation du public)</i></p>	
<p>ACC 1 : Sensibiliser les automobilistes franciliens à l'éco-conduite</p>	<p>Absence d'appropriation spécifique</p>
<p>ACC 2 : Sensibiliser les gestionnaires de flottes captives aux émissions polluantes de leurs véhicules</p>	
<p>ACC 3 : Former et informer les agriculteurs et gestionnaires d'espaces verts et d'infrastructures de transport sur la pollution atmosphérique, notamment par une incitation à l'acquisition de matériels limitant les émissions de polluants atmosphériques</p>	
<p>ACC 4 : Réduire les émissions des plates-formes aéroportuaires</p>	
<p>ACC 5 : Sensibiliser les franciliens à la qualité de l'air</p>	
<p>ACC 6 : Harmonisation des éléments de communication sur le bois-énergie</p>	
<p>ACC 7 : Réduire les émissions de particules dues aux chantiers</p>	

I.10. Le Plan National Santé Environnement 2015 -2019 :

Ce troisième plan a pour ambition d'établir une feuille de route gouvernementale pour réduire l'impact des altérations de l'environnement sur la santé humaine. Cette thématique est l'une des préoccupations majeures de santé publique et un thème écologique central. Les grands enjeux de ce plan sont :

- Répondre aux enjeux de santé posés par les pathologies en lien avec l'environnement ;
- Les enjeux de connaissance des expositions, de leurs effets et les leviers d'action ;
- La recherche en santé environnement ;
- Renforcer la dynamique santé environnement dans les territoires, l'information, la communication et la formation.

I.11. Le Plan Régional Santé Environnement : Ile-de-France

L'élaboration du PRSE 3 débute avec la participation des acteurs du territoire. Le but étant de définir les priorités pour la région autour de quatre thématiques :

- Préparer l'environnement de demain pour une bonne santé ;
- Surveiller et gérer les expositions liées aux activités humaines et leurs conséquences sur la santé ;
- Travailler à l'identification et à la réduction des inégalités territoriales de santé ;
- Protéger et accompagner les populations vulnérables.

L'objectif est l'approbation de ce plan mi-2017.

Le 2^{ème} PRSE avait été arrêté le 27 juillet 2011. Les grands axes étaient :

Les grands axes du Plan Régional Santé Environnement 2	Appropriation dans le PADD de Mennecy
Axe 1 : Réduire les inégalités environnementales	4.4.1. Limiter l'impact des nuisances sonores diverses
Axe 2 : Préparer l'avenir en développant la vigilance sur les risques émergents	4.4.2. Poursuivre la prévention des risques inondations et l'information sur les risques liés aux sous-sols 4.4.3. Contribuer à la maîtrise de la qualité de l'air 4.4.4. Prendre en compte les risques et dangers liés aux installations classées ou activités diverses

I.12. Schéma décennal de développement du réseau : L321-6 du code de l'énergie

Le 5^{ème} schéma décennal 2015 répertorie les projets de développement du réseau à réaliser et mettre en service dans les trois ans ainsi que les principales infrastructures de transport d'électricité à envisager dans les dix ans à venir.

Ce schéma est mis à jour chaque année et soumis tous les ans à la commission de régulation de l'énergie. Il s'appuie sur les analyses à moyen et long terme d'évolution de la consommation en France et en Europe. Il intègre pour chaque région les objectifs des SRCAE.

Concernant les perspectives de développement en Ile-de-France. Trois enjeux motivent le développement du réseau francilien :

- Garantir une alimentation électrique pérenne, sûre et de qualité (extrême sensibilité aux incidents du fait de la forte densité urbaine) ;
- Accompagner le développement du Grand Paris et notamment ses pôles économiques ;
- Acheminer l'électricité qui provient de nouveaux sites de production, essentiellement des énergies renouvelables provenant de Normandie et de Picardie mais aussi d'Ile-de-France.

La vision à dix ans prévoit une consommation de 230 à 560 GWH/an, mais aucune implantation d'équipement lié aux énergies renouvelables n'est prévue à proximité de la commune à l'horizon du S3REnR.

I.13. Schéma Régional de Raccordement au Réseau des Energies Renouvelables : S3REnR

La loi Grenelle II a institué les Schéma Régionaux de Raccordement au Réseau des Energies Renouvelables. Ces schémas sont définis par l'article L. 321-7 du Code de l'Energie et s'appuient sur les objectifs fixés par les SRCAE. Ils doivent être élaborés par RTE (Réseau de Transport de l'Electricité) en accord avec les gestionnaires des réseaux publics de distribution d'électricité concernés.

Ce schéma a été approuvé par le préfet de région le 10 mars 2015.

L'objectif régional affiché par le SRCAE est d'atteindre à l'horizon 2020 une production de 1609 à 2357 GWh/an (scénarios éolien bas et haut) pour l'ensemble des installations de production d'électricité à partir des sources d'énergies renouvelables (Usines d'Incineration des Ordures Ménagères, solaire photovoltaïque, biogaz, éolien et hydraulique).

I.14. Plan de Gestion des Risques d'Inondation 2016 – 2021 : PGRI du Bassin Seine - Normandie

Le PGRI concrétise la mise en œuvre de la directive européenne du 23 octobre 2007 relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation, dite directive inondation. Elle a été transposée en droit français par la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 dite Grenelle 2. Elle s'accompagne d'une stratégie nationale de gestion du risque inondation (SNGRI) déclinée à l'échelle de chaque grand bassin hydrographique par un PGRI.

Le PGRI du Bassin Seine Normandie a été approuvé par le préfet coordonnateur de bassin par arrêté le 7 décembre 2015. Il donne un cadre aux politiques locales de gestion des risques d'inondation en combinant la réduction de la vulnérabilité, la gestion de l'aléa, la gestion de crise, les gouvernances et la culture du risque.

Les Plans de Prévention des Risques Inondation et les Plans de Prévention des Risques Littoraux approuvés après l'approbation du PGRI devront être compatibles avec les objectifs et les dispositions du PGRI.

Il s'agit d'un document opposable à l'administration et à ses décisions (mais pas directement aux tiers). Il a une portée juridique directe sur les documents d'urbanisme approuvés après son approbation : SCOT, PLU et PLUi.

Le PGRI fixe pour six ans quatre grands objectifs pour réduire les conséquences des inondations sur la santé humaine, l'activité économique, le patrimoine et l'environnement. Pour chacun de ces objectifs, le document définit les dispositions ou actions jugées prioritaires à mettre en œuvre et proportionnées aux enjeux pour atteindre les objectifs.

Les Objectifs du Plan de Gestion des Risques d'Inondation Seine Normandie	Appropriation dans le PADD de Mennecy
Réduire la vulnérabilité des territoires	4.4.2. Poursuivre la prévention des risques inondations et l'information sur les risques liés aux sous-sols
Agir sur l'aléa pour réduire le coût des dommages	Absence d'appropriation spécifique
Raccourcir fortement le délai de retour à la normale des territoires sinistrés	
Mobiliser tous les acteurs pour consolider les gouvernances adaptées et la culture du risque	4.4.2. Poursuivre la prévention des risques inondations et l'information sur les risques liés aux sous-sols

Pour chacun des Territoires à Risques Importants d’inondation (TRI), une Stratégie Locale de Gestion des Risques Inondation (SLGRI) doit être élaborée pour réduire les conséquences négatives des inondations. La liste, leur périmètre et leurs premiers objectifs ont été arrêtés par le préfet coordonnateur de bassin. Chaque stratégie doit comprendre :

- La synthèse de l’évaluation préliminaire des risques d’inondation dans son périmètre ;
- Les cartes des surfaces inondables et les cartes des risques d’inondation pour les TRI inclus dans son périmètre ;
- Des objectifs fixés par le PGRI pour les TRI, des objectifs de réduction des impacts négatifs des inondations sur le Tri et des mesures de prévention, de protection et de sauvegarde adaptées pour atteindre ces objectifs.

I.15. Le Schéma Directeur de Gestion et d’Aménagement des Eaux : le SDAGE Seine-Normandie 2016-2021

Le SDAGE du bassin de la Seine et des cours d’eau côtiers normands est un document de planification qui fixe entre les 31 décembre 2015 et 2021 « les orientations fondamentales d’une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux ». Cette « gestion vise la préservation des milieux aquatiques et la protection du patrimoine piscicole et prend en compte les adaptations aux changements climatiques ». Ce document fixe à la fois les objectifs environnementaux, mais également les orientations de travail et les dispositions à prendre pour atteindre une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau.

Ce document a été adopté le 5 novembre 2015 par le Comité de Bassin. Il s’agit du cœur du plan de gestion du bassin Seine-Normandie demandé par la Directive cadre sur l’eau (DCE) du 23 octobre 2000. Sa mise en œuvre se traduit par la réalisation de plans de gestion d’une durée de 6 ans, à l’échelle des grands bassins hydrographiques.

L’objectif est d’atteindre sur l’ensemble du bassin un bon (voire très bon) état des eaux. Ainsi, il vise à prévenir et réduire la pollution de l’eau, à préserver et améliorer les écosystèmes, à atténuer les effets des inondations et des sécheresses, ainsi que promouvoir une utilisation durable de l’eau.

Pour une meilleure organisation et lisibilité de ce document, les enjeux sont traduits sous forme de défis et de leviers transversaux. Il s’agit des orientations fondamentales permettant d’atteindre les objectifs fondamentaux. Ces 8 orientations ci-dessous sont ensuite déclinées en dispositions.

Défis du SDAGE 2016-2021	Appropriation dans le PADD de Mennecy
Défi 1 : Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques	4.3.1. La gestion de la ressource en eau et la maîtrise des rejets d’eaux pluviales
Défi 2 : Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques	
Défi 3 : Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les micropolluants	
Défi 4 : Protéger et restaurer la mer et le littoral	Absence d’appropriation spécifique
Défi 5 : Protéger les captages d’eau pour l’alimentation en eau potable actuelle et future	4.3.1. La gestion de la ressource en eau et la maîtrise des rejets d’eaux pluviales
Défi 6 : Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides	1.1.2. Protéger les milieux naturels de la vallée de l’Essonne
Défi 7 : Gérer la rareté de la ressource en eau	Absence d’appropriation spécifique
Défi 8 : Limiter et prévenir le risque inondation	4.4.2. Poursuivre la prévention des risques inondations et l’information sur les risques liés aux sous-sols

I.16. Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux : SAGE de la Nappe de Beauce

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux est un outil de planification de la ressource en eau instauré en 1992. Il fixe les objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur et de protection quantitative et qualitative des ressources et eaux et des milieux aquatiques. Cela à l'échelle d'un territoire cohérent au niveau hydrographique (bassin versant d'un cours d'eau ou bassin hydrogéologique d'une nappe souterraine).

Les acteurs locaux sont réunis au sein de la Commission Locale de l'Eau qui permet la concertation en vue d'aboutir à des objectifs communs et partagés d'amélioration de la ressource en eau. Ainsi, il s'agit d'un outil transversal dont l'objectif est de concilier la préservation de la ressource en eau et de ses milieux associés avec l'ensemble des activités humaines en lien avec le domaine de l'eau.

Le complexe aquifère des calcaires de Beauce, appelé « Nappe de Beauce » s'étend sur 9500 km² et se répartit sur les bassins Seine Normandie et Loire Bretagne. Ce SAGE a été approuvé par arrêté interpréfectoral le 11 juin 2013.

Ce document est constitué de deux pièces : le Plan d'Aménagement et de Gestion Durable (PAGD) de la ressource en eau et des milieux aquatiques et le Règlement :

- Le PAGD définit les priorités du territoire en matière de politique de l'eau et des milieux aquatiques, ainsi que les objectifs et dispositions pour les atteindre. Il s'applique par compatibilité aux PLU et SCOT, cela signifie qu'il ne faut pas de contradictions majeures vis-à-vis des objectifs généraux de ces documents.
- Le règlement encadre les usages de l'eau et définit les mesures précises permettant d'atteindre les objectifs fixés dans le PAGD. Celui du SAGE Nappe de Beauce identifie 14 règles applicables à la ressource en eau. Elles visent à fixer les priorités d'usage de la ressource (volumes de prélèvements par usage) et à assurer la restauration et la préservation de la qualité de l'eau. Ce règlement est opposable à l'administration et aux tiers (à toute personne publique ou privée) intervenant sur les milieux aquatiques.

Les objectifs spécifiques du SAGE Nappe de Beauce	Appropriation dans le PADD de Mennecy
Gérer quantitativement la ressource (gestion volumétrique entre les usages)	4.3.1. La gestion de la ressource en eau et la maîtrise des rejets d'eaux pluviales
Assurer durablement la qualité de la ressource (incitation à la prise de mesures réglementaires et sensibilisation)	
Protéger le milieu naturel	1.1.2. Protéger les milieux naturels de la vallée de l'Essonne 1.1.3. Préserver les fonctions écologiques de ces milieux
Prévenir et gérer les risques de ruissellement et d'inondation	4.4.2. Poursuivre la prévention des risques inondations et l'information sur les risques liés aux sous-sols

I.17. Document cadre : Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques

En application des dispositions de l'article L.371-2 du code de l'environnement, ce document cadre a été élaboré à partir des travaux du comité opérationnel « Trame Verte et Bleue ». Les orientations nationales ont été adoptées par décret en Conseil d'Etat le 20 janvier 2014.

Ce document comprend deux parties :

- Une relative aux choix stratégiques précisant les définitions, les objectifs et les grandes lignes directrices pour la mise en œuvre de la trame verte et bleue ;
- Une seconde partie constituant le guide méthodologique de la TVB à l'échelle nationale et les éléments méthodologiques propres à assurer la cohérence des schémas régionaux en termes d'objectifs et de contenu.

Les enjeux du document cadre « orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques »	Appropriation dans le PADD de Mennecy
Enjeux relatifs à certains espaces protégés ou inventoriés	1.1.2. Protéger les milieux naturels de la vallée de l'Essonne
Enjeux relatifs à certaines espèces	1.1.3. Préserver les fonctions écologiques de ces milieux
Enjeux relatifs à certains habitats	
Les continuités écologiques d'importance nationale	Absence d'appropriation spécifique

I.18. Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique

Les Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique précisent, selon la loi Grenelle 2, « les mesures permettant d'éviter, de réduire et, si besoin, de compenser les atteintes aux continuités écologiques que la mise en œuvre de ces documents projets ou infrastructures linéaires sont susceptibles d'entraîner » grâce à une identification des trames vertes et bleues du territoire régional.

Ce document a été co-élaboré par l'Etat et le conseil régional et a été approuvé par délibération du conseil régional le 26 septembre 2013, puis adopté par arrêté le 21 octobre 2013. Il s'agit du volet régional de la trame verte et bleue. Il a pour objet la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques. Pour cela :

- Il identifie les composantes de la trame verte et bleue (réservoirs, corridors, cours d'eau, obstacles) ;
- Il identifie les enjeux régionaux de préservation et de restauration des continuités écologiques et il définit les priorités régionales dans un plan d'action stratégique ;
- Il propose des outils adaptés pour la mise en œuvre de ce plan d'actions.

Il identifie les secteurs à enjeux, il éclaire donc sur le fonctionnement des écosystèmes régionaux. Il définit également des priorités régionales (document d'orientation). Enfin, il propose des outils de mise en œuvre concrète du plan d'actions.

Il s'agit d'un document cadre qui oriente les stratégies et les projets de l'Etat et des collectivités territoriales. Il s'impose dans un rapport de prise en compte. Les SCOT, PLU, le SDRIF doivent prendre en compte ce document.

Concernant le Gâtinais, les enjeux de continuités écologiques sont :

Les enjeux du SRCE sur la région du Gâtinais	Appropriation dans le PADD de Mennecy
Assurer une meilleure franchissabilité de certaines grandes infrastructures routières et ferroviaires (A6 par exemple).	Absence d'appropriation spécifique
Maintenir des connexions entre les forêts de Fontainebleau et de Rambouillet à travers les multiples boisements du territoire (vallée de l'Essonne notamment).	1.1.2. Protéger les milieux naturels de la vallée de l'Essonne 1.1.3. Préserver les fonctions écologiques de ces milieux
Préserver les grandes zones humides des vallées de l'Essonne et de la basse vallée de la Juine qui tendent à être enclavées par l'urbanisation.	

Les enjeux thématiques de la TVB francilienne	Traduction dans le PLU de Mennecy
<u>Les enjeux propres aux milieux agricoles :</u>	
Ralentir le recul des terres agricoles et limiter la fragmentation des espaces cultivés	1.1.1. Protéger les milieux naturels de la vallée de l'Essonne
Limiter le recul des espaces prairiaux et des mosaïques agricoles	1.1.2. Préserver les fonctions écologiques de ces milieux
Stopper la disparition des zones humides alluviales et maintenir les mares	4.1.1. Protéger la biodiversité reconnue dite remarquable
Eviter la simplification des lisières entre cultures et boisements	4.1.2. Valoriser et régénérer la biodiversité « ordinaire » ou « nature dans la ville »
Concilier productivité agricole et accueil de la biodiversité	4.1.3. Valoriser les liens entre ces espaces et affirmer les corridors écologiques
<u>Les enjeux propres aux milieux forestiers :</u>	
Favoriser le maintien de la biodiversité des peuplements forestiers	1.1.3. Protéger les milieux naturels de la vallée de l'Essonne
Eviter la simplification des lisières entre milieux boisés et ouverts	1.1.4. Préserver les fonctions écologiques de ces milieux
Limiter le fractionnement des espaces forestiers	4.1.1. Protéger la biodiversité reconnue dite remarquable
Maintenir et restaurer les dernières connexions forestières dans l'espace urbain et périurbain	4.1.2. Valoriser et régénérer la biodiversité « ordinaire » ou « nature dans la ville »
Maintenir la multifonctionnalité des espaces boisés	4.1.3. Valoriser les liens entre ces espaces et affirmer les corridors écologiques
<u>Les enjeux majeurs pour les milieux aquatiques et humides :</u>	
Réhabiliter les annexes hydrauliques (bras morts, marais...)	1.1.5. Protéger les milieux naturels de la vallée de l'Essonne
Aménager les ouvrages hydrauliques pour rétablir la continuité piscicole et sédimentaire	1.1.6. Préserver les fonctions écologiques de ces milieux
Réduire l'artificialisation des berges de cours d'eau et favoriser le développement d'habitats diversifiés	4.1.1. Protéger la biodiversité reconnue dite remarquable
	4.1.2. Valoriser et régénérer la biodiversité « ordinaire » ou « nature dans la ville »
	4.1.3. Valoriser les liens entre ces espaces et affirmer les corridors écologiques
Stopper la disparition des zones humides	
<u>Les enjeux majeurs pour les infrastructures linéaires :</u>	
Prévoir les aménagements nécessaires pour les infrastructures nouvelles	Absence d'appropriation spécifique
Poursuivre et généraliser les pratiques de gestion des annexes naturelles (bermes)	
Requalifier les infrastructures existantes (souvent infranchissables)	
Atténuer l'impact des ouvrages routiers et ferroviaires sur le déplacement des espèces des mares et zones humides	
<u>Les enjeux majeurs pour les milieux urbains :</u>	
Conforter les continuités écologiques de la ceinture verte	4.1.2. Valoriser et régénérer la biodiversité « ordinaire » ou « nature dans la ville »
Maintenir et restaurer des continuités écologiques	4.3.1. La gestion de la ressource en eau et la maîtrise des

entre les espaces ruraux et le cœur urbain	rejets d'eaux pluviales
Limiter la minéralisation des sols	
Promouvoir et généraliser les pratiques de gestion des espaces verts naturels adaptées à la biodiversité	

Concernant le territoire de Mennecy, le SRCE identifie sur le territoire :

- Un réservoir de biodiversité de la région Ile-de-France (constitué de l'Essonne et du Parc de Villeroy), au nord et nord-ouest du territoire communal ;
- Un corridor herbacé à fonctionnalité réduite sur la limite communale centre-est ;
- L'Essonne comme corridor de la trame bleue fonctionnel ;
- Six obstacles à l'écoulement de l'Essonne en limite communale nord-ouest.

En termes d'objectifs de préservation et de restauration, la cartographie identifie :

- La rive nord de l'Essonne comme corridor alluvial à préserver le long des berges non urbanisées ;
- La rive sud de l'Essonne comme corridor alluvial à restaurer en contexte plus urbain ;
- Les autres cours d'eau du territoire sont identifiés comme intermittents ;
- Cinq obstacles sont à traiter d'ici 2017, sur le cours de l'Essonne, au nord-ouest de Mennecy.

(Se reporter aux figures dans l'état initial de l'environnement).

I.19. Schéma départemental des carrières de l'Essonne 2014 – 2020

Ce document a été révisé et approuvé par arrêté préfectoral le 12 mai 2014. Il s'agit d'un document de planification applicable aux carrières prévu en application de l'article L515-3 du code de l'environnement. Il constitue un outil d'aide à la décision du préfet lorsque celui-ci autorise les exploitations de carrières. Les autorisations de carrières ne peuvent être accordées que si elles sont compatibles avec les orientations et objectifs définis par ce schéma.

Ce document prend en compte la couverture des besoins en matériaux, la protection des paysages et des milieux naturels sensibles, la gestion équilibrée de l'espace tout en favorisant une utilisation économe des matières premières. Il est élaboré par la commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS).

Il n'engendre aucune forme d'opposabilité aux documents d'urbanisme mais doit être compatible avec le SDAGE et les SAGE.

Ce document fixe des objectifs stratégiques en matière d'accès à la ressource :

Les objectifs stratégiques du schéma départemental des carrières de l'Essonne	Traduction dans le PLU de Mennecy
Ne pas augmenter le taux de dépendance des départements franciliens vis-à-vis des autres régions pour l'approvisionnement en granulats (efforts de substitution de matériaux)	Absence d'appropriation spécifique
Assurer l'approvisionnement de la région et de l'agglomération centrale (développer les autres modes de transport)	
Poursuivre la valorisation des ressources d'importance nationale (recyclage, acceptabilité des exploitations par les riverains)	
Intensifier l'effort environnemental des carrières (travail de remise en état, indicateurs de suivi, après-carrière...)	

Aucune carrière n'est présente sur le territoire communal de Mennecy.