



Mission régionale d'autorité environnementale

Île-de-France

**Avis en date du 13 novembre 2020
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France
sur le projet d'aménagement urbain du quartier de la gare à Villeneuve-le-Roi
(Val-de-Marne)**

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement du quartier de la gare à Villeneuve-le-Roi et sur son étude d'impact datée de juin 2020. Il est émis à la demande du maire de Villeneuve-le-Roi, dans le cadre d'une demande de permis d'aménager (réalisation d'un parking provisoire) et de deux demandes de permis de construire (construction de deux ensembles immobiliers).

Le projet, porté par la société Kaufman & Broad et par la commune de Villeneuve-le-Roi, et localisé en bordure de voies ferrées à fort trafic, prévoit, après démolition du parking de la place de la gare et de plusieurs maisons et commerces, de réaménager cette place et de construire deux ensembles immobiliers, développant jusqu'à R+5 une surface de plancher de 13 500 m², et accueillant 117 logements, une résidence pour personnes âgées de 100 logements, 6 commerces en pied d'immeubles, ainsi qu'un parking en sous-sol d'une capacité de 297 places, dont des places dédiées au parking public de la gare. Durant le chantier, un parking provisoire sera aménagé de l'autre côté des voies ferrées.

Les principaux enjeux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent :

- le cadre de vie (insertion paysagère, exposition d'une nouvelle population à des pollutions sonores et vibratoires, gestion des déplacements aux abords de la gare ;
- les risques d'inondation, la gestion des eaux pluviales et la protection des captages pour la production d'eau potable ;
- les risques technologiques et les risques sanitaires liés à la pollution des sols et aux déchets de démolition ;
- la prise en compte de la biodiversité ;
- les effets cumulés avec d'autres projets.

L'évaluation environnementale a porté presque exclusivement sur les deux ensembles immobiliers et sur le parking provisoire. Le réaménagement de la place de la gare n'est pas présenté, car encore en cours de définition par la commune. La MRAe rappelle que l'étude d'impact devra être actualisée, si possible avant la première consultation publique sur le projet, à défaut dans le cadre des futures demandes d'autorisations nécessaires pour réaliser le projet.

Les enjeux du projet (hors desserte de la gare et aménagement de la place) sont dans l'ensemble bien identifiés dans l'étude d'impact et le projet prévoit des dispositions pour y répondre. La MRAe note le choix de réduire l'exposition des futurs habitants à la pollution sonore ferroviaire en agissant sur les formes architecturales.

Les principales recommandations de la MRAe sont les suivantes :

- intégrer dans l'étude d'impact le réaménagement de la place de la gare et produire l'étude d'impact ainsi actualisée lors de la première consultation publique ou, à défaut, lors d'une consultation publique ultérieure ;
- analyser les incidences du projet dans le grand paysage et faire porter l'actualisation de l'étude d'impact sur le traitement paysager de la place de la gare ;
- justifier le respect par le projet du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Orly ;
- caractériser le niveau d'exposition aux bruits ferroviaire et aérien, en s'appuyant sur les indicateurs événementiels de bruit et présenter les enjeux sanitaires de l'exposition à ces bruits d'une population accrue ;
- établir l'efficacité des mesures retenues de réduction du bruit par une modélisation des niveaux de bruit dans les espaces extérieurs et aux différents niveaux des bâtiments ;

- réexaminer l'absence de traitement anti-vibratoire de certains bâtiments, au regard des nuisances acoustiques à basses-fréquences liées aux passages des trains ;
- justifier les choix d'aménagement des abords de la gare en termes de modes de déplacement et de stationnement ;
- présenter une analyse détaillée des incidences d'une crue sur les habitants exposés et préciser les mesures de réduction de la vulnérabilité et de mise en résilience du projet ;
- présenter les résultats des investigations complémentaires annoncées dans l'étude d'impact et les conséquences qui en sont éventuellement tirées pour maîtriser les risques sanitaires liés aux sols en place pollués ;
- justifier le choix d'implantation de la résidence pour personnes âgées sur le site et au sein de ce site, au regard du cumul d'enjeux sanitaires.

L'ensemble des observations et recommandations de l'autorité environnementale est présenté dans l'avis détaillé.

Avis disponible sur les sites Internet de la MRAe et de la DRIEE d'Île-de-France

Préambule

Vu le code de l'environnement, notamment le chapitre II du titre II du livre 1er ;

Vu le décret n°2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu les arrêtés du 11 août 2020 et du 24 août 2020 portant nomination, respectivement, de membres de missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable et du président de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France ;

Vu la décision délibérée de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France du 25 septembre 2020 déléguant à Noël Jouteur, sa compétence pour statuer sur le présent dossier ;

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, le pôle d'évaluation environnementale de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE), agissant pour le compte de la MRAe, a consulté le directeur de l'Agence régionale de santé d'Île-de-France par courrier daté du 18 septembre 2020, et la MRAe a pris en compte sa réponse en date du 22 octobre 2020.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle, sur le rapport de Jean-Jacques Lafitte, et après consultation des membres de la MRAe d'Île-de-France, le présent avis prend en compte les réactions et suggestions reçues.

Le délégataire atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

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

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

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

Cet avis doit être joint au dossier de consultation du public.

Table des matières

1. L'évaluation environnementale.....	5
1.1. Présentation de la réglementation.....	5
1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale.....	5
2. Contexte et description du projet.....	5
3. Qualité de l'étude d'impact.....	9
4. Analyse des enjeux environnementaux.....	11
4.1. Le cadre de vie.....	11
4.1.1. L'insertion paysagère.....	11
4.1.2. La pollution sonore et vibratoire.....	12
4.1.3. Les déplacements.....	16
4.2. Risques d'inondation et gestion de l'eau.....	17
4.2.1. Les risques d'inondation.....	17
4.2.2. L'alimentation en eau potable.....	19
4.2.3. La gestion des eaux pluviales.....	19
4.3. Les risques technologiques et la pollution des sols.....	20
4.3.1. Les risques technologiques.....	20
4.3.2. La pollution des sols et des déchets de démolition.....	20
4.4. La prise en compte de la biodiversité.....	21
4.5. Les impacts cumulés.....	22
5. Justification du projet.....	23
6. Information, consultation et participation du public.....	24

Avis détaillé

1. L'évaluation environnementale

1.1. Présentation de la réglementation

Les dispositifs européens d'évaluation environnementale des projets se fondent sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée, relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

L'article R. 122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L. 122-1 et R. 122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe).

Le projet d'aménagement urbain du quartier de la gare à Villeneuve-le-Roi, qui entre dans la catégorie des projets relevant de la procédure d'examen au cas par cas au titre de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubriques 39 et 41), a été soumis à évaluation environnementale par décision de l'autorité compétente n°DRIEE-SDDTE-2020-004 du 14 janvier 2020¹. La décision avait conclu à une susceptibilité d'impacts notables du projet sur l'environnement et la santé, en raison des nuisances liées aux travaux, des déplacements induits par le projet, de l'exposition de populations nouvelles à des pollutions sonores et vibratoires, à une pollution des sols et à des risques d'inondation. Cette décision était en outre motivée par la nécessité d'analyser les incidences du projet immobilier à l'échelle de l'opération d'ensemble prévue sur le secteur de la gare.

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

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

À la suite de la phase de consultation du public, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Le présent avis est rendu à la demande du maire de Villeneuve-le-Roi, dans le cadre de l'instruction d'une demande de permis d'aménager (réalisation d'un parking provisoire) et de deux demandes de permis de construire (réalisation de deux îlots immobiliers), déposées par la société Kaufman & Broad. Le présent avis porte sur l'étude d'impact du projet datée du juin 2020².

2. Contexte et description du projet

◆ Le site d'implantation

Le projet est localisé dans la commune de Villeneuve-le-Roi (Val-de-Marne), à 15 kilomètres au sud-est de Paris (Illustration 1). Forte de 21 384 habitants (population légale en 2016), la commune se développe dans une boucle de la Seine sur un territoire de 840 hectares, artificialisé à près de 95 %³. La moitié ouest de la commune (environ 300 hectares⁴) est occupée par les emprises de l'aéroport d'Orly

Villeneuve-le-Roi est en partie comprise dans le périmètre de l'opération d'intérêt national⁵ d'Orly-Rungis-Seine-Amont (OIN ORSA) et appartient, depuis le 1^{er} janvier 2016, à l'établissement public territorial (EPT) Grand-Orly-Seine-Bièvre.

1 Consultable sur le [site de la DRIEE Ile-de-France](#).

2 Sauf mention contraire, les numéros de pages figurant dans le corps du présent avis renvoient à l'étude d'impact. Pour les annexes, il s'agit des pages du fichier pdf communiqué à la MRAe

3 Source : carte du mode d'occupation des sols 2017, consultable sur le [site de l'institut Paris Région](#).

4 Source : carte des tissus urbains 2017, consultable sur le [site de l'institut Paris Région](#).

5 Une opération d'intérêt national (OIN) est une opération d'urbanisme à laquelle s'applique un régime juridique particulier en raison de son intérêt majeur. L'État conserve dans ces zones la maîtrise de la politique d'urbanisme.

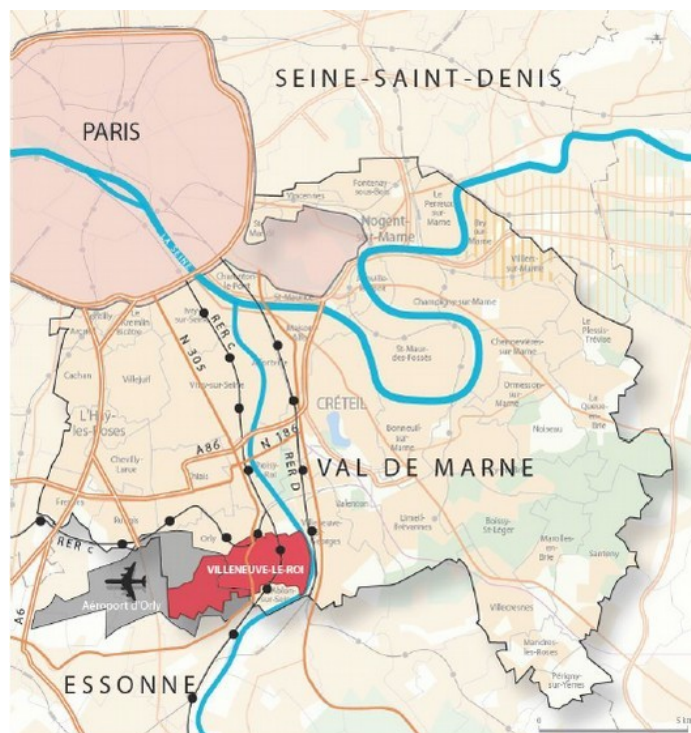


Illustration 1: Localisation de la commune de Villeneuve-le-Roi (source : rapport de présentation du PLU de Villeneuve-le-Roi, p.10)



Illustration 2: Site d'implantation du projet (source : étude d'impact, p.373 et annotations DRIEE)

D'après l'étude d'impact, le projet vise à revaloriser et densifier le quartier de la gare, situé au centre-est de Villeneuve-le-Roi et en entrée de ville depuis la gare. Pour ce faire, le projet vise à contribuer à accueillir de nouveaux habitants, à améliorer le cadre de vie et à développer des espaces publics et paysagers qualitatifs (p.226).

Le site d'implantation du projet présente un relief peu marqué, culminant au niveau du remblai des voies ferrées (p.636). Il est localisé à environ 900 mètres à l'ouest de la Seine.

Le projet est localisé en bordure des voies ferrées du TER et du RER C⁶, au-delà desquelles se développe la zone d'activité industrielle des « Carelles », sur les darses en bord de Seine (Illustration 2). Le projet prend place dans un quartier résidentiel à dominante pavillonnaire.

⁶ D'après l'étude d'impact, le projet est situé à environ 17 mètres des rails au point le plus proche. La MRAe note que cette donnée est extraite des études vibro-acoustiques et correspond en fait au point de mesure (PF1) le plus proche des rails (p.166 et 987). Pour la MRAe, l'étude d'impact doit confirmer la distance entre le point du projet le plus proche des rails et les voies ferrées.

Le site du projet est actuellement occupé par le parking de la place de la gare, quelques pavillons avec jardins, des petits commerces et une zone en friche constituée d'anciens terrains artificialisés à l'abandon (p.63).

◆ Le projet

Après démolition du parking de la gare, de 6 pavillons et de 5 commerces existants, le projet comprend le réaménagement de la place de la gare ainsi que la construction de deux ensembles immobiliers (Illustration 3).

Toutefois le périmètre du réaménagement de la place de la gare n'est pas clairement défini dans l'étude d'impact et donc le périmètre du projet lui-même. Dans plusieurs plans, dont celui matérialisant le périmètre du projet global (p.19), l'aménagement de la place comprend un espace au sud-est de la gare, le long des voies ferrées (rue Eugénie Guillemic et parking attenant). Cependant, cet espace ne figure pas sur d'autres plans (plan masse du projet p.191 ; cartes du diagnostic écologique p.61, de l'étude de circulation p.110, du diagnostic de pollution des sols, p.139, de l'étude de bruit p.166, etc.) comme faisant partie de la place de la gare à réaménager et donc du projet. Ce point doit, pour la MRAe, être clarifié dans l'étude d'impact.



Illustration 4: périmètre du projet (source : étude d'impact, carte 3 p.19)

Dans l'étude d'impact, la « zone 1 » désigne l'îlot situé au nord de la place, qui accueillera 69 logements, une résidence pour personnes âgées de 100 logements et 4 commerces en rez-de-chaussée, et la « zone 2 » désigne l'îlot au sud, qui accueillera 48 logements et 2 commerces en rez-de-chaussée. L'immeuble situé entre la gare et la zone 2, hors projet, est conservé.

Figure 69 : Insertion du bâtiment de logements projeté sur la « zone 1 »



illustration 4 : Vues du projet avant-après. A gauche, îlot nord, à droite îlot sud (source étude d'impact p 288,291)

Les deux ensembles immobiliers, culminant en R+5, se développent sur un total d'environ 13 500 m² de surface de plancher. L'îlot du sud (« zone 2 ») ne comporte pas de sous-sol. Un parking sur deux niveaux de sous-sol sera créé au droit de la « zone 1 » avec débordement sous la place de la gare. Il accueillera le nouveau parc de stationnement de la gare, avec, selon l'étude d'impact, 130 places « mises à disposition du public » sur un total des 297 places (page 196). Les notices architecturales des demandes de permis de construire font état de 297 (ou 298) places dont 13 dédiés aux commerces, 220 (ou 221) dédiées aux logements collectifs et 64 places seulement de « parking public souhaité par la Ville ». Cette importante différence doit, pour la MRAe, être expliquée et le dossier doit être harmonisée pour tenir compte de la configuration retenue. Le dossier ne précise pas si le stationnement sera en tout ou partie mutualisé et s'il sera payant pour le public avec le cas échéant une tarification adaptée à sa fonction de parking relais proche de la gare du RER.

La surface totale du terrain d'assiette du projet n'est pas clairement précisée dans l'étude d'impact mais peut être évaluée à environ 0,6 hectares⁷.

La phase de travaux est prévue pour une durée totale de 34 mois, à compter du deuxième semestre 2021. Dans le cadre de cette phase de chantier, le projet prévoit le transfert des 124 places du parking existant de la place de la gare vers un parking provisoire sécurisé (« zone 3 » du projet). Le dossier ne précise pas s'il sera payant, ni quand et comment il sera supprimé. Ce parking sera aménagé sur 3 500 m² de friche industrielle, situés au niveau du Chemin latéral à Villeneuve-le-Roi, à l'est des voies ferrées (Illustration 5).

7 L'étude d'impact indique seulement que la zone d'étude rapprochée du projet, c'est-à-dire « l'emprise du projet et ses abords », est d'environ 0,6 hectares (après rectification de la coquille p.20). Dans les annexes, le terrain d'assiette est évalué à environ 4 800 m², hors place de la gare et parking provisoire (p.630) et à 5 800 m² en incluant la place de la gare (p.462).



Illustration 5 : Plan masse du projet, parking provisoire à droite (source : étude d'impact, p.191)

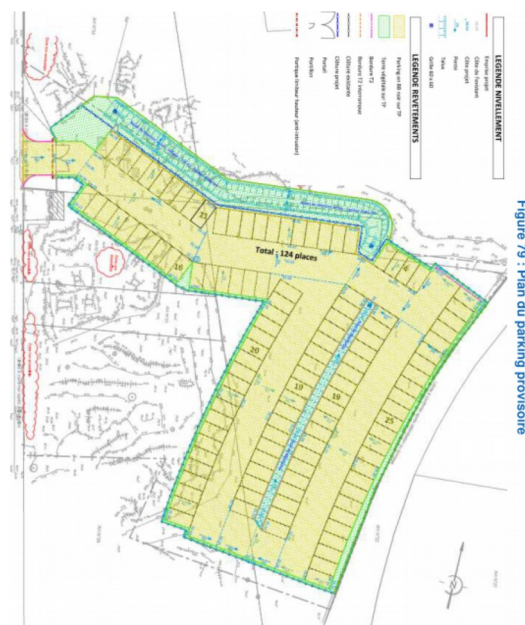


Figure 79 : Plan du parking provisoire

La MRAe recommande :

- de préciser si l'espace situé au sud-est de la gare, rue Eugénie-Guillermic, fait partie du projet ;
- d'harmoniser les pièces du dossier en précisant le nombre de places de parking prévues, leur affectation, leur mutualisation éventuelle et, pour le public, le mode de tarification envisagé ;
- de préciser si le parking provisoire sera payant, et à quelle date et selon quelles modalités il sera démolit.

3. Qualité de l'étude d'impact

Le dossier transmis traite l'ensemble des thématiques environnementales à prendre en compte pour l'aménagement du quartier de la gare. L'étude d'impact comporte tous les éléments requis par l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Sur le fond, comme détaillé au chapitre 4 du présent avis, certaines analyses de l'étude d'impact doivent être approfondies, notamment concernant la pollution sonore et vibratoire, les risques d'inondation, la protection des champs captant d'eau potable, la pollution des sols et la gestion des travaux.

◆ Qualité formelle

L'étude d'impact est rédigée de façon claire et synthétique, illustrée de plans et de photographies.

La lisibilité de certains plans mérite pour la MRAe d'être améliorée avant la consultation du public sur le projet⁸.

8 Ainsi, par exemple, la représentation des toitures végétalisées utilisant le même vert que celle des jardins en cœur d'îlots brouille la lecture du plan masse du projet (Illustration 5), les ombres portées d'un gris très clair ne suffisant pas à corriger cette absence de contraste.

Les études citées dans l'étude d'impact sont annexées à l'étude d'impact. Concernant l'eau et les risques d'inondation, qui constituent un enjeu fort du projet, les données et analyses sont réparties dans plusieurs chapitres de l'étude d'impact⁹, ce qui complexifie l'appréhension globale de l'enjeu, de ses incidences et des mesures mises en place. Afin de faciliter l'information du public, il serait opportun de regrouper davantage les données se rapportant à cette thématique.

◆ Périmètre du projet

Le périmètre du projet retenu dans l'étude d'impact est à juste titre celui de l'opération d'ensemble de requalification urbaine du secteur de la place de la gare. Il comprend les deux ensembles immobiliers autour de la place de la gare, le réaménagement de la place ainsi que le parking provisoire desservi par le Chemin latéral. Il répond à la définition du projet au sens du code de l'environnement. La MRAe rappelle en effet qu'en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, le projet « *doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité* ».

Toutefois, l'évaluation environnementale présentée dans l'étude d'impact concerne presque exclusivement le projet immobilier (zones 1 et 2) et le parking provisoire (zone 3). L'absence d'informations concernant les opérations de réaménagement de la place de la gare est justifiée dans l'étude d'impact par l'existence de deux maîtrises d'ouvrage différentes (le réaménagement de la place étant porté par la ville de Villeneuve-le-Roi) et par un décalage de calendrier (cette partie du projet n'étant pas encore définie, p.190). La MRAe prend acte de ces contraintes mais constate que, de ce fait, l'évaluation environnementale est à ce stade incomplète, puisqu'elle n'intègre pas l'ensemble des incidences potentielles du projet pris dans sa globalité. Pour la MRAe, il est nécessaire que l'étude d'impact soit actualisée pour détailler le contenu des opérations de réaménagement de la place de la gare, et en analyser les incidences environnementales et préciser, le cas échéant, les mesures correctrices afférentes.

Dans le cas où ces compléments à l'étude d'impact ne pourraient pas être apportés avant la consultation publique, cette actualisation devra être présentée à l'occasion des demandes d'autorisations ultérieures afférentes au projet (le projet d'aménagement de la place étant soumis à permis d'aménager – p 16), en application du paragraphe II de l'article L.122-1-1 du code de l'environnement : « *Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale.*».

La MRAe recommande :

- **de compléter l'étude d'impact en y intégrant l'analyse des impacts du réaménagement de la place de la gare et les éventuelles mesures d'évitement ou de réduction de ces impacts ;**
- **de produire l'étude d'impact ainsi actualisée lors de la consultation publique sur les premiers permis de construire et d'aménager ou, à défaut, lors de la consultation publique sur les permis ultérieurs.**

◆ Mesures de suivi

La MRAe note que les modalités de suivi des mesures envisagées pour éviter ou à défaut réduire les incidences négatives notables du projet sont peu précises et parfois inexistantes au regard d'enjeux forts du projet (bruit notamment). Pour la MRAe, afin de garantir l'opérationnalité des mesures de réduction, l'étude d'impact doit être complétée en précisant les modalités de suivi de ces mesures : définition d'indicateurs si cela est pertinent, identification du responsable du suivi, durée et fréquence du suivi, dispositifs prévus si elles s'avèrent inefficaces.

9 Par exemple, outre les chapitres de l'état initial et de l'analyse des incidences (temporaires, permanentes), des données figurent dans la justification du projet (p.225, 226), d'autres dans l'analyse des solutions de substitutions (p.231-233).

◆ Résumé non technique

Le résumé non technique donne au lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Certaines des données exposées, extraites de l'étude d'impact sans reformulation, sont relativement techniques et pourraient être simplifiées pour certaines thématiques importantes du projet (par exemple l'analyse des incidences vibratoires, p.14).

La MRAe rappelle par ailleurs la nécessité d'actualiser le résumé non technique pour intégrer, le cas échéant, les modifications qui seraient apportées à l'étude d'impact en réponse aux observations formulées dans le présent avis.

4. Analyse des enjeux environnementaux

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par MRAe pour ce projet concernent :

- le cadre de vie (insertion paysagère ; exposition de la population aux pollutions sonores et vibratoires ; gestion des déplacements aux abords de la gare du RER) ;
- les risques d'inondation, la gestion des eaux pluviales et la protection des captages pour la production d'eau potable ;
- les risques technologiques et la pollution des sols et des déchets de démolition ;
- la prise en compte de la biodiversité ;
- les effets cumulés avec d'autres projets.

Ces enjeux sont appréciés en considérant la sensibilité du site et la nature des travaux projetés. Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après, dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site et les incidences potentielles du projet.

4.1. Le cadre de vie

4.1.1. L'insertion paysagère

Le projet est situé en milieu urbain, dans un environnement que l'étude d'impact décrit comme « peu qualitatif », marqué par la présence de bâtis dégradés et d'un parking bitumé sur la place de la gare. Le projet présente un enjeu d'insertion paysagère, puisqu'il est situé à l'interface matérialisé par la voie ferrée entre un tissu urbain pavillonnaire à l'ouest et une plaine industrielle en cours de restructuration, à l'est, s'étendant jusqu'à la Seine.

D'après l'étude d'impact, le projet va améliorer ce paysage avec notamment la démolition du parking aérien, relocalisé en sous-sol, et le réaménagement paysager de la place de la gare. Le projet préserve plusieurs bâtis patrimoniaux (gare en pierre de meulière, immeuble traditionnel proche de la gare auquel s'adosse l'immeuble projeté au sud de la place) identifiés dans le plan local d'urbanisme (PLU) de Villeneuve-le-Roi.

Des visuels d'insertion du projet mis en regard du site dans son état actuel (p.289-291) (illustration 4) facilitent l'appréhension des incidences du projet sur le paysage proche. Ils pourraient utilement être complétés par des vues en coupe permettant d'appréhender les échelles respectives des bâtiments conservés et projetés aux abords de la place de la gare.

Ils doivent, pour la MRAe, être complétés par des vues en perspectives plus lointaines. En effet, le projet modifie notablement les gabarits des bâtis, puisque des pavillons et des commerces de type R0 ou R+1 sont remplacés par des immeubles relativement compacts et culminant à R+5. Au regard de la topographie de la commune marquée localement par de fortes pentes (p.24-25), l'insertion paysagère de ces volumes doit être analysée à une échelle plus large, de façon à apprécier leur impact visuel, notamment à partir de la darse en bord de Seine et des hauteurs de la ville à l'ouest.

Par ailleurs, comme déjà indiqué, le réaménagement de la place de la gare n'est pas à ce stade présenté dans l'étude d'impact. La nécessaire actualisation de l'étude d'impact devra intégrer l'analyse paysagère de cette opération, compte tenu notamment des ambitions d'amélioration paysagère et du

cadre de vie portées par le projet de réaménagement de la place (p.288). Les principes de cet aménagement méritent d'être présentés dès la première consultation du public.

La MRAe recommande

- de compléter l'analyse des incidences paysagères du projet en s'appuyant sur une analyse de l'émergence des nouveaux immeubles dans le grand paysage ;
- de faire porter l'actualisation de l'étude d'impact sur le traitement paysager de la place de la gare.

4.1.2. La pollution sonore et vibratoire

◆ La pollution sonore

État initial

L'étude d'impact rappelle que le projet est exposé à une importante pollution sonore (p.157-158). Le projet est bordé à l'est par un ensemble de quatre voies ferrées en remblais (RER C et TER)¹⁰, figurant en catégorie 1 du classement sonore départemental des infrastructures bruyantes. À ce titre, des prescriptions d'isolement acoustique s'appliquent à l'intégralité des bâtiments projetés¹¹.

Comme l'indique l'étude d'impact (p 319), le projet, situé à proximité de l'axe est-ouest des pistes de l'aéroport de Paris-Orly, se développe en partie (zone 2, accueillant 48 logements) à l'intérieur du périmètre d'application du plan d'exposition au bruit (PEB), qui maintient les dispositions relatives à la zone C, dite de « bruit modéré », de l'ancien PEB (principe général d'inconstructibilité) de cet aéroport¹².

Illustration 6 : zone C du PEB (en vert) (source : Géoportail)



10 D'après l'étude d'impact, le projet est situé à environ 17 mètres du rail le plus proche (p.166).

11 Les infrastructures de transports terrestres sont classées en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles génèrent, de la catégorie 1, la plus bruyante, à la catégorie 5, la moins bruyante. Pour chaque catégorie de voie, dans les bandes affectées par le bruit, des prescriptions d'isolement acoustique minimal s'appliquent aux constructions, fixées par arrêté préfectoral (arrêté n°2002/08 du 3 janvier 2002). Pour la catégorie 1 ces bandes ont une largeur de 300 mètres de part et d'autre de l'infrastructure (à partir du rail extérieur de la voie la plus proche).

12 Le PEB définit des zones exposées au bruit engendré par les aéronefs. Il les classe en zone de bruit fort, dites A et B, et en zone de bruit modéré, dite C, dans lesquelles des règles d'urbanisme particulières s'appliquent. Ces zones sont définies en fonction des valeurs d'indices évaluant la gêne due au bruit des aéronefs.

Conformément à l'arrêté inter-préfectoral d'approbation du PEB du 21 décembre 2012 et au rapport de présentation du PEB associé, dans la zone C du PEB qui était en vigueur au 20 février 2009 (dite désormais « ancienne zone C »), les restrictions à l'urbanisation continuent de s'appliquer (article L. 112-10 du code de l'urbanisme). Toutefois, par exception et après enquête publique, le préfet peut lever le principe général d'inconstructibilité dans la zone C, dans le cadre de la création de « secteurs de renouvellement urbain » (page 7 du [rapport de présentation du PEB](#), 5° de l'article L. 112-10).

La notice de la demande de permis de construire de la zone 2 ne précise pas si le projet respecte le PEB. Elle indique seulement que le projet est situé « *en limite de la zone C du PEB.* » sans préciser s'il est à l'intérieur de cette limite.

L'étude d'impact indique, dans une formulation très imprécise (p 158), que « *la bordure de la limite sud de l'emprise de la « zone 2 » du projet est concernée par la zone C de bruit modéré du PEB* ». Elle précise que « *le projet respecte les préconisations du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Orly, dont la zone C impose un isolement de 35 dB.* ».

Le respect de cette disposition technique n'est pas suffisant pour conclure que le projet respecte le PEB. En effet, le PEB pose un principe d'inconstructibilité sur l'ensemble de la zone C, qui, pour un immeuble collectif, ne peut être localement levé qu'avec la délimitation, par arrêté préfectoral pris après enquête publique, d'un secteur de renouvellement urbain (article L. 112-10-5° du code de l'urbanisme). A la connaissance de la MRAe, un tel arrêté n'est pas intervenu.

L'étude d'impact doit, pour la MRAe, être complétée, avant la consultation du public sur le projet, pour établir la compatibilité du projet avec le PEB.

La MRAe recommande de justifier dans l'étude d'impact le respect par le projet du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Orly.

Elle recommande également au maire de Villeneuve-le-Roi de suspendre l'instruction de la demande de permis de construire sur la zone 2 dans l'attente de la délimitation d'un secteur de renouvellement urbain dans l'ancienne zone C du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Orly.

Afin de caractériser l'environnement sonore du site, l'étude d'impact ne présente pas de cartes de bruit stratégiques¹³. En revanche, des mesures de bruit ont été réalisées sur site en juillet 2019 par Bruitparif et par la société LASA (p.161-165). Les relevés ont été effectués sur un point de mesure, au nord de l'emprise du projet, à environ 20 mètres des rails. Pendant la campagne de mesures, 261 passages de trains et 313 survols d'aéronefs ont été détectés sur une journée. Les trains ne marquant pas d'arrêt en gare et circulant à pleine vitesse sont significativement plus bruyants que les autres trains et que les survols. Le niveau maximum du bruit (L_{Amax})¹⁴ peut alors atteindre 85 à 90 dB(A). Les avions génèrent des L_{Amax} compris, en grande partie, entre 70 et 75 dB(A), les survols les plus bruyants de la journée pouvant atteindre jusqu'à 80 dB(A). Les niveaux sonores moyens relevés sont également élevés, de jour comme de nuit. Ils s'établissent à 67,5 dB en journée et 60 dB la nuit (p.165 et 964).

L'étude d'impact conclut que la pollution sonore liée au passage des trains est significativement plus importante que celle liée au survol des avions (p.162).

La MRAe souligne l'intérêt et la qualité des études conduites mais estime qu'elles devraient être présentées de manière plus détaillée et plus didactique dans le corps de l'étude d'impact, en précisant l'intérêt et la signification pour la santé humaine des valeurs des indicateurs événementiels tels que le L_{Amax}, qui permettent de mieux prendre en compte la gêne et les effets sanitaires associés aux événements sonores ponctuels et répétitifs, typiques des passages de trains ou d'avions.

Bien que le site soit exposé à une pollution sonore importante, l'étude d'impact ne caractérise pas cet enjeu sanitaire, notamment par comparaison des niveaux sonores du site avec les valeurs réglementaires et les recommandations de l'organisation mondiale pour la santé (OMS) pour protéger la santé des populations. Or, la MRAe constate plusieurs dépassements de ces valeurs de référence. Le site du projet est exposé à un niveau sonore en L_{den} de 68 dB(A) pour le bruit ferroviaire et de

13 Ces cartes, faciles à comprendre pour un public non averti, sont établies dans le cadre de la directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Elles sont consultables sur le [site de la préfecture du Val-de-Marne](#) et de [Bruitparif](#).

14 L'indicateur L_{Amax}, correspondant à l'intensité maximale d'un pic de bruit (passage d'un avion, d'un train, d'un véhicule deux-roues motorisé...). Ces indicateurs complètent utilement les indicateurs énergétiques (L_{Aeq} et L_{den}), qui établissent une moyenne de bruit et qui gommement donc les pics de courte durée.

60,3 dB(A) pour le bruit aérien (tableau 33, p.161), alors que les objectifs sanitaires de l'OMS sont fixés, en Lden, à 54 dB(A) pour le bruit ferroviaire et à 45 dB(A) pour le bruit aérien. S'agissant des valeurs réglementaires, le bruit ferroviaire mesuré reste en deçà du seuil réglementaire de 73 dB(A) en Lden, mais il dépasse la valeur limite réglementaire pour le bruit aérien, fixée à 55 dB(A) en Lden¹⁵.

La MRAe recommande de compléter l'état initial relatif au bruit en caractérisant :

- **le niveau de gêne et d'exposition des populations aux bruits ferroviaire et aérien, en s'appuyant en particulier sur les indicateurs événementiels de bruit ;**
- **les enjeux sanitaires de l'exposition à ces bruits d'une population augmentée, au regard des niveaux sonores relevés sur le site, des recommandations de l'OMS et des seuils réglementaires.**

Analyse des incidences et mesures

L'analyse des incidences du projet est générale et succincte (p.319). Elle ne prend pas en compte la sensibilité particulière des futures populations exposées, au regard des choix d'implantation des bâtiments (résidence pour personnes âgées implantée en zone 1, la plus exposée au bruit).

Dans l'exposé des solutions de substitution étudiées (p.217), l'étude d'impact retrace l'évolution de la conception du projet et met en exergue la démarche de réduction des incidences sonores. Suite à la consultation de Bruitparif, le plan masse initial en forme de « peigne », ouvert vers les voies ferrées, a évolué de manière à réduire le nombre de logements directement exposés au bruit ferroviaire et à éviter la réverbération du bruit entre les façades. Le projet final repose sur un principe de « bâtiment écran » situé le long des voies ferrées (zone 1 du projet), destiné à préserver à l'arrière des zones plus calmes.

Le projet prévoit des dispositifs d'isolation acoustique des façades sur l'ensemble des bâtiments (p.320). La façade du bâtiment écran côté voies ferrées bénéficie notamment d'une isolation renforcée avec des gabions remplis de pierre de pouzzolane. Le corps de l'étude d'impact ne précise toutefois pas le niveau de performance de ces isolations et si les niveaux d'isolation retenus répondent uniquement aux obligations réglementaires ou s'ils vont au-delà de ces exigences¹⁶. La MRAe note que l'étude acoustique LASA, jointe en annexe, a proposé des objectifs d'isolation acoustique plus ambitieux (p.1005) que ceux retenus dans l'étude d'impact qui correspondent aux niveaux d'isolation fixés par un autre bureau d'étude, ETC (p.1039). Pour la MRAe, ce choix doit être justifié. En tout état de cause, la MRAe rappelle que le respect de la réglementation relative à l'isolement acoustique des logements ne saurait être considéré comme une mesure de réduction de l'impact.



Illustration 7: visuel de la façade donnant sur les voies (source : étude d'impact p 287)

15 Récapitulatif des valeurs de référence : <https://www.bruitparif.fr/les-valeurs-de-reference/> et analyse des effets sanitaires du bruit : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/CNB-RA_2018-Web-19_04_15-ALR_0.pdf (p.18-29).

16 Le corps de l'étude d'impact n'indique ni la nature ni les valeurs des objectifs acoustiques ayant servi à déterminer les niveaux d'isolement acoustique retenus (carte p.320).

Pour la MRAe, la réalisation d'un bâtiment écran constitue une mesure intéressante de réduction du bruit à l'échelle de l'îlot. Cependant, la pleine efficacité de cette mesure est conditionnée à la nature des activités accueillies dans le bâtiment, puisque celui-ci reste exposé à des niveaux sonores importants¹⁷. Or, le bâtiment projeté est destiné à recevoir des logements et une résidence pour personnes âgées. La performance de l'isolation acoustique du bâtiment écran est donc cruciale, ainsi que les choix d'orientation des pièces de vie, à localiser à distance de la façade la plus exposée au bruit. Bien que les visuels et la présentation du projet laissent supposer que le positionnement des espaces intérieurs sera adapté aux contraintes sonores du bâtiment écran (p.218), il est indispensable que l'étude d'impact confirme le positionnement retenu des espaces intérieurs, et soit complétée pour en démontrer l'efficacité sur l'exposition au bruit des habitants.

La MRAe rappelle par ailleurs que la mise en place de techniques isolantes des façades ne résout pas entièrement le problème de l'exposition des habitants au bruit, en particulier en période de forte chaleur, fenêtre ouverte, dans un contexte de changement climatique global susceptible d'accroître les phénomènes d'îlots de chaleur en milieu urbain. Compte tenu des niveaux de pollution sonore du site, il est indispensable que l'exposition des habitants au bruit dans toutes les configurations possibles (fenêtres ouvertes/fermées) soit présentée et analysée dans l'étude d'impact.

Il apparaît donc nécessaire, avant la consultation du public sur le projet, de procéder à une modélisation des niveaux de bruit dans les espaces extérieurs et aux différents niveaux des bâtiments (en configurations fenêtres ouvertes et fermées) et, au vu de ses résultats, de renforcer au besoin les mesures prévues.

Comme indiqué au chapitre 3 du présent avis, les modalités du suivi à moyen et long terme de l'efficacité des dispositifs constructifs doivent être prévues et détaillées dans l'étude d'impact, en indiquant qui est responsable de ce suivi et de la mise en œuvre de mesures correctives en cas de non atteinte des objectifs de performance acoustique

La MRAe recommande :

- **de confirmer, au titre des mesures de réduction du projet, le positionnement des pièces de vie du « bâtiment écran » à distance de la façade la plus exposée, située le long des voies ferrées ;**
- **d'établir l'efficacité des mesures retenues de réduction du bruit en procédant à une modélisation des niveaux de bruit dans les espaces extérieurs et aux différents niveaux des bâtiments (en configuration fenêtres ouvertes et fermées) ;**
- **de préciser le dispositif de suivi des performances acoustiques à moyen et long terme.**

◆ **Les vibrations et le « bruit rayonné »**

En raison de la proximité du projet avec les voies ferrées, une étude des vibrations, jointe en annexe à l'étude d'impact, a été réalisée.

Les niveaux vibratoires relevés sont inférieurs aux critères de dommage des structures des bâtiments et aux seuils de perception tactile (perception directe des vibrations par les occupants des bâtiments). En revanche, s'agissant du bruit rayonné (perception auditive de basses fréquences sous forme de grondement sourd)¹⁸, l'étude souligne que le nord du projet (zone 1) est davantage exposé que le sud. L'étude des vibrations préconise en conséquence la réalisation de traitement anti-vibratoire pour les bâtiments de la zone 1 (p.1006).

L'étude d'impact indique que cette mesure n'a pas été retenue, au motif que l'incidence est faible, dans la mesure où seuls 13 % des passages de train (soit 35 trains sur 24 heures) dépassent un niveau sonore rayonné de 30 à 35 dB(A) (p.321). Aucun traitement vibratoire n'est donc prévu dans le projet.

17 Bruitparif recommande de manière générale l'implantation d'activités commerciales, d'entrepôt ou de bureaux dans les bâtiments écran ([fiche n°22 « Actions préventives : bâtiments-écrans »](#) extraite du dossier « Prendre en compte le bruit dans l'urbanisme : des solutions pour prévenir et lutter contre le bruit », publié en novembre 2015 par Bruitparif).

18 Le passage de train induit des vibrations dans les structures des bâtiments, qui engendrent un rayonnement acoustique des parois intérieures des locaux du bâtiment. Ce rayonnement acoustique, y compris pour des niveaux vibratoires inférieurs au seuil de perception tactile, est à l'origine d'un bruit audible par les occupants des locaux, bruit de type grondement sourd (basses fréquences) qui peut engendrer une gêne ou une perturbation de l'activité, voire une perturbation du sommeil (source : Rapport d'état initial vibratoire – annexe 8, p.9/30).

La MRAe note que le seuil de 30-35 dB(A) correspond à l'objectif le moins ambitieux proposé par l'étude vibratile et constate qu'en zone 1, 65 % des passages de train dépassent l'objectif acoustique intermédiaire (25 à 30 dB(A)), au-delà duquel, selon l'étude vibratile, les émergences sonores au passage des trains sont perceptibles en période calme (p.996 et 985).

Il est donc nécessaire, pour la MRAe, que l'absence de traitement anti-vibratoire sur les bâtiments de la zone 1 (destinés à recevoir des logements et la résidence pour personnes âgées) soit réexaminée avant la consultation du public sur le projet.

La MRAe recommande de réexaminer, avant la consultation du public sur le projet, l'absence de traitement anti-vibratoire des bâtiments de la zone 1 du projet, au regard de l'exposition des futurs habitants à des nuisances acoustiques à basses-fréquences liées aux passages de trains.

4.1.3. Les déplacements

D'après l'étude de trafic réalisée en 2019, le trafic routier motorisé est globalement modéré aux abords du projet. Les carrefours fonctionnent correctement et présentent des réserves de capacité satisfaisantes (p.113).

Durant la phase de travaux, d'une durée de 34 mois, le parking de la gare sera temporairement déplacé de l'autre côté des voies ferrées et la circulation automobile sera contrainte aux abords immédiats du quartier. Sur la base de l'étude de trafic, l'étude d'impact indique que le carrefour et les voies permettant aux véhicules d'accéder au parking provisoire seront en mesure d'absorber les nouveaux flux (p.261).

En phase définitive, le projet générera une augmentation de la charge en heures de pointe de l'ordre de 3 à 4 %, (soit 14 à 63 véhicules entrants et 38 à 45 véhicules sortants en heures de pointe du matin et du soir), soit un flux de véhicules supplémentaires peu important. Le projet est en effet situé au pied de la gare de RER, favorisant l'usage des transports en commun par les futurs habitants. Ces flux pourront être absorbés sans aménagement spécifique (p.296, p.453).

L'étude d'impact indique en outre que, dans le cadre du réaménagement de la place de la gare, une amélioration des liaisons piétonnes est prévue. La MRAe note qu'aucun aménagement cyclable aux abords de la gare n'est évoqué, alors que ce type d'infrastructure fait défaut dans le secteur (p.118).

S'agissant du stationnement, l'étude d'impact identifie une forte pression sur le secteur de la gare, le parking de la place étant régulièrement saturé en journée avec un taux d'occupation de 95 % (p.124, p.300). Selon l'étude d'impact, le projet prévoit une légère augmentation du nombre de places de stationnement public dans le cadre du projet : 130 places prévues – mais ce chiffre doit être confirmé (cf *supra*) contre 124 places actuellement.

Pour la MRAe, compte tenu des projets résidentiels prévus aux abords du site¹⁹ et des insuffisances des infrastructures existantes (pression sur le stationnement aux abords de la gare, absence de piste cyclable), l'étude d'impact doit davantage justifier les choix d'aménagement des abords de la gare en termes de mobilité, au regard notamment des objectifs de réduction de la pollution atmosphérique et d'amélioration du cadre de vie.

La MRAe recommande de justifier les choix d'aménagement des abords de la gare en termes de modes de déplacement et de stationnement, au regard des objectifs de réduction de la pollution atmosphérique et d'amélioration du cadre de vie.

19 À l'est, projet de requalification mixte avec développement résidentiel sur le secteur de « La Carelle » ; plus au nord, à Orly, projet « des Voeux » ou du « Parc des Darses » comprenant 1300 logements (source : [carte Wikiprojet de l'institut Paris Région](#))

4.2. Risques d'inondation et gestion de l'eau

4.2.1. Les risques d'inondation

◆ Inondation par débordement de la Seine

Le secteur d'implantation du projet présente un relief peu marqué, avec une légère pente vers la Seine

L'étude d'impact rappelle que le projet est concerné par le risque d'inondation par débordement de la Seine. Il présente un risque de submersion d'une hauteur de 1 à 2 mètres en cas de crue d'occurrence centennale (crue de type 1910). L'étude d'impact précise en outre que plus la moitié du site du projet est inondable en cas de crue de récurrence trentennale (crue de type 1955), avec une hauteur d'eau de 10 à 50 cm (p.129). Le projet est situé en zone bleue du plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) de la Marne et de la Seine²⁰. Le projet de parking provisoire est également localisé en zone inondable, en zone orange clair hachurée du PPRI²¹. D'après les cartes d'aléas du PPRI, il serait submergé par une hauteur d'eau inférieure à 1 mètre en cas de crue centennale (p.134).

La MRAe souligne l'intérêt des différentes cartes de simulations des crues (p.131-133), mais constate que les scénarios « exceptionnels » établis dans le cadre du plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Seine Normandie (occurrence 1 000 ans) et « ORSEC » (occurrence 300 ans) ne sont pas analysés dans l'étude d'impact, bien qu'ils soient présentés dans les études complètes, jointes en annexe 21.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse des incidences des scénarios de crue dites « exceptionnelles ».

Le projet immobilier prévoit des volumes bâtis plus importants que l'existant, puisqu'il projette la construction d'immeubles en lieu et place d'un parking aérien et de pavillons avec jardins. Le projet est donc susceptible d'aggraver les conditions d'écoulement des crues de la Seine. L'étude d'impact indique que les surfaces soustraites aux crues de la Seine, estimées à 3 573 m², sont compensées par des aménagements inondables en rez-de-chaussée (commerces, surfaces non habitables de la résidence pour personnes âgées et espaces verts) (p.305)²². Elle ne précise toutefois ni le volume ni la surface de compensation effectivement retenus. S'agissant du parking provisoire, aucune incidence n'est attendue sur les conditions d'écoulement des crues dans la mesure où aucun nouveau volume de remblai n'est créé (p.307).

Une notice technique, jointe à l'étude d'impact (annexe 5.3), conclut à la conformité du projet avec le PPRI. La MRAe identifie pourtant la présence de locaux techniques sur les plans masse des sous-sols (p.198-199), qui ne lui paraissent pas autorisés par le règlement du PPRI. En outre, il n'est pas établi que le niveau habitable des logements de l'immeuble de la zone 2 situé sous le niveau des plus hautes eaux connues (PHEC) soit situé, comme le demande l'article 1.2.1 du règlement de la zone bleue du PPRI, au-dessus de la cote de la crue cinquantiennale augmentée de 0,20 mètre, ni que chaque logement comporte au moins un niveau complet habitable situé au-dessus de la cote des PHEC (règle du duplex).

Enfin, la MRAe constate que l'analyse des incidences se concentre sur les aspects techniques des impacts d'une inondation (simulations des niveaux d'eaux, calcul des volumes de compensation), mais n'examine pas les conséquences de la crue et de l'après crue sur la vie des habitants. Les problématiques d'autonomie des réseaux, d'accessibilité du site en période de crue et de mise en sécurité des habitants ne sont pas abordées, alors que le projet prévoit la densification du quartier avec l'arrivée d'environ 500 nouveaux habitants, dont une centaine de personnes âgées, population peu mobile et vulnérable (p.293). L'implantation d'établissement recevant des personnes âgées dans les zones inondables peut en particulier être problématique compte-tenu de leur évacuation complexe.

20 La zone bleue du PPRI de la Marne et de la Seine correspond au centre urbain « où les contraintes sont réduites et toutes les constructions sont autorisées sous réserve de prescriptions ».

21 La zone orange clair hachurée du PPRI correspond aux « autres espaces urbanisés » situés en zone d'aléa submersion inférieur à 1 mètre. La zone hachurée correspond plus spécifiquement au périmètre de l'OIN ORSA, où les grandes opérations sont autorisées sous réserve du respect des règles de construction de la zone orange (cf. [Notice du PPRI de la Seine et de la Marne dans le département du Val-de-Marne](#), p.18).

22 L'étude de compensation jointe en annexe 5.2 précise que le sous-sol étant inondable par remontée de nappe, les volumes des sous-sols (parkings) n'ont pas été considérés dans la compensation (p.641).

Il est, pour la MRAe, nécessaire que l'étude d'impact soit complétée sur ce point en précisant les mesures de réduction de la vulnérabilité et de mise en résilience du projet en cohérence, le cas échéant, avec le plan communal de sauvegarde.

La MRAe recommande de :

- **confirmer la conformité du projet avec le règlement du PPRI, au regard de la nature des locaux prévus en sous-sol et de la cote du niveau de plancher le plus bas pour les logements de l'immeuble de la zone 2 ;**
- **présenter une analyse détaillée des incidences d'une crue sur les populations exposées, en particulier pour les plus vulnérables (personnes âgées), et préciser les mesures de réduction de la vulnérabilité et de mise en résilience du projet.**

◆ **Inondation par remontée de nappes**

Le site d'implantation du projet est également concerné par un risque d'inondation par remontée de nappe, puisqu'il présente une nappe subaffleurante, en connexion hydraulique avec la Seine. Le niveau de la nappe a été mesuré à l'automne 2018 entre 2 et 4 mètres de profondeur par rapport au terrain naturel (p.248).

Compte tenu de la localisation du projet à proximité de la Seine et de la nature du projet, qui prévoit la réalisation de deux niveaux de sous-sol, l'étude d'impact identifie un risque élevé d'interaction entre le niveau bas du projet et la nappe, tant en phase de chantier, qu'en phase d'exploitation.

Afin de permettre la réalisation des travaux de terrassement des sous-sols à sec, le projet prévoit un pompage avec rabattement temporaire de la nappe. Ces dispositifs sont soumis à autorisation temporaire au titre de la loi sur l'eau (p.15). Les eaux pompées seront rejetées, après décantation, dans le réseau d'assainissement à un débit d'exhaure estimé entre 45 et 150 m³/heure, pouvant être réduit à 75 m³/heure avec la réalisation d'ouvrages spécifiques (« jupes injectées ») (p.226, 252). La MRAe note que l'étude d'impact ne précise pas si le réseau d'assainissement dispose des capacités nécessaires pour prendre en charge les eaux d'exhaure, notamment en période de fortes pluies.

Par ailleurs, la MRAe constate qu'une partie des travaux se déroulera pendant une période à fort risque de crue. Il est donc nécessaire que l'étude d'impact soit complétée en présentant les mesures de gestion du chantier en cas de crue et en particulier les modalités d'entreposage prévues durant la phase de chantier, afin d'éviter que du matériel ou des produits polluants ne soient emportés par les eaux en cas de crue .

Durant le chantier, un dispositif de décantation des eaux issues du rabattement de nappe, avec contrôle de la qualité des eaux est prévu avant rejet dans le réseau d'assainissement (p.246).

Enfin, pour protéger les structures des sous-sols des remontées de nappe, le projet prévoit l'imperméabilisation des sous-sols par cuvelage jusqu'à la cote des plus hautes eaux connues de crue d'occurrence décennale, mais en les laissant inondables au-delà (p.284).

La MRAe recommande :

- **d'analyser la capacité du réseau d'assainissement à prendre en charge les eaux d'exhaure ;**
- **de présenter les mesures de gestion du chantier en cas de crue pour éviter que des matériaux ou produits polluants ne soient emportés vers la Seine.**

4.2.2. L'alimentation en eau potable

L'étude d'impact recense deux captages d'eau en Seine pour l'alimentation en eau potable à proximité du projet, dont le plus proche est celui alimentant l'usine de production d'eau potable d'Orly. Chaque captage fait l'objet de périmètres de protection immédiat et rapproché . Une carte de ces périmètres est jointe à l'étude d'impact (p.34). Le projet immobilier est situé en dehors de ces périmètres et n'est donc pas concerné par leurs prescriptions.

La MRAe constate que l'analyse des incidences ne prend pas en compte le projet de parking provisoire. Il s'avère pourtant que ce parking est en partie situé, à proximité de la darse, dans les périmètres de protection rapprochés des usines d'eau potable de Choisy-le-Roi et d'Orly.

Il est donc impératif que l'étude d'impact soit complétée en présentant les mesures destinées à éviter toute pollution accidentelle des champs captants, notamment par des hydrocarbures, *via* les eaux de ruissellement ou en cas de crue.

La MRAe recommande que l'étude d'impact soit complétée par l'analyse des incidences du parking provisoire sur les captages d'eau potables des usines de Choisy-le-Roi et d'Orly.

4.2.3. La gestion des eaux pluviales

Site du projet immobilier

Le projet prévoit l'imperméabilisation de l'ensemble des emprises foncières, hormis quelques espaces verts sur la dalle du parking en sous-sol (p.201). L'étude d'impact explique que les eaux pluviales ne peuvent pas être infiltrées dans le sol, en raison de la quasi-absence d'espaces de pleine terre et de la présence d'une nappe peu profonde (p.204). Les eaux pluviales du projet sont donc gérées par rétention dans les toitures végétalisées et dans les espaces verts, qui sont en capacité d'absorber 80 % des eaux de premières pluies (pluies jusqu'à 10 millimètres sur 24 heures). L'excédent d'eau est stocké dans des bassins de rétention enterrés, avant rejet à débit régulé dans le réseau d'assainissement.

La MRAe note que l'étude d'impact ne précise pas le volume des bassins de rétention et ne détaille pas la gestion des eaux pluviales au-delà des premières pluies. Enfin, l'étude d'impact n'apporte pas de justification quant à la capacité du réseau d'assainissement à recueillir des eaux supplémentaires, dans un territoire particulièrement vulnérable aux phénomènes de ruissellement²³.

À ce stade de l'avancement du projet, il est attendu que l'étude d'impact estime ces volumes à traiter et les dispositifs associés.

La MRAe recommande :

- **de détailler la gestion des eaux pluviales au-delà des premières pluies ;**
- **de justifier la capacité du réseau d'assainissement à recueillir les eaux de pluie régulées du projet.**

Parking provisoire

Le projet de parking provisoire induit l'imperméabilisation temporaire d'environ 3 500 m² de terrain (p.245). Il prévoit le stockage des eaux de pluie à la parcelle, celles-ci étant traitées dans des noues de dépollution et stockées dans un fossé, avant rejet à débit régulé dans le réseau existant (p.209). La MRAe note que la nature du revêtement du parking provisoire n'est pas précisée.

Place de la gare

Enfin, la MRAe souligne que le système de gestion des eaux pluviales retenu pour le réaménagement de la place de la gare n'est pas présenté dans l'étude d'impact, alors qu'un traitement d'ensemble des eaux pluviales à l'échelle du projet lui paraît nécessaire. La présentation des principes retenus pour la gestion des eaux pluviales dans le réaménagement de la place de la gare et de leur cohérence avec ceux des deux ensembles immobiliers lui paraît nécessaire avant la consultation du public sur le projet.

La MRAe recommande de présenter les principes retenus pour la gestion des eaux pluviales dans le réaménagement de la place de la gare.

4.3. Les risques technologiques et la pollution des sols

4.3.1. Les risques technologiques

Le projet est localisé à environ 200 mètres du périmètre de la zone industrielle des « Carelles », située sur la darse des bords de Seine et le parking provisoire est situé à l'intérieur de ce périmètre. Cette zone industrielle compte encore plusieurs installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). L'étude d'impact recense les ICPE les plus proches du projet (p.137), dont le dépôt pétrolier de

²³ Sur la commune de Villeneuve-le-Roi, le site Georisques recense neuf arrêtés de catastrophes naturelles pour des inondations et coulées de boues entre 1988 et 2018, dont cinq depuis 2010.

la société pétrolière du Val-de-Marne (SPVM), installation classée sous le régime SEVESO « seuil haut ».

En raison des risques d'incendie, d'explosion et de pollution, le site de la SPVM fait l'objet d'un plan de prévention des risques technologiques (PPRT), dont le zonage réglementaire est présenté dans l'étude d'impact (p.138). Le projet, y compris le parking provisoire, est localisé en dehors de ce périmètre, à environ 400 mètres.

Le projet est par ailleurs longé par une canalisation de transport d'hydrocarbures exploitée par la société TRAPIL. En raison de l'éloignement des différentes ICPE et de la canalisation, l'étude d'impact n'identifie pas de risque technologique notable.

4.3.2. La pollution des sols et des déchets de démolition

◆ La pollution des sols

L'étude d'impact indique qu'aucune activité historique potentiellement polluante, recensée dans la base de données BASIAS²⁴, n'est identifiée sur le site d'implantation du projet. Le site est toutefois susceptible d'avoir reçu des remblais extérieurs (p. 140). Par ailleurs, à moins de 600 mètres du projet, deux sites (sites SPVM et FACOM) font l'objet de fiches dans la base de données BASOL²⁴, en raison de pollutions de la nappe par des hydrocarbures et d'une pollution des sols en nickel. Les deux sites ont été dépollués mais une surveillance de la nappe est toujours en cours sur le site de la SPVM (p. 140).

Le site du projet, hormis les parcelles alors occupées par des pavillons et jardins, a fait l'objet d'un diagnostic de pollution, joint en annexe 4 (p. 454). Celui-ci a mis en évidence des anomalies en métaux dans les sols et des concentrations en substances volatiles (BTEX) dans les sols destinés à rester en place au droit des futurs bâtiments sans sous-sol (zone 2).

Le diagnostic préconise plusieurs mesures de gestion dont l'évacuation des terres excavées (environ 22 300 m³) dans les filières adaptées et le recouvrement des sols au droit des futurs espaces verts par 30 cm de terre végétale saine assortis de filets avertisseurs. Il recommande en outre la réalisation d'investigations complémentaires concernant les gaz de sols au droit des bâtiments qui resteront sans sous-sol avec, au besoin, la mise en place d'un plan de gestion avec évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS).

L'étude d'impact identifie le risque sanitaire lié à la pollution des sols et reprend les préconisations du diagnostic au titre des mesures destinées à éviter l'exposition des futurs habitants à la pollution (p. 311-314). La MRAe constate toutefois que les résultats des investigations complémentaires préconisées, notamment sur les gaz des sols ne sont pas présentés dans le dossier, alors que l'étude d'impact datée de juin 2020 indique que le bureau d'études SOLPOL a été missionné pour réaliser ces investigations « *dans les mois qui viennent* » (p. 313). Or, ces nouveaux éléments sont susceptibles de conduire à une adaptation du projet de la zone 2 (telle qu'un drainage sous dalle et une évacuation des gaz) et la demande de permis de construire est désormais déposée.

La MRAe note que l'étude d'impact ne fait pas état d'investigations portant sur la qualité des eaux souterraines, alors que la nappe est subaffleurante, vulnérable aux pollutions (p. 43) a été polluée dans le passé sous un site voisin, et que le secteur est soumis à des risques d'inondation. Pour la MRAe, il est nécessaire que l'étude d'impact caractérise la qualité des eaux souterraines sous le site du projet et analyse la possibilité d'échanges et de migrations de polluants entre la nappe et les sols, compte tenu des battements de la nappe et des risques de crue.

Enfin, aucune investigation ne paraît avoir été réalisée sur les parcelles abritant des maisons, qui de plus sont susceptibles de contenir des cuves de fioul.

Pour la MRAe, en l'absence des résultats des investigations complémentaires nécessaires, il n'est pas possible de conclure à la compatibilité sur l'ensemble du projet de l'état des sols en place avec les usages projetés, ni d'apprécier si les mesures destinées à éviter ou à réduire les incidences sanitaires du projet sont suffisantes.

24 BASIAS : inventaire historique des sites industriels et activités de service.

La MRAe recommande :

- **de réaliser, avant la consultation du public sur le projet, des investigations sur la qualité des eaux souterraines au droit du site, ainsi que des analyses complémentaires dans les parcelles abritant encore des maisons lors des investigations initiales sur les sols et les gaz du sol ;**
- **de présenter les résultats des mesures complémentaires des gaz de sols, le plan de gestion et l'évaluation quantitative des risques sanitaires annoncés dans l'étude d'impact ;**
- **de décrire les conséquences qui doivent en être éventuellement tirées pour maîtriser les risques sanitaires pour les futurs habitants.**

◆ **Les démolitions**

Le volet immobilier du projet prévoit la démolition d'habitations et de commerces. L'étude d'impact est toutefois succincte concernant la phase de démolition de ces bâtis, susceptibles de contenir du plomb ou des matériaux amiantés (p. 211-216). Par ailleurs, dans le cadre du réaménagement de la place de la gare, le parking public de la place sera démoli. La MRAe rappelle que, celui-ci étant constitué d'enrobés, les déblais de voirie sont susceptibles de contenir des fragments de clivage amiantés. Pour la MRAe, compte tenu de la proximité d'établissements accueillant des populations sensibles (un centre de protection maternelle infantile et une école maternelle), il importe que l'étude d'impact détaille davantage les mesures de la phase de démolition destinées à éviter l'exposition des populations riveraines à des pollutions (poussières, etc.). Il s'agira notamment de décrire les procédures de traitement, de stockage et d'évacuation des déblais et les mesures de sécurité afférentes.

La MRAe recommande de détailler les mesures visant à protéger la population riveraine de potentielles nuisances et pollutions (plomb, amiante) liées à la phase de démolition.

4.4. La prise en compte de la biodiversité

D'après l'étude d'impact, le projet se développe sur un espace anthropisé, présentant un faible intérêt écologique. Plusieurs espèces protégées d'oiseaux, répertoriées comme étant « communes » en Île-de-France, ont toutefois été identifiées lors d'un repérage de terrain réalisé en février 2020 (p.64)²⁵. La MRAe note que l'inventaire a été réalisé en un seul passage à une période peu propice aux observations, en raison de l'hivernage hors site de nombreuses espèces. Le pré-diagnostic, joint en annexe de la demande d'examen au cas par cas, préconisait de mener des inventaires complémentaires en cas de réalisation d'une étude d'impact (p.1206). La MRAe note que ces inventaires n'ont pas été réalisés, ce que l'étude d'impact ne justifie pas.

Le site du parking provisoire, constitué d'une friche arbustive d'environ un hectare, a également fait l'objet d'un diagnostic écologique en juin 2020. D'après ce diagnostic, le site présente un enjeu écologique moyen à localement fort, en raison de la présence de dix espèces animales protégées, dont huit espèces d'oiseaux nicheurs (p.66-68)²⁶. Quatre d'entre elles présentent un enjeu de conservation régional, en particulier le Serin cini, sous statut « en danger ». L'étude d'impact considère l'enjeu et les incidences du projet sur la biodiversité comme faibles (p.73). Elle considère en effet que les espèces observées sont répandues et fréquentes en Île-de-France (p.66). Or, les observations récentes en Île-de-France font état d'un déclin global des oiseaux dits « communs », et notamment du Serin cini²⁷.

De plus, le site est constitué de milieux ouverts favorables aux orthoptères, la caractérisation de la valeur écologique de la friche mérite d'être complétée par un inventaire de ce groupe taxonomique, conformément aux conclusions du diagnostic écologique).

25 Cinq espèces d'oiseaux protégés (la mésange charbonnière ; la mésange bleue ; le moineau domestique ; le rouge-gorge familier ; l'accenteur mouchet) et une espèce de reptile protégée (le lézard des murailles) ont été identifiées sur le site (p.64).

26 Ces espèces protégées sont huit espèces d'oiseaux nicheurs (l'accenteur mouchet ; la fauvette à tête noire ; la fauvette grisette ; l'hypolaïs polyglotte ; le pouillot véloce ; le rouge-gorge familier ; le chardonneret élégant ; le serin cini), une espèce de reptile (le lézard des murailles) et une espèce d'insecte (la mante religieuse).

27 D'après les résultats du Suivi temporel des oiseaux communs (STOC), publiés par le muséum national d'Histoire naturelle (MNHN), le serin cini a vu ses effectifs chuter de 73 % en région francilienne en 2018 (source : [ARB-IdF](#))

La proximité de corridors écologiques fonctionnels de la Seine et de ses abords (darse), identifiés par le schéma régional de cohérence écologique d'Île-de-France (SRCE) (p.59) doit également être prise en compte.

La MRAe estime donc que le niveau d'enjeu écologique du site du parking provisoire doit être réévalué et pris en compte dans la conception de ce parking.

Afin d'éviter la destruction d'avifaune nicheuse, l'étude d'impact prévoit de réaliser les travaux d'aménagement du parking provisoire en dehors de la période de reproduction des oiseaux (p.256). La MRAe note que l'étude d'impact ne fait pas mention d'une éventuelle demande de dérogation pour dérangement ou destruction d'espèces protégées. Il convient que ce point soit confirmé et justifié dans l'étude d'impact.

La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des impacts du parking provisoire sur la biodiversité, en procédant notamment à un inventaire des orthoptères et de les prendre en compte dans la conception de ce parking.

4.5. Les impacts cumulés

Au titre de l'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets environnants, l'étude d'impact présente le projet de renouvellement urbain du secteur industriel des « Carelles », situé à proximité immédiate du quartier de la gare et qui prévoit la réalisation de 260 à 300 logements, des équipements et des services de proximité (p.343-345). Cette opération, dont le calendrier de réalisation n'est pas fixé, fait notamment l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) dans le PLU de Villeneuve-le-Roi et est également comprise dans le périmètre de l'OIN ORSA.



Illustration 8: Aménagement des abords du projet immobilier, comportant une esquisse de l'aménagement des Carelles aux abords de la gare (source : annexe 3.3 p 18)

L'étude d'impact indique que les chantiers des deux projets ne seront pas concomitants et seront donc sans impacts cumulés (p 344).

L'analyse des impacts cumulés des deux projets en phase d'exploitation est très succincte, renvoyant à la responsabilité de la collectivité pour les traiter (gestion des eaux usées, des déchets). Cette analyse ne permet pas de comprendre si le projet d'aménagement du quartier de la gare a pris en compte, dans sa conception, les impacts cumulés éventuels des deux projets.

Pour la MRAe cette analyse mérite d'être approfondie sur les déplacements, en particulier sur les différents modes de déplacement pour accéder à la gare (réseau de pistes cyclables, capacité des transports en commun et du parking de la gare à absorber le cumul de nouveaux flux, etc.), la gestion des eaux pluviales (cumul des rejets d'eaux de ruissellement), la prévention des risques d'inondation, et la gestion des crues débordantes.

5. Justification du projet

D'après l'étude d'impact, le projet s'inscrit dans un objectif de revalorisation globale du quartier de la gare (p.226). La densification du quartier (500 nouveaux habitants) et la requalification des espaces publics sur la place de la gare doivent contribuer à requalifier le secteur, conformément aux objectifs de densification à proximité des gares du schéma directeur régional d'Île-de-France (SDRIF) et au projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLU de Villeneuve-le-Roi. Le PADD identifie en effet le quartier de la gare comme une centralité à valoriser et renforcer, via la redéfinition d'une entrée de ville au niveau de la gare et le renouvellement urbain de l'enveloppe bâtie existante, objectif traduit dans le règlement de la zone Uac, et respecté par le projet.

Le site du projet concentre des contraintes environnementales et sanitaires fortes (pollutions sonore et vibratoire, risques d'inondation). Pour autant, l'étude d'impact ne présente pas de réflexion en matière d'évitement en amont, consistant notamment à examiner des sites d'implantation alternatifs de la résidence pour personnes âgées, qui présenteraient une sensibilité environnementale moins forte.

Pour la MRAe, le choix d'implanter sur ce site une résidence pour personnes âgées doit être justifié dans l'étude d'impact, en tenant compte des contraintes environnementales du site et des risques sanitaires qu'il présente. Il importe ensuite de justifier la localisation de la résidence pour personnes âgées au sein de la zone 1, à un emplacement qui, au sein du périmètre du projet le plus exposé à ces risques : niveaux sonores et vibratoires les plus élevés (p.169 et 320) ; première zone atteinte par la montée des eaux en cas de crue (p.305 et 308).

La MRAe recommande de justifier le choix d'implantation de la résidence pour personnes âgées, au regard du cumul d'enjeux sanitaires du site retenu, ainsi que son emplacement au sein de ce site.

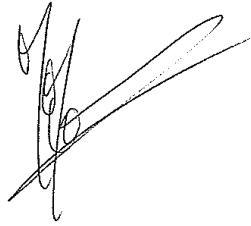
6. Information, consultation et participation du public

Le présent avis de l'autorité environnementale devra être joint au dossier de consultation du public du projet.

Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis devra également faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public, au plus tard au moment de l'ouverture de la consultation du public. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr

L'avis de l'autorité environnementale est disponible sur les sites Internet de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France et de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,
le membre délégué,

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Noël Jouteur