



Mission régionale d'autorité environnementale  
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré**  
**de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France sur le projet de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) relatif à l'opération de renouvellement urbain du quartier Fabien à Bonneuil-sur-Marne (94)**

N°MRAe 2021 – 1709  
du 26 août 2021

## SYNTHÈSE

Le présent avis porte sur le projet de renouvellement urbain du quartier Fabien à Bonneuil-sur-Marne (94) et sur son étude d'impact associée, datée de juin 2021. Il est émis dans le cadre d'une procédure de création de Zone d'aménagement concerté (ZAC). Ce projet est porté par le groupe Valophis Habitat.

Sur un périmètre de 10,8 hectares, l'opération de renouvellement urbain sur le quartier Fabien, plus ancien quartier d'habitat social de Bonneuil-sur-Marne et classé en partie Quartier Prioritaire de la politique de la Ville (QPV), prévoit la démolition de 342 logements, la réhabilitation de 387 logements, la création de 667 nouveaux logements, de commerces, d'activités, d'équipements scolaires et de santé, et l'aménagement d'un parc urbain d'environ 2,7 hectares. 48 200 m<sup>2</sup> environ de surface de plancher sont ainsi créés, dont 40 000 m<sup>2</sup> à des fins de logements, portant à environ 1050 logements l'offre résidentielle sur le quartier (contre 729 logements aujourd'hui). Les travaux sont prévus de 2022 à 2028. Ce projet, qui s'inscrit dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU), bénéficie du concours de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU).

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet sont :

- les déplacements et les pollutions associées ;
- l'identité paysagère du site ;
- la biodiversité ;
- les sols et le sous-sol ;
- la consommation énergétique et les gaz à effet de serre ;
- la gestion des déchets ;
- l'hydrologie et l'hydrogéologie ;
- les effets cumulés.

En premier lieu, la MRAe observe que si l'étude d'impact se lit facilement, certaines analyses, sur des enjeux parmi les plus prégnants, s'avèrent insuffisamment développées.

La MRAe recommande au maître d'ouvrage :

- de compléter l'étude d'impact par des plans plus lisibles et plus détaillés (notamment grâce à des comparaisons avant/après) et de préciser pour la phase chantier les résultats attendus de la mise en œuvre des chartes envisagées pour éviter, prévenir, réduire ou compenser les incidences sur la santé humaine et sur l'environnement ;
- de mieux justifier les choix programmatiques retenus, notamment le volume des démolitions et l'offre de stationnement, au regard de leurs incidences environnementales ;
- d'effectuer une nouvelle étude de circulation dans une période normale (hors confinement, hors vacances scolaires) et de reprendre les éléments de l'étude d'impact qui en découlent (flux, scénarios, pollution de l'air, nuisances sonores) au vu des résultats apportés et de préciser la stratégie mise en œuvre en matière de choix modaux de transport, de présenter les mesures favorisant l'usage des modes actifs présenter les mesures favorisant leur usage et de justifier leur efficacité ;
- d'évaluer l'exposition aux pollutions atmosphériques, de définir des mesures d'évitement et de réduction en conséquence et d'optimiser l'implantation et l'organisation des bâtiments au regard des nuisances sonores ;
- de caractériser les niveaux sonores au droit des futurs établissements sensibles (école, crèche) et par ailleurs, de préciser le nombre de logements exposés à des nuisances sonores supérieures aux valeurs guides de l'OMS avant et après le projet ;

- d'apporter davantage de précisions sur les bâtiments qui seront démolis au regard de leur valeur ou de leur absence de valeur) architecturale, et de détailler et d'illustrer les aménagements paysagers retenus.
- de préciser les solutions envisagées pour permettre à l'espace central végétalisé de jouer un rôle dans les continuités paysagères et écologiques entre le Parc du Rancy et le Lac de Créteil ;
- de confirmer aux phases ultérieures du projet l'absence de pollution des sols et du sous-sol, et donc l'absence d'enjeux sanitaires, particulièrement au droit des établissements accueillant des publics sensibles (crèche, groupe scolaire), et d'actualiser l'étude d'impact en conséquence si nécessaire.
- de préciser les volumes et modes de gestion des déchets des chantiers, notamment en matière de tri et de recyclage, et de préciser les mesures prévues pour mieux évaluer leur portée et garantir leur mise en œuvre ;
- de présenter un bilan global des consommations énergétiques et un bilan carbone de l'opération ;

La MRAe recommande par ailleurs au Conseil départemental du Val-de-Marne de préciser quelles solutions il envisage de prendre pour contribuer à la réduction de l'émergence sonore issue de la RD10 au droit du projet.

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

## PRÉAMBULE

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie le 29 juin 2021 pour avis dans le cadre d'une procédure de création de la Zone d'aménagement concerté sur le projet de renouvellement urbain du quartier Fabien à Bonneuil-sur-Marne (94).

Cette saisine étant conforme au I de l'article R.122-7 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale, il en a été accusé réception à la date du 29 juin 2021. Conformément au II de cet article, l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France a été consulté par courrier daté du 10 juin 2021 et son retour pris en compte.

La MRAe d'Île-de-France s'est réunie le 26 août 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de renouvellement urbain du quartier Fabien à Bonneuil-sur-Marne (94)

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Philippe Schmit, coordinateur, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Chacun des membres atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le 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.**

## Table des matières

<b>1. L'évaluation environnementale.....</b>	<b>6</b>
<b>2. Présentation du projet.....</b>	<b>6</b>
2.1 Contexte territorial.....	6
2.2 Le site.....	7
2.3 Description du projet.....	8
2.4. Modalités d'association du public en amont du projet.....	10
2.5. Principaux enjeux environnementaux.....	10
<b>3. L'évaluation environnementale.....</b>	<b>10</b>
3.1. Qualité de l'étude d'impact.....	10
3.2 Articulation avec les documents de planification existants.....	10
3.3 Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	11
<b>3. 4. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....</b>	<b>11</b>
4.1 Les déplacements et les pollutions associées.....	11
4.2 L'identité paysagère du site.....	16
4.3 La biodiversité.....	17
4.4 Les sols et le sous-sol.....	18
4-5 La gestion des déchets.....	19
4.6 La consommation énergétique, les gaz à effet de serre, les effets sur le climat.....	19
4.7 Hydrologie et hydrogéologie.....	20
4.8 Les effets cumulés.....	20
<b>5. Suites à donner à l'avis.....</b>	<b>21</b>
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	23

# AVIS DÉTAILLÉ

## 1. L'évaluation environnementale

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

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 (MRAe) d'Île-de-France.

Le projet de renouvellement urbain du quartier Fabien à Bonneuil-sur-Marne, compte tenu de son terrain d'assiette supérieure à 10 hectares, relève d'office d'une démarche d'évaluation environnementale au titre de la rubrique 39°B<sup>1</sup> du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

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.

Le présent avis est rendu à la demande du préfet du Val-de-Marne dans le cadre d'une procédure de création de Zone d'aménagement concertée (ZAC). Il porte sur la prise en compte de l'environnement par le projet tel qu'il est présenté dans le dossier de création de ZAC et en particulier dans l'étude d'impact associée datée de juin 2021.

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

## 2. Présentation du projet

### 2.1 Contexte territorial

Le projet se développe sur la commune de Bonneuil-sur-Marne, . La commune, qui comptait 18 045 habitants en 2018, est située au Sud-Est de Paris, en bordure de la Marne, dans le département du Val-de-Marne.



Carte de localisation de Bonneuil-sur-Marne dans le Val de Marne  
(Source : Étude d'impact – p. 11)

1 Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha.

Bonneuil-sur-Marne figure parmi les seize communes qui forment l'établissement public territorial Grand Paris Sud Est Avenir (GPSEA) comptant 318 284 habitants en 2018.

L'étude d'impact rappelle que Bonneuil-sur-Marne s'est engagé depuis plusieurs années dans une politique de renouvellement urbain de son territoire communal par : la requalification du centre ancien engagée en 2007 avec la création de la ZAC multi-sites Centre ancien (en cours de réalisation), le renouvellement urbain mené dans les quartiers de grands ensembles (création de la ZAC République en 2009), l'aménagement d'un nouveau pôle urbain au cœur de la Ville (avec création de la ZAC Aimé Césaire en 2010), etc. Le projet sur le quartier Fabien s'inscrit dans cette dynamique.

## 2.2 Le site

Le quartier Fabien se situe sur le territoire communal à la jonction du centre ancien au nord et des quartiers d'habitat collectif au sud (Saint-Exupéry, ZAC Aimé Césaire, République).

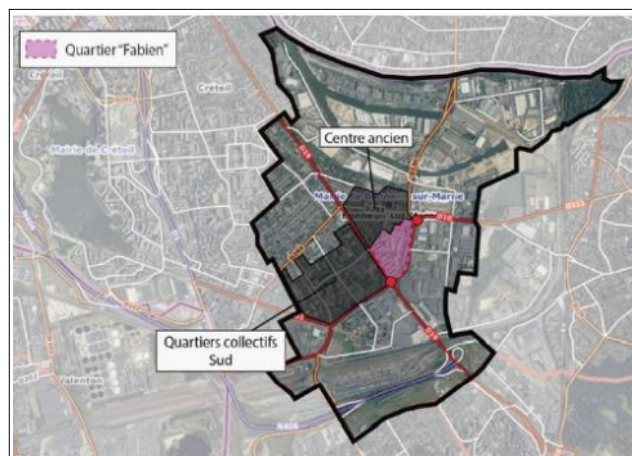
On notera la présence, plus éloignée, du port autonome de Bonneuil (à environ 400 m au nord), deuxième port fluvial d'Île-de-France.

Le site de projet est circonscrit par plusieurs axes de desserte routière :

- l'avenue du Colonel Fabien à l'ouest ;
- l'avenue du Maréchal Leclerc au nord ;
- l'avenue de Boissy (RD 19) au sud-ouest;
- la RD 10 à l'est.



Localisation du projet au sein de la commune de Bonneuil-sur-Marne (source EI p 13)



### Localisation du quartier Fabien au sein du territoire communal (source : Dossier de création de ZAC)

Le quartier Fabien correspond au plus ancien quartier d'habitat social de Bonneuil-sur-Marne : il regroupe au total 729 logements, la grande majorité datant des années 1950. Les deux tours « Jaurès » (R+17) sont les bâtiments les plus récents (datant des années 80).

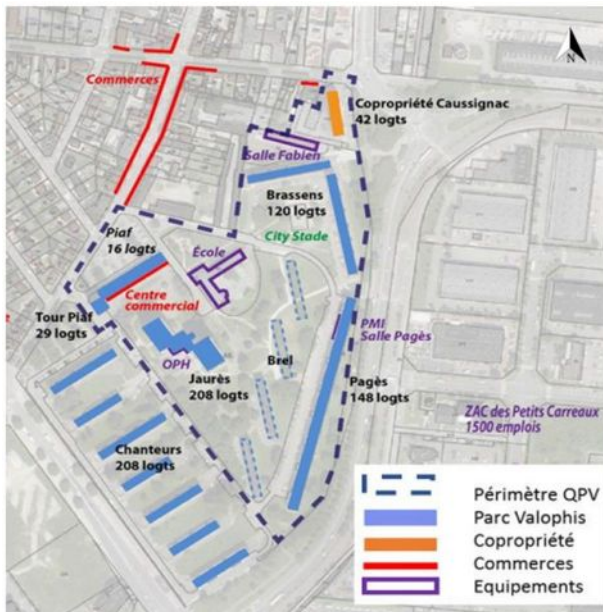
Anciennement propriété de l'Office public de l'habitat municipal, l'ensemble immobilier appartient depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018 à Valophis Habitat.

Le quartier Fabien est classé depuis 2014 comme quartier prioritaire au titre de la politique de la Ville. Le projet de requalification urbaine qui y est porté a pu ainsi bénéficier du concours de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU), dans le cadre du Nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU).

On notera que, dans le cadre du premier Programme national de rénovation urbaine (PNRU) en 2010, le quartier a fait l'objet de premières interventions, notamment la démolition des quatre barres « Brel ».

Le quartier Fabien bénéficie enfin d'une identité paysagère de type « cité-jardin ».

En termes d'équipements, le quartier Fabien dispose notamment d'une école maternelle, d'une crèche, d'un centre de protection maternelle et infantile (PMI) et d'une salle municipale.



Les quatre immeubles Brel démolis sont représentés en pointillés -  
Source étude d'impact page 19

Répartition des logements  
Source étude d'impact page 18

## 2.3 Description du projet

Selon l'étude d'impact, le quartier Fabien souffre d'une obsolescence de son parc de logements, d'équipements publics peu attractifs, d'un enclavement important et d'espaces publics peu qualitatifs. Il bénéficie a contrario de potentialités : une identité marquée, la forte présence du végétal, sa proximité avec le centre ancien.

Fort de ce constat, le projet de renouvellement urbain mis en œuvre sur le quartier Fabien s'articule autour des principaux objectifs suivants<sup>2</sup> :

- la requalification du bâti : 387 logements existants sont ainsi concernés. On notera l'opération de réhabilitation des tours Jaurès, qui constitue un projet « emblématique » de la ZAC Fabien, du fait notamment de la taille de ces immeubles (R+17) et donc de leurs impacts dans l'environnement urbain. Selon le dossier, cette réhabilitation ne se limite pas à une remise aux normes, elle porte également un objectif d'animation de ces tours et des espaces voisins comprenant l'implantation de plusieurs équipements en rez-de-chaussée (PMI, crèche, locaux associatifs), un travail sur l'enveloppe et l'aménagement des toitures (jardins d'hiver, terrasses belvédères...);
- la diversification de l'habitat, dans un objectif de mixité urbaine et sociale, par la construction de 667 nouveaux logements ;
- la requalification et le renforcement de l'activité commerciale, notamment par le remplacement du centre commercial « Piaf » et la construction de nouveaux commerces en rez-de-chaussée des nouveaux immeubles ;
- la programmation de nouveaux équipements dans un objectif d'amélioration de l'offre existante, avec la création d'une nouvelle école maternelle de douze classes, d'un centre de

<sup>2</sup> Pour le détail de la programmation projetée, se référer p. 46 et suivantes de l'étude d'impact.

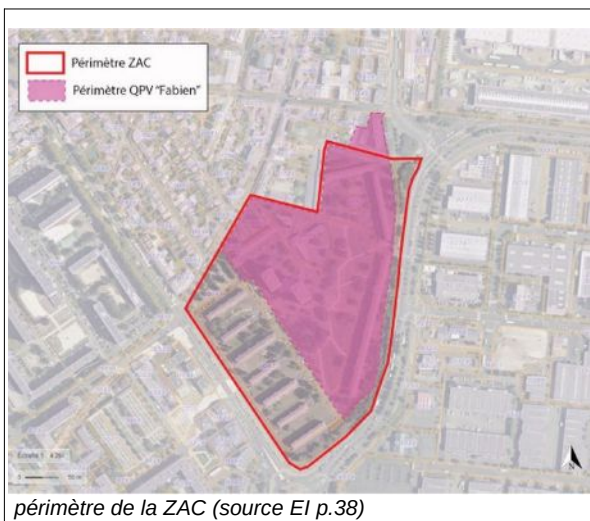


loisirs, d'un pôle éducatif, d'un nouveau centre de PMI municipal, d'une crèche ou encore l'implantation d'aires de jeux et d'une maison de santé ;

- le désenclavement du quartier par l'amélioration de ses accès : le projet prévoit notamment la création d'un accès côté RD 10 ;
- la valorisation des espaces extérieurs et des circulations notamment douces : le projet prévoit notamment le réaménagement du parc central actuel sur 2,7 ha.

Pour atteindre ces objectifs, des bâtiments d'habitation devront être démolis. sur les 342 logements supprimés, seulement 103 seront reconstitués dans la future ZAC Pour le reste, 153 seront construits ailleurs sur la commune et 86 hors de la commune. Au total, le nombre de logements que comportera le quartier après réalisation du projet sera de 1054, au lieu de 729 aujourd'hui.

Le périmètre de la ZAC porte sur une emprise foncière totale d'environ 10.88 ha.

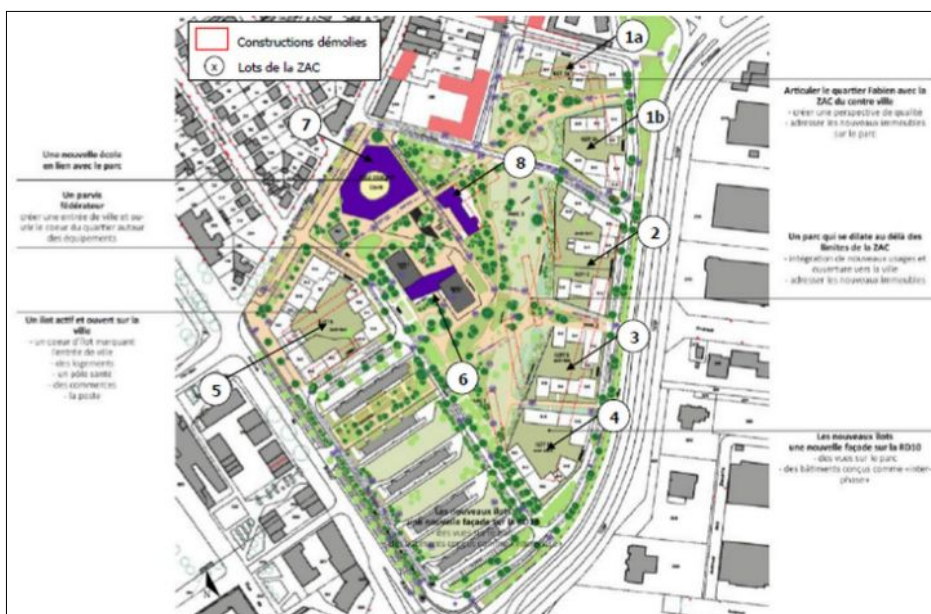


Au stade du dossier de création de la ZAC, il est ainsi programmé la création de l'ordre de 48 200 m<sup>2</sup> de surface de plancher (SdP), répartie de la manière suivante :

- environ 40 000 m<sup>2</sup> de SdP à destination de logements ;
- environ 6 100 m<sup>2</sup> de SdP destinés à des équipements scolaires et de santé, ainsi qu'à un centre municipal de quartier ;
- environ 1 080 m<sup>2</sup> de SdP destinés à des « rez-de-chaussées actifs<sup>3</sup> » et à des activités économiques (dont une Poste);
- environ 1 060 m<sup>2</sup> de SdP destinés à des commerces.

Suivant les situations, les hauteurs des nouveaux bâtiments varient de R+4 à R+6. Selon l'étude d'impact, le projet conduit à l'arrivée d'environ 1 600 nouveaux habitants.

### Plan masse du projet d'aménagement (Source : Étude d'impact – p.51)



3 Il s'agit de rez-de-chaussée devant accueillir des locaux destinés à des activités de service ou de commerce.

Le phasage prévisionnel de l'ensemble de l'opération d'aménagement sur le quartier Fabien est prévu entre 2022 et 2028.

L'un des aspects important de l'opération concerne la phase travaux. Le maître d'ouvrage s'engage à faire respecter plusieurs chartes « chantier à faibles nuisances », « VRD / démolition » et « constructions neuves » aux différents intervenants. Il conviendra de mieux préciser les résultats attendus et les mesures prévues pour éviter, prévenir, réduire ou compenser les incidences sur la santé humaine et sur l'environnement. L'étude d'impact présente les différents aspects du projet par des cartes ou des plans souvent de petit format et donc peu lisible.

**(1) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact, pour la bonne information du public, par des plans plus lisibles et plus détaillés (notamment grâce à des comparaisons avant/après) et de préciser pour la phase chantier les résultats attendus de la mise en œuvre des chartes envisagées pour éviter, prévenir, réduire ou compenser les incidences sur la santé humaine et sur l'environnement.**

## 2.4. Modalités d'association du public en amont du projet

L'étude d'impact indique que le projet retenu est le fruit de réflexions longues et itératives avec les divers partenaires de la ville et avec les habitants depuis 2019 (année de l'élaboration de l'étude urbaine menée par l'agence la Fabrique Urbaine) et que les présents choix programmatiques répondent aux dysfonctionnements diagnostiqués sur le quartier (son enclavement, ses équipements et logements obsolètes, son cadre de vie peu valorisé ...). La MRAe prend bonne note de cette phase de concertation préalable.

## 2.5. Principaux enjeux environnementaux

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont :

- les déplacements et les pollutions associées ;
- l'identité paysagère du site ;
- la biodiversité ;
- les sols et le sous-sol ;
- la gestion des déchets ;
- la consommation énergétique et les gaz à effet de serre ;
- l'hydrologie et l'hydrogéologie ;
- les effets cumulés.

Chacun d'entre eux fait l'objet d'un développement ci-après dans le chapitre 3 du présent avis.

# 3. L'évaluation environnementale

## 3.1. Qualité de l'étude d'impact

Le contenu de l'étude d'impact répond sur le plan formel aux attendus de l'article R.122-5 du code de l'environnement, mais elle présente certaines lacunes développées infra.

Pour la MRAe, si l'étude d'impact se lit facilement, en revanche, quelques analyses, dont certaines sur des enjeux parmi les plus prégnants du projet (le paysage, le bruit, les déplacements...), s'avèrent insuffisamment développées et illustrées.

Le résumé non technique donne une vision synthétique du projet, de ses enjeux et de ses impacts. Il gagnerait toutefois à intégrer davantage de visuels.

## 3.2 Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact indique que le plan local d'urbanisme (PLU) de Bonneuil-sur-Marne est en cours de révision, afin notamment d'instituer une zone spécifique intitulée Ucf sur le secteur du projet. Elle rappelle toutefois que l'aménagement du quartier Fabien est déjà prévu dans le PLU de la commune, dans le cadre

d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) propre au périmètre de la zone (diversifier et valoriser l'offre d'habitat, valoriser le cadre de vie et la qualité environnementale, désenclaver le quartier, améliorer la performance écologique et la transition énergétique du quartier,...). L'étude d'impact conclut ainsi que le présent projet s'inscrit dans ces orientations.

La MRAe rappelle que la procédure de révision du PLU communal a fait l'objet de la décision de la MRAe n°MRAe IDF-2020-5529 du 20 octobre 2020<sup>4</sup>, après examen au cas par cas, portant obligation de réaliser une évaluation environnementale, en application de l'article R.104-28 du code de l'urbanisme. Cette décision était notamment motivée par l'exposition des logements prévus dans le cadre de l'OAP du quartier Fabien aux pollutions sonores générées par le trafic routier de la RD 10.

En complément, la MRAe note que le dossier de création de la ZAC indique que celle-ci se trouve exclusivement en secteur UCc. Cette information est erronée. Le projet se situe en UCc et en UAm dans le PLU en vigueur. Or, les hauteurs maximales autorisées en UAm sont de 15 m, soit R+4 alors que le projet prévoit des bâtis jusqu'à R+6.

La MRAe note en outre que l'étude d'impact ne renseigne pas la situation du projet au regard des dispositions des documents d'urbanisme de rang supérieur (notamment schéma directeur de la région Île-de-France).

Par ailleurs, si l'étude d'impact (p.350) évoque le plan climat air énergie territorial (PCAET) approuvé en 2018 par GPSEA, elle ne précise pas comment le projet répond à ses actions n°8 « favoriser les déplacements collectifs et individuels moins émissifs » et n°11 « lutter contre la pollution sonore ».

### 3.3 Justification des choix retenus et solutions alternatives

La MRAe observe que l'étude d'impact documente insuffisamment certains choix programmatiques, tels que la démolition d'une partie des bâtiments et le dimensionnement de l'offre en stationnement pour véhicules légers (1170 places). Le fait de s'inscrire dans une opération de renouvellement urbain n'exonère pas de la nécessité de justifier des caractéristiques de l'opération au regard des sensibilités environnementales du quartier et du coût environnemental lié en particulier aux opérations de démolition, ni d'exposer les solutions de substitution envisagées par le maître d'ouvrage. L'article L. 122-3 du code de l'environnement indique bien (paragraphe II – alinéa 2°-d) que l'étude d'impact comprend au minimum « *une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, eu égard aux incidences du projet sur l'environnement* ».

**(2) La MRAe recommande de mieux justifier les choix programmatiques retenus, notamment le volume des démolitions et l'offre de stationnement, au regard de leurs incidences environnementales.**

## 3. 4. Analyse de la prise en compte de l'environnement

### 4.1 Les déplacements et les pollutions associées

Le site est bordé par deux axes structurants : la RD 19 (avenue de Boissy) au sud-ouest, et la RD 10 au sud et à l'est de la zone, ainsi que par l'avenue du Colonel Fabien à l'ouest.

L'accessibilité routière au quartier est actuellement limitée à deux entrées, à partir de l'avenue du Colonel Fabien : la rue du Docteur Aline Pagès ou le mail Jean Jaurès.

Concernant l'état actuel de la circulation au droit de la zone d'étude, l'étude d'impact rappelle que

4 [http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/201020\\_mrae\\_decision\\_cas\\_par\\_cas\\_revision\\_alleege\\_plu\\_de\\_bonneuil\\_sur\\_marne\\_94\\_.pdf](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/201020_mrae_decision_cas_par_cas_revision_alleege_plu_de_bonneuil_sur_marne_94_.pdf)

les charges de trafics sont importantes, notamment sur la RD 10 : 27 600 véhicules/jour, dont environ 13 % de poids-lourds.

Une étude de circulation a été menée en novembre 2020 en période de confinement avec un redressement des données, (en annexe 6 de l'étude d'impact) afin de mesurer l'état du trafic sur le quartier et de modéliser le trafic routier généré par le projet. Certaines données trafic de l'étude de circulation sont fournies en trafic moyen journalier (TMJ) et non en unité de véhicule particulier(UVP) pendant les heures de pointe, ce qui n'est pas satisfaisant.

L'étude de trafic annexée<sup>5</sup> fait état sur la RD10, au niveau du projet, d'un TMJ de 19 873 véhicules alors que les chiffres publiés par le Conseil départemental du Val-de-Marne pour 2017<sup>6</sup> établissent le trafic au même endroit à 27 594 véhicules en TMJ soit une différence de 38 % du trafic alors que les redressements pratiqués par le bureau d'étude sont de 6,8 % en heure de pointe du matin et de 16,9 % en heure de pointe du soir.

Il ressort de cette étude, au regard des conditions de circulation actuelle, que l'écoulement du trafic est sans difficulté particulière, bien que plus dense sur la RD 10 (axe le plus chargé du secteur) à l'heure de pointe du matin, et que des difficultés sont observées autour du carrefour à feux entre la RD 19, la RD 1 et la RD 10 (carrefour-à-feux « avenue Jean Rostand / RD 10 ») à l'heure de pointe du soir.

Par la suite, le trafic généré par l'opération a été modélisé : il en ressort une augmentation induite par le projet de 146 UVP à l'heure de pointe du matin et de 196 UVP à l'heure de pointe du soir.

Une multiplication des accès au quartier est prévue dans le cadre du projet.

À cet égard, l'étude d'impact étudie deux scénarios :

- scénario 1 : accès du quartier à la RD 10, via la création d'un piquage entre la contre-allée et la RD 10 créant une nouvelle desserte du quartier, et donc une redistribution des flux entrants et sortants ;
- scénario 2 : création d'un barreau au droit du carrefour « avenue du Mal Leclerc / RD 10 / RD 130 ».

Au regard des deux horizons étudiés (2027 : année de livraison des derniers lots de la ZAC / 2047 : date de livraison du projet + 20 ans) et des principes viaires du projet (scénario 1 et scénario 2), l'aménagement de la ZAC n'entraînera pas, selon le dossier, une dégradation significative des conditions de circulation sur le secteur et les flux induits par le projet seront globalement écoulés par les différents carrefours. Si, en matière de trafic, le scénario 1 a montré un certain intérêt, le scénario 2 pourrait en revanche conduire à des remontées de file. L'étude d'impact mentionne donc que « *son aménagement ne semble donc pas obligatoire* » et qu'il nécessiterait une optimisation des temps de feux (de la responsabilité du Conseil départemental du Val-de-Marne).

**(3) La MRAe recommande d'effectuer une nouvelle étude de circulation dans une période normale (hors confinement, hors vacances scolaires) et de reprendre les éléments de l'étude d'impact qui en découlent (flux, scénarios, pollution de l'air, nuisances sonores) au vu des résultats apportés.**

Au regard de l'offre en transports en commun, le site est desservi par la ligne de transport en commun en site propre n° 393 qui le connecte à la fois au RER A (gare de Sucy-Bonneuil) et à la ligne de métro 8 (station Pointe du lac à Créteil), avec un temps de trajet et un cadencement entre cinq et dix minutes entre 6h30 et 21h38 et par plusieurs autres lignes de bus, avec des arrêts localisés autour du site (lignes 104, 117, 308, etc).

<sup>5</sup> présentée par le bureau d'études CPEV

<sup>6</sup>(« trafic\_cg94\_carto2017\_avecponctuels » accessible sur Internet)

Pour les déplacements doux, l'étude d'impact rappelle la présence de trois traversées piétonnes sur la RD 10 ainsi que de plusieurs pistes cyclables (sur la RD 10, sur la RD 19) et mentionne la création d'un cheminement piéton/cycle au travers du futur parc paysager.

Pour le reste (offre de stationnement vélo notamment), cette thématique est occultée dans l'étude d'impact. Or, la MRAe rappelle l'intérêt de développer les modes actifs dans les opérations d'aménagement dans une logique de maîtrise des déplacements automobiles et donc de réduction des gaz à effet de serre.

Concernant l'offre en stationnement pour véhicules légers, le projet prévoit de créer 580 places supplémentaires par rapport à l'existant, soit un total à terme de 1170 places, dont 300 places publiques. Concernant le stationnement privé, plusieurs types de structures de parkings seront proposés au niveau des nouveaux bâtiments d'habitation : parking semi-enterré, en R-1 et parfois R-2.

L'étude d'impact indique que le projet va permettre de réorganiser le stationnement actuellement caractérisé par une emprise au sol trop grande et que, sur certains secteurs, il est ainsi prévu de déconstruire des nappes de stationnement pour y développer des surfaces paysagères supplémentaires.

**(4) La MRAe recommande de préciser la stratégie mise en œuvre en matière de choix modaux de transport, de présenter les mesures favorisant l'usage des modes actifs en justifiant leur efficacité.**

**(5) La MRAe recommande de produire une analyse détaillée de l'offre en stationnement pour véhicules légers, de justifier davantage l'offre proposée (1170 places) et d'en évaluer l'impact sur la ré-organisation des stationnements et sur la désimperméabilisation du site**

Concernant la qualité de l'air, l'étude d'impact rappelle que la commune, à l'instar de l'ensemble des communes de la première couronne parisienne, se situe en zone sensible définie par le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie d'Île-de-France.

Les principales sources de pollution de l'air sur le site sont issues du trafic routier.

Étant donné la proximité du site avec la RD 19 et la RD 10, l'enjeu lié à la qualité de l'air est qualifié de fort, d'autant plus que les enfants de moins de onze ans et les personnes âgées de plus de 65 ans, soit les populations les plus sensibles, représentent près de 30 % de la population du quartier.

Dans le cadre d'une étude de la qualité de l'air réalisée en 2020 (cf. annexe n°5 de l'étude d'impact), des mesures ont été réalisées au droit du site, afin d'observer les niveaux de pollution sur la zone :

– pour les particules dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres (PM10) : la valeur moyenne sur le site d'étude est de 19,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$  sur les 15 jours de campagne (avec des valeurs moyennes journalières oscillant entre 6,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$  et 26,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Le seuil réglementaire de 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne annuelle n'est donc pas dépassé ; en revanche, elle dépasse ponctuellement la valeur moyenne annuelle de 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$  recommandée par l'Organisation mondiale pour la santé (OMS) ;

– pour les particules dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres (PM2,5) : la valeur moyenne sur le site d'étude est de 15,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$  sur les 15 jours de campagne (avec des valeurs moyennes journalières oscillant entre 5,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$  et 22,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Le seuil réglementaire de 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$  en moyenne annuelle n'est donc pas dépassé ; en revanche, elle dépasse la valeur moyenne annuelle de 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$  recommandée par l'OMS.

– pour les teneurs en dioxyde d'azote : les teneurs moyennes sur la période sont élevées, voire très élevées, entre 43,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$  pour le point de mesure le plus éloigné des axes (au centre du quartier, et 64,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$  pour le point localisé au droit du carrefour RD 19/RD 10 au sud du site). Pour rappel, le seuil réglementaire et la valeur recommandée de l'OMS sont de 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$  en

moyenne annuelle.

L'analyse des impacts du projet sur la qualité de l'air s'est fondée sur les flux issus de l'étude de circulation déjà évoquée réalisée en novembre 2020.

Ainsi, et en fonction des scénarios 1 et 2 de desserte du site, les émissions par rapport à la situation actuelle diminuent respectivement : de -12 à -15 % à l'horizon 2027 et de -38 à -39 % à l'horizon 2047.

La MRAe note que ces baisses sont principalement rendues possibles grâce aux évolutions du parc routier et non par le projet. En effet, les simulations montrent que la réalisation du projet induit au contraire une augmentation (certes estimée faible) des concentrations en dioxyde d'azote par rapport aux scénarios « sans projet » : environ  $+0,37\mu\text{g}/\text{m}^3$  en 2027 et environ  $+0,13\mu\text{g}/\text{m}^3$  en 2047. Pour les particules, l'étude d'impact conclut que les teneurs calculées avec le projet sont proches de celles des situations « sans projet », mais sans les chiffrer.

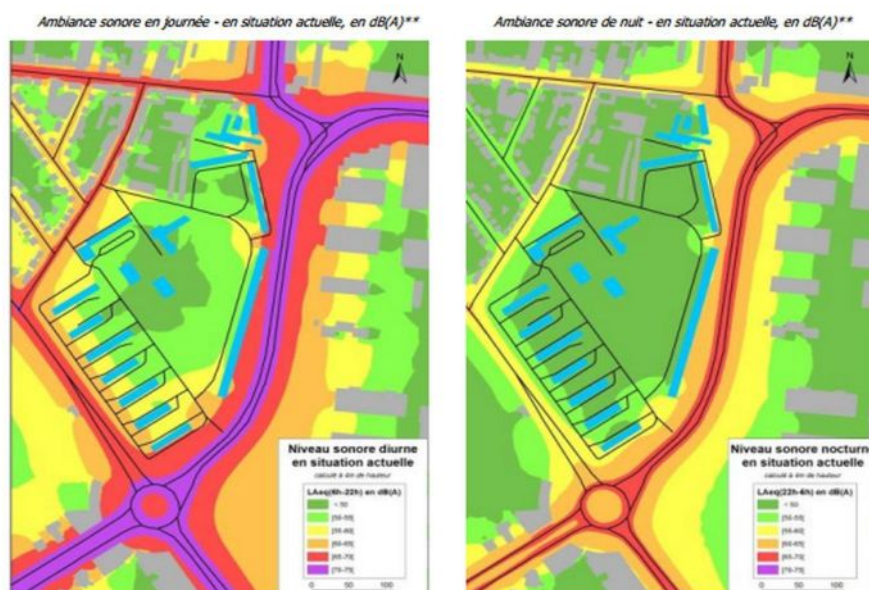
Afin de limiter l'exposition des habitants et usagers de la zone, le projet intègre les mesures suivantes :

- un retrait des constructions par rapport aux axes routiers aux abords de la zone : un recul d'au moins 18 m par rapport à la RD 10 est ainsi imposé ;
- un positionnement des nouveaux bâtiments dans un axe est-ouest (là où auparavant, les immeubles s'organisaient dans un axe nord-sud) afin de favoriser la dispersion des polluants, notamment sur la partie est de la zone.

L'étude d'impact indique en outre qu'en maintenant un front bâti faisant écran et permettant de limiter les dispersions le long de la RD 10, l'exposition à ces dernières des établissements fréquentés par des populations sensibles, notamment la nouvelle école à l'ouest du quartier sera amoindrie.

**(6) La MRAe recommande d'évaluer l'exposition aux pollutions atmosphériques, de définir des mesures d'évitement et de réduction en conséquence et de mentionner systématiquement les valeurs de référence retenues par l'OMS en comparaison des limites de la réglementation.**

**Concernant l'environnement sonore :** le site est exposé aux pollutions sonores des axes routiers qui le bordent (en particulier la RD 10, voie figurant partiellement en catégorie 3 au titre du classement départemental des infrastructures bruyantes).



Source EI page 242

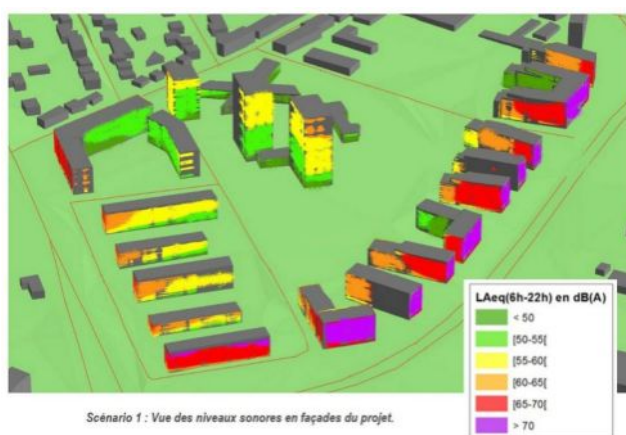
Une étude acoustique (jointe en annexe n°7), réalisée en 2020, a ainsi caractérisé la zone : ont été observés des niveaux sonores inférieurs à 50 dB(A) en cœur de site et des niveaux compris entre 65 et 70 dB(A) le long des voies routières.

Compte tenu de la localisation du quartier à proximité de la RD 10, de l'augmentation du nombre de logements et de l'évolution des déplacements routiers dans le quartier, des simulations des niveaux sonores en phase d'exploitation ont été réalisées. Il en ressort que, bien qu'une large partie du quartier présente des niveaux sonores relativement faibles (ambiance sonore inférieure à 50 dB(A)), les pourtours restent fortement exposés (niveaux supérieurs à 70 dB(A)).

Sur la partie sud-ouest du site, particulièrement exposée au bruit lié au trafic sur la RD 19 (immeubles existants du secteur dit « des Chanteurs » et des immeubles projetés des lots 5, 6a et 7), les niveaux sonores resteront équivalents en façades aux valeurs existantes (soit comprises entre 55 et 60 dB(A) de jour et inférieures à 60 dB(A) de nuit).



Localisation des établissements sensibles du projet  
(Source : Étude d'impact - p.352)



Carte de bruit verticale p.24 de l'annexe 7 du dossier d'Ei après réalisation du projet  
(étude d'impact acoustique datée du 11 mars 2021)

Sur la partie est du site (immeubles projetés des lots 1 à 4), les niveaux sonores générés par la RD 10 resteront relativement élevés<sup>7</sup> : globalement de 60 à 71 dB(A) de jour et de 55 à 66 dB(A) de nuit en front de la RD 10. Ces valeurs s'avèrent élevées et très au-delà des valeurs guides recommandées par l'Organisation mondiale de la santé<sup>9</sup>.

L'étude d'impact ne précise pas les niveaux sonores auxquels seront soumis les futurs équipements recevant des publics sensibles : école et crèche notamment.

Le projet intègre des mesures de réduction du bruit telles que le respect d'un retrait des nouveaux bâtiments par rapport aux axes viaires. De fait, ce retrait projeté est limité au regard de la situation actuelle puisque moins de 12 % des façades donnant sur la RD 10 sont situées à moins de 18 m de l'artère<sup>10</sup>.

En outre, l'étude d'impact rappelle que la mise en place (théorique à ce stade) d'un merlon de deux mètres de hauteur (compte tenu du foncier disponible) tout autour du quartier a été étudiée. Son efficacité serait bonne au sol, aux rez-de-chaussée et aux étages R+1 (gains de 3 à 8 dB(A))

7 Les mesures de l'étude acoustiques montrent des valeurs élevées au niveau des façades des bâtiments PF1 de 61,1 dB(A) en journée, PF3 de 67,3 dB(A) et PR 5 de 65,6 dB(A).

9 Les valeurs guides de l'OMS ont été publiées en 2018. Elles recommandent de situer le niveau de bruit perçu à un maximum de 53 dBA (L<sub>den</sub>) le jour et à 45 dBA (L<sub>night</sub>) la nuit.

10 Calculs effectués par la MRAe sur la base des informations de géoportail (40 mde façade seraient concernés sur une longueur de façade totale de 329 m).

mais négligeable ou nulle aux étages supérieurs. La MRAe note que la réalisation d'un merlon pourrait être limitée aux zones les plus exposées et que sa hauteur limitée à deux mètres réduit son efficacité, notamment le long de la RN 10 ; elle s'interroge en outre sur l'absence de réflexion sur les différentes mesures pouvant être prises par le porteur de projet et par le gestionnaire de voirie pour limiter ces émergences sonores (implantation des bâtiments, typologie des logements, nivellement du terrain, etc.).

La MRAe note enfin que certains aménagements projetés (aires de jeux, city-stade) sont susceptibles de générer du bruit.

#### (7) La MRAe recommande :

-d'optimiser l'implantation et l'organisation des bâtiments au regard des nuisances sonores ;

- de caractériser les niveaux sonores au droit des futurs établissements sensibles (école, crèche) et par ailleurs, de préciser le nombre de logements exposés à des nuisances sonores supérieures aux valeurs guides de l'OMS avant et après le projet;

- de présenter l'exposition aux nuisances sonores en tenant compte des saisons chaudes (printemps, été) et d'une exploitation du site par les habitants, fenêtres ouvertes ;

(8) La MRAe recommande au gestionnaire de voirie de préciser quelles solutions il envisage de prendre pour contribuer à la réduction de l'émergence sonore issue de la RD10 au droit du projet.

#### 4.2 L'identité paysagère du site

L'étude d'impact rappelle que si le quartier Fabien n'est concerné par aucun secteur de sauvegarde<sup>11</sup>.

Outre les espaces verts en pieds des immeubles, le quartier bénéficie de la présence de plusieurs milieux paysagers de qualité :



vue en élévation depuis le Sud du site du projet (source Ei p.22)

- trois jardins partagés entre les immeubles du secteur des « Chanteurs » ;
- le square Marcel Brianceau à l'arrière de l'école Joliot-Curie ;
- un patrimoine boisé de qualité ;
- un vaste espace herbacé central, suite à la démolition des immeubles « Brel » d'environ 2,3 ha.

Aucun de ces espaces n'est cependant protégé.

L'étude d'impact rappelle que l'un des objectifs du projet urbain est de renforcer l'identité paysagère du quartier.

À cet égard, le futur quartier Fabien a été pensé, selon le dossier, comme une véritable entité urbaine paysagère d'une seule pièce.

Pour créer cette entité, le projet urbain s'appuie sur l'aménagement d'un espace public d'une surface d'environ 2,7 ha (en lieu et place de l'espace herbacé central), sur un traitement végétal et paysager des espaces extérieurs et sur la conservation / valorisation de l'existant. L'étude d'impact précise que

<sup>11</sup> Il est situé en bordure du périmètre de protection du château de Rancy, sans pour autant être l'intercepter.



l'aménagement de la contre-allée sur le RD 10 prévoit de préserver au maximum l'alignement d'arbres existants.

La MRAe note toutefois que le projet prévoit l'abatage de près de 200 arbres au total (Cf. p. 307) au-delà donc des 27 arbres jugés dangereux. Par ailleurs, l'étude d'impact n'apporte aucun détail sur les replantations évoquées.

En outre, la MRAe observe que la valeur ou l'absence de valeur architecturale des bâtiments qui seront démolis est très peu documentée dans l'étude d'impact.

**(9) La MRAe recommande d'apporter davantage de précisions sur les bâtiments qui seront démolis au regard de leur valeur ou de leur absence de valeur architecturale, et de détailler et d'illustrer les aménagements paysagers retenus.**

#### 4.3 La biodiversité

L'étude d'impact rappelle que le site n'est concerné par aucun inventaire ou zonage réglementaire de protection de la faune et la flore, hormis le nord et l'extrémité sud-est de la zone d'étude concernés par une enveloppe d'alerte de zone humide de classe B selon la cartographie de la DRIEAT<sup>12</sup>,

À partir de relevés réalisés sur le site (trois sondages pédologiques et recherche de plantes hygrophiles au niveau des deux zones potentielles), l'étude d'impact conclut à l'absence de zone humide sur l'aire d'étude.

Concernant la faune et la flore en présence, l'analyse s'appuie notamment sur des diagnostics in situ, réalisés de mai à septembre.

Il en ressort :

- un état qualitatif faible des habitats en présence (espaces verts, pelouses...) mais présentant des potentialités pour générer une fonctionnalité écologique réelle ;
- un niveau d'enjeu faible pour la flore en présence, dépourvue en tout état de cause d'espèces protégées ou patrimoniales ;
- une faiblesse du contenu faunistique, à l'exception de la présence du Hérisson d'Europe, protégé.

Selon le dossier, compte tenu des mesures d'évitement et de réduction des impacts du projet sur la biodiversité proposées, et les aménagements projetés afin de renforcer la faune et la flore en présence, tant en phase de travaux que d'exploitation, et à ce stade de l'avancement du dossier, il n'est pas envisagé de mesure de compensation spécifique eu égard à l'absence estimée d'impact résiduel. Les mesures prévues pour la phase chantier manquent de précision pour en apprécier les effets.

**(10) La MRAe recommande de confirmer l'absence d'impacts résiduels du projet sur des espèces protégées ou leurs habitats et de préciser notamment les mesures mises en œuvre durant la phase de chantier.**

Concernant les continuités écologiques, le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de la région Île-de-France n'identifie aucun corridor à préserver ou à restaurer dans la zone d'étude.

On notera toutefois la présence d'un corridor de la sous-trame herbacée (à plus de 500 m à l'est du site) et une liaison reconnue pour son intérêt écologique (liaison reliant les îles de la Marne à la vallée du Morbras à plus d'un kilomètre au nord-est).

<sup>12</sup> à savoir des zones pour lesquelles les informations existantes laissent présager une forte probabilité de présence d'une zone humide qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser à partir d'un inventaire conforme à la réglementation.

Selon l'étude d'impact, les aménagements projetés à l'échelle du quartier Fabien sont susceptibles de recréer des continuités paysagères et écologiques entre le Parc du Rancy au nord jusqu'au Lac de Créteil (en passant par le quartier République) plus au sud-ouest. Compte tenu de la réduction de prairie dans la zone centrale, cet objectif sera à confirmer dans les phases ultérieures du projet.

**(11) La MRAe recommande de préciser les solutions envisagées pour permettre à l'espace central végétalisé de jouer un rôle dans les continuités paysagères et écologiques entre le Parc du Rancy et le Lac de Créteil.**

#### 4.4 Les sols et le sous-sol

Afin de caractériser la qualité des sols et du sous-sol, le maître d'ouvrage a fait réaliser deux diagnostics de l'état des milieux (en annexe 4).

Il en ressort qu'au regard de l'occupation historique sur la zone d'étude, aucune ancienne activité considérée comme polluante n'est recensée au droit de la zone. En revanche, in situ, des sources potentielles de pollution ont été recensées : il s'agit de postes de transformateur électrique.

Une campagne de prélèvements ciblée sur les sols et les eaux souterraines a été réalisée.

Les résultats d'analyses ont confirmé la présence :

– dans les sols : d'anomalies ponctuelles en métaux, en teneurs supérieures au fond géochimique local, des traces d'hydrocarbures totaux et hydrocarbures aromatiques polycycliques), en teneurs inférieures aux valeurs d'acceptation en installation de stockage de déchets inertes (ISDI) et des anomalies supérieures aux valeurs d'acceptation en ISDI en métaux lixiviables, en fraction soluble, en sulfates lixiviables et en chlorures lixiviables ;

– dans les eaux souterraines : des traces en nickel (10µg/l pour un seuil de référence de 20µg/l) et des traces d'hydrocarbures aromatiques (0,6µg/l pour un seuil de référence de 300µg/l au maximum).

Ces résultats traduisent donc une absence de pollution significative. Un risque de contamination via ingestion ou contact direct prolongé avec les sols est toutefois retenu, dans la mesure où des sols contaminés sont situés en surface.

Concernant la gestion de la pollution des sols en place et afin de choisir les modes de gestion adaptés, l'étude d'impact indique que des investigations complémentaires seront réalisées dans le cadre de l'avancement du projet et selon les usages projetés. L'étude d'impact indique qu'une étude de caractérisation des sols en amont de la cession de chaque lot de la future ZAC visant à s'assurer de la compatibilité des sols avec les usages projetés (habitat, jardins, parc, etc.) sera réalisée.

Le cas échéant, des mesures complémentaires pourront être arrêtées notamment sur les sols laissés en place afin d'éviter tout risque sanitaire futur pour les habitants/usagers des lots : recouvrement par des terres végétales saines, absence de culture potagère/comestible au droit des sols, etc.

En outre, l'étude d'impact rappelle que le renouvellement urbain du quartier, de par sa programmation, n'est pas susceptible de générer une pollution des sols.

**(12) La MRAe recommande aux phases ultérieures du projet, de confirmer l'absence de pollution des sols et du sous-sol, et donc l'absence d'enjeux sanitaires, particulièrement au droit des établissements accueillant des publics sensibles (crèche, groupe scolaire), et d'actualiser l'étude d'impact en conséquence si nécessaire.**

La MRAe note que si la commune de Bonneuil-sur-Marne est concernée par le risque de mouvements de terrain liés aux anciennes carrières, le site du projet est en dehors des zones d'anciennes carrières recensées sur la commune.

#### 4-5 La gestion des déchets

Le projet de renouvellement urbain est susceptible d'impliquer d'importants travaux de démolition de bâtiments existants mais également de surfaces enrobées et de déchets de chantiers.

La MRAe note que l'étude d'impact évoque un objectif de valorisation des déchets de chantier (recyclage) et juge en effet cette condition essentielle pour un projet de renouvellement urbain.

Toutefois, ni les volumes et les modalités de ce recyclage (« impossibles à simuler à ce stade » p.327) ni la charte « chantier à faibles nuisances » ne sont suffisamment décrits. Des mesures sont évoquées, mais elles restent imprécises à ce stade : « *le tri sélectif permet de faire des économies sur les coûts d'élimination des déchets..., les entreprises s'organiseront pour limiter la production de déchets à la source* » (p.281) ...

Il conviendrait donc de préciser, dès le dossier de création de la ZAC, le type et les quantités de déchets à produire, la proportion de déchets destinés à être valorisés et stockés, la quantité de déchets inertes pollués ainsi que les lieux et modalités de gestion et de valorisation de ces déchets (type d'installation retenue, distance au projet, trafic de camions généré...).

À ce titre, il est rappelé que la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 fixait l'objectif de 70 % de valorisation des déchets du bâtiment à l'horizon 2020. Le dossier ne mentionne pas le volume et le type de déchets qui feront l'objet d'un recyclage sur site ou à proximité.

**(13) La MRAe recommande de préciser les caractéristiques des déchets produits par l'opération et les conditions de leur valorisation, ainsi que les engagements du maître d'ouvrage notamment en matière de tri et de recyclage.**

#### 4.6 La consommation énergétique, les gaz à effet de serre, les effets sur le climat

Dans le cadre de l'aménagement du quartier Fabien, une étude EnR (énergie renouvelable) a été menée en 2021.

L'étude d'impact rappelle qu'un réseau de chaleur est déjà présent sur le territoire communal (il s'agit selon le dossier d'un réseau à 98 % d'origine renouvelable : géothermie sur nappe profonde) et que ce réseau dessert déjà une partie du quartier Fabien (les deux tours « Jaurès », l'école Joliot Curie et les immeubles « Piaf »).

Dans le cadre du projet et des programmes construits, il est donc prévu de s'appuyer principalement sur ce réseau de chaleur existant.

Les besoins en énergies des futures constructions ont été définis :

- Pour les lots « logements » environ 5 GWh d'énergie utile par an pour l'ensemble des lots ;
- Pour les locaux d'activités (y compris équipements publics) environ 0,3 GWh d'énergie utile par an.

Ces calculs s'appuient notamment sur des bâtiments qui devront a minima viser une performance RT 2012-10%.

L'étude d'impact indique en outre que des solutions d'approvisionnement énergétiques propres aux lots (photovoltaïque, éolien voire les deux) pourront être proposées en complément.

Compte tenu de l'augmentation sensible du nombre de logements, le bilan global des consommations énergétiques par sources, absent du dossier d'étude d'impact, est attendu.

Compte tenu également de la part importante de démolition/reconstruction de l'opération il y a lieu d'en apprécier la contribution aux émissions de gaz à effet de serre et au changement climatique<sup>13</sup> et pour ce faire de déterminer le bilan carbone global du projet.

#### **(14) La MRAe recommande de présenter :**

**- un bilan global des consommations du secteur de projet avant et après la réalisation de l'opération en précisant les volumes par types d'énergie ;**

**- le bilan carbone global de l'opération.**

#### 4.7 Hydrologie et hydrogéologie

L'étude d'impact rappelle en premier lieu que le site est localisé en dehors de zones inondables et que la commune n'est pas concernée par la présence de captages en eau potable.

En termes d'hydrogéologie (eaux souterraines), l'étude d'impact indique que les niveaux d'eau relevés ont été mesurés entre 32 et 37 m NGF et que ces contraintes ont été prises en compte notamment pour le développement des parkings. La MRAe note toutefois que l'étude d'impact évoque la présence de niveaux d'eau situés entre -4,40 et -7,10 m par rapport au terrain naturel et que ces niveaux constituent un enjeu à prendre en compte lors de la réalisation du projet et notamment la réalisation des sous-sols de certains lots.

En matière de gestion des eaux pluviales, les analyses menées révèlent un horizon peu perméable et donc susceptible d'induire des difficultés pour l'infiltration des eaux.

La MRAe note que le projet via les aménagements projetés (noues, parc paysager, espaces de pleine terre, etc.) et les dispositifs supplémentaires au droit des différents lots (toitures terrasses végétalisées à minima) visent à favoriser l'infiltration des eaux de pluie, mais que l'analyse détaillée de la gestion des eaux pluviales et la définition des mesures associées sont renvoyées au dossier de réalisation de la ZAC et aux procédures au titre de la loi sur l'eau dont relève le projet.

En outre, l'étude d'impact rappelle que le projet conduira selon les secteurs soit à une diminution, soit à une augmentation de l'imperméabilisation, mais estime toutefois, sans le démontrer, qu'à l'échelle globale du quartier il est attendu une réduction des surfaces imperméabilisées. Un bilan pour évaluer les incidences du projet sur le ruissellement des eaux est annoncé.

**(15) La MRAe recommande dès le dossier de création de la ZAC et si besoin aux phases ultérieures du projet, de compléter l'étude d'impact d'une analyse détaillée de l'hydrologie et hydrogéologie, et des mesures associées envisagées.**

#### 4.8 Les effets cumulés

Pour l'analyse des effets cumulés des projets connus, l'étude d'impact prend en compte un rayon d'1 km environ autour de la zone de projet. Elle définit ainsi une liste de projets susceptibles de générer un cumul d'impact : les ZAC « Centre Ancien », « Aimé Césaire » et du quartier République de Bonneuil, une installation de traitement de déchets d'électroménager, ou encore un centre de tri de déchets de chantier et de déchetterie professionnelle.

L'étude d'impact indique que certains de ces projets ont été pris en compte dans les études de

<sup>13</sup> Art R122-5 du code de l'environnement. L'étude d'impact doit présenter notamment « les incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ».

mobilité, que d'autres n'ont pas d'effets cumulés (compte tenu de leur localisation au sein de la zone industrielle de Bonneuil) et qu'in fine seul le projet « ZAC Centre ancien » est susceptible de conduire à des effets cumulés. Ces effets cumulés sont présentés ni de manière exhaustive ni de manière quantifiée (l'eau, les consommations énergétiques, etc.).

L'analyse des incidences cumulées n'intègre pas les effets attendus des évolutions des infrastructures de transports pourtant présentées dans l'étude d'impact. Par ailleurs, les projets retenus au titre de cette rubrique sont ceux figurant dans les bases de données des autorités environnementales. Cette source ne saurait suffire à dresser l'inventaire des projets connus, certains d'entre eux pouvant ne pas faire l'objet d'une soumission à un avis ou une décision d'une autorité environnementale<sup>14</sup>.

**(16) La MRAe recommande de compléter et de préciser l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets.**

## **5. Suites à donner à l'avis**

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : [mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr](mailto:mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr)

**(17) La MRAe recommande au maître d'ouvrage, pour la bonne information du public, de consolider l'étude d'impact de son projet en tenant des observations du présent avis (et de mettre à jour en conséquence le résumé non technique associé) avant d'autoriser l'aménagement projeté, la MRAe recommande et de saisir de nouveau la MRAe, pour avis, sur la base de cette étude d'impact actualisée.**

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

**Fait et délibéré en séance le 26 août 2021**

**Étaient présents :**

**Éric ALONZO, Noël JOUTEUR,  
Ruth MARQUES, François NOISSETTE et Philippe SCHMIT, président.**

<sup>14</sup> Le 5<sup>e</sup>) du II de l'article R.122-5 du code de l'environnement prévoit que les projets à prendre en compte sont ceux qui, à la date du dépôt du dossier de demande d'avis, sont soit déjà réalisés, soit ont fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés.

# ANNEXE

## Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact, pour la bonne information du public, par des plans plus lisibles et plus détaillés (notamment grâce à des comparaisons avant/après) et de préciser pour la phase chantier les résultats attendus de la mise en œuvre des chartes envisagées pour éviter, prévenir, réduire ou compenser les incidences sur la santé humaine et sur l'environnement.....10
- (2) La MRAe recommande de mieux justifier les choix programmatiques retenus, notamment le volume des démolitions et l'offre de stationnement, au regard de leurs incidences environnementales..... 11
- (3) La MRAe recommande d'effectuer une nouvelle étude de circulation dans une période normale (hors confinement, hors vacances scolaires) et de reprendre les éléments de l'étude d'impact qui en découlent (flux, scénarios, pollution de l'air, nuisances sonores) au vu des résultats apportés.....12
- (4) La MRAe recommande de préciser la stratégie mise en œuvre en matière de choix modaux de transport, de présenter les mesures favorisant l'usage des modes actifs en justifiant leur efficacité..... 13
- (5) La MRAe recommande de produire une analyse détaillée de l'offre en stationnement pour véhicules légers, de justifier davantage l'offre proposée (1170 places) et d'en évaluer l'impact sur la ré-organisation des stationnements et sur la désimperméabilisation du site ..... 13
- (6) La MRAe recommande d'évaluer l'exposition aux pollutions atmosphériques, de définir des mesures d'évitement et de réduction en conséquence et de mentionner systématiquement les valeurs de référence retenues par l'OMS en comparaison des limites de la réglementation..... 14
- (7) La MRAe recommande :.....16
- d'optimiser l'implantation et l'organisation des bâtiments au regard des nuisances sonores ;..... 16
  - de caractériser les niveaux sonores au droit des futurs établissements sensibles (école, crèche) et par ailleurs, de préciser le nombre de logements exposés à des nuisances sonores supérieures aux valeurs guides de l'OMS avant et après le projet;.....16
  - de présenter l'exposition aux nuisances sonores en tenant compte des saisons chaudes (printemps, été) et d'une exploitation du site par les habitants, fenêtres ouvertes ;.....16
- (8) La MRAe recommande au gestionnaire de voirie de préciser quelles solutions il envisage de prendre pour contribuer à la réduction de l'émergence sonore issue de la RD10 au droit du projet..... 16
- (9) La MRAe recommande d'apporter davantage de précisions sur les bâtiments qui seront démolis au regard de leur valeur ou de leur absence de valeur architecturale, et de détailler et d'illustrer les aménagements paysagers retenus.....17
- (10) La MRAe recommande de confirmer l'absence d'impacts résiduels du projet sur des espèces protégées ou leurs habitats et de préciser notamment les mesures mises en œuvre durant la phase de chantier..... 17
- (11) La MRAe recommande de préciser les solutions envisagées pour permettre à l'espace central végétalisé de jouer un rôle dans les continuités paysagères et écologiques entre le Parc du Rancy et le Lac de Créteil..... 18
- (12) La MRAe recommande aux phases ultérieures du projet, de confirmer l'absence de pollution des sols et du sous-sol, et donc l'absence d'enjeux sanitaires, particulièrement au

droit des établissements accueillant des publics sensibles (crèche, groupe scolaire), et d'actualiser l'étude d'impact en conséquence si nécessaire.....	18
(13) La MRAe recommande de préciser les caractéristiques des déchets produits par l'opération et les conditions de leur valorisation, ainsi que les engagements du maître d'ouvrage notamment en matière de tri et de recyclage.....	19
(14) La MRAe recommande de présenter :.....	20
- un bilan global des consommations du secteur de projet avant et après la réalisation de l'opération en précisant les volumes par types d'énergie ;.....	20
- le bilan carbone global de l'opération.....	20
(15) La MRAe recommande dès le dossier de création de la ZAC et si besoin aux phases ultérieures du projet, de compléter l'étude d'impact d'une analyse détaillée de l'hydrologie et hydrogéologie, et des mesures associées envisagées.....	20
(16) La MRAe recommande de compléter et de préciser l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets.....	21
(17) La MRAe recommande au maître d'ouvrage, pour la bonne information du public, de consolider l'étude d'impact de son projet en tenant des observations du présent avis (et de mettre à jour en conséquence le résumé non technique associé) avant d'autoriser l'aménagement projeté, la MRAe recommande et de saisir de nouveau la MRAe, pour avis, sur la base de cette étude d'impact actualisée.....	21