

PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de  
l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France

Le 27 JAN. 2016

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-1111-15

**Avis de l'autorité environnementale sur la réalisation du projet de ZAC Rouget de Lisle sur la commune de Vitry-sur-Seine, dans le département du Val-de-Marne**

**Résumé de l'avis**

Le présent avis porte sur le dossier d'enquête publique présenté par la ville de Vitry-sur-Seine pour le projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) Rouget de Lisle sur la commune de Vitry-sur-Seine, dans le département du Val-de-Marne, en vue de sa réalisation.

Le projet initial dénommé « ZAC RN 305 Sud à Vitry-sur-Seine » a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) qui a donné lieu à un avis de l'autorité environnementale en date du 11 octobre 2011. La DUP en date du 30 avril 2012 a été annulée par le tribunal administratif de Melun. Dans le cadre d'une nouvelle demande de DUP concernant ce projet alors nommé ZAC Rouget de Lisle, un avis de l'autorité environnementale (AE) a été émis le 20 avril 2014. Le projet est à nouveau présenté lors de la procédure de réalisation de cette ZAC. L'étude d'impact précédente a été complétée par un mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale de 2014, des annexes anciennes non jointes au dossier de 2014 et de nouvelles études. Le mémoire en réponse apporte des compléments sur les thématiques de la pollution des sols, des risques naturels, de l'eau, des milieux naturels, des transports, du bruit, de la qualité de l'air, du paysage, de l'archéologie, du patrimoine, des impacts du projet, des mesures envisagées par le pétitionnaire pour éviter, réduire voire compenser les impacts, ainsi que sur le résumé non technique qui a été actualisé.

Les compléments apportés par la collectivité permettent de mieux appréhender le projet et ses éventuels impacts sur l'environnement. Toutefois, ils ne répondent encore que partiellement aux interrogations de l'AE. Ainsi, un certain nombre de recommandations, concernant notamment des études complémentaires (qualité des sols par exemple) restent d'actualité.

Le projet de ZAC « Rouget de Lisle » propose un programme de constructions nouvelles diversifiées pour constituer l'entrée sud de la ville de Vitry-sur-Seine, avec notamment 800 logements, des espaces dédiés aux activités économiques, des commerces, et la réalisation d'équipements publics de proximité.

Le projet s'inscrit dans le contrat de développement territorial (CDT) des Grandes Ardoines et répond à ses objectifs.

L'autorité environnementale apprécie que le projet mette en œuvre une démarche de Haute Qualité Environnementale (HQE) comprenant notamment un branchement au réseau de chauffage urbain, une gestion de l'eau par des toitures végétalisées, une gestion raisonnée des déchets par un système innovant de collecte pneumatique, une charte architecturale et paysagère favorisant la création d'une trame verte est-ouest depuis le Parc des Lilas vers la Seine, et le raccordement au réseau des itinéraires cyclables du Val-de-Marne.

L'autorité environnementale note que le projet devra prendre des dispositions particulières concernant les sites pollués, la proximité d'anciennes carrières, veiller à la qualité des aménagements d'ilots pour constituer des zones de calme aux abords de la RD 5, prendre en compte notamment la gestion de l'eau et les nuisances sonores.

Le projet sera soumis à une procédure loi sur l'eau.

\*  
\* \*

*Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France*

## AVIS

### 1. L'évaluation environnementale

#### 1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 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. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

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

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public 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. À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

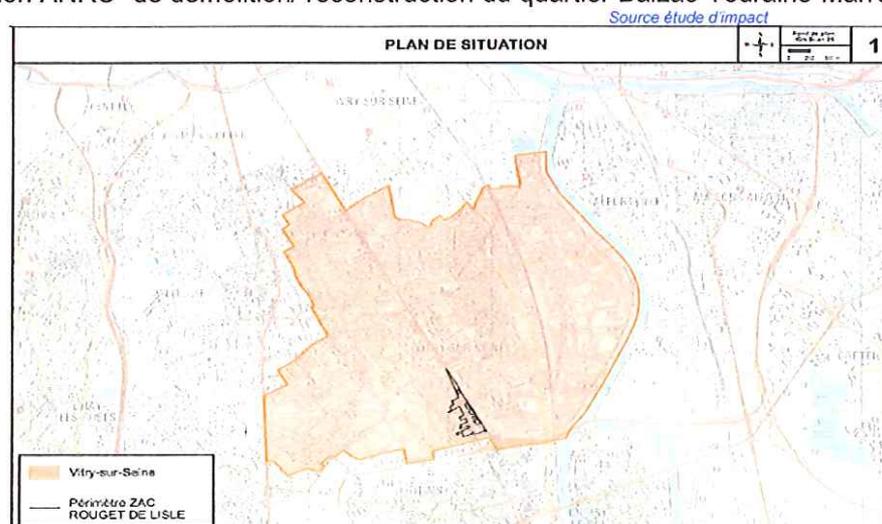
Le projet initial de création de la ZAC RN 305 Sud à Vitry-sur-Seine a fait l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) qui a donné lieu à un avis de l'autorité environnementale en date du 11 octobre 2011. La ZAC a été dénommée « ZAC Rouget de Lisle » par arrêté préfectoral du 5 mars 2012. La DUP en date du 30 avril 2012, a été annulée par un jugement du Tribunal Administratif de Melun du 13 novembre 2013.

Ce jugement risquant de compromettre la maîtrise foncière des terrains nécessaires à la réalisation de cette ZAC, dont l'utilité publique n'a pas été remise en cause, il a été décidé de solliciter une nouvelle DUP qui a donné lieu à un avis de l'autorité environnementale en date du 20 avril 2014.

Le présent avis est rendu dans le cadre de la procédure de réalisation de la ZAC Rouget de Lisle sur la commune de Vitry-sur-Seine dans le département du Val de Marne.

#### 1.3. Contexte et description générale du projet

La ville de Vitry-sur-Seine, située à 10 km au sud-est de Paris-Notre-Dame, est la plus grande ville du département du Val-de-Marne par sa superficie et la seconde par son poids démographique. La commune s'est engagée dans une démarche de rénovation urbaine dont le projet de ZAC Rouget de Lisle fait partie. En effet le Programme Local de l'Habitat (PLH), approuvé par la municipalité en décembre 2012, prévoit sur les secteurs de la ZAC Rouget de Lisle, Plâtrière et Franges du Parc un potentiel de construction de 1300 logements intégrant notamment les opérations liées au projet de renouvellement urbain (opération ANRU<sup>1</sup> de démolition/ reconstruction du quartier Balzac-Touraine-Marronniers).



<sup>1</sup> Agence nationale pour la rénovation urbaine

L'aménagement de la ZAC Rouget de Lisle a été confié à la SADEV 94. Elle se trouve en limite des communes de Choisy-le-Roi et de Thiais, et prévoit la création d'un véritable quartier d'entrée de ville au sud de la commune de Vitry-sur-Seine, de part et d'autre de l'axe que constitue la route départementale RD5, à proximité de l'autoroute A86. Le tissu urbain aux abords de la RD5 est particulièrement dégradé, du fait des acquisitions foncières engagées par l'État depuis les années 70, dans le cadre de l'élargissement de la RD5 à 40 mètres qui n'est toujours pas achevé et qui devrait accueillir le prolongement du système de transport en commun en site propre (TCSP- tramway T9 à terme). Cette situation a entraîné la paupérisation du front bâti et des fonds de parcelles.

La commune de Vitry-sur-Seine souhaite remédier à cette situation dégradée en développant un véritable projet urbain, l'aménagement de la ZAC Rouget de Lisle doit ainsi suivre une démarche de HQE.

Les parcelles du projet sont soit concernées par l'élargissement de la RD5, soit de caractère dégradé, soit en bon état mais dont l'emprise est indispensable pour le développement de ce projet urbain. Six parcelles qui n'étaient pas comprises dans le projet initial ont été intégrées au périmètre opérationnel de la future ZAC, afin de permettre la réalisation de l'îlot d'activités au sud-ouest du projet.

La ZAC, qui fait partie de l'Opération d'Intérêt National « ORLY RUNGIS SEINE AMONT », a été créée par l'arrêté n° 2009/3299 du Préfet du Val-de-Marne, en date du 26 Août 2009. Conformément aux orientations du schéma directeur régional d'Île-de-France - SDRIF, cette opération vise à relier ce quartier au reste de la ville et, notamment, à l'est au quartier Balzac en cours de rénovation, et donc vers le centre-ville de Vitry-sur-Seine.

La RD5 sépare en deux parties inégales le projet de ZAC, la principale se situant sur la partie est.

Source : étude d'impact



La création de nouveaux espaces publics, de liaisons vertes est-ouest, ainsi que la réalisation de 800 logements, de locaux d'activités et de commerces doivent permettre une requalification générale de cette entrée de ville. Un front bâti (R+5 à R+7) encadrant la RD5 sera entrecoupé de placettes pouvant accueillir des commerces, ce qui permettra une animation urbaine le long de l'axe. Par ailleurs, il est prévu un épannelage des hauteurs, depuis la limite avec l'espace public jusque dans les fonds de parcelles. A l'ouest de la RD5, les implantations de constructions nouvelles seront ponctuées par des voies en pente arborées assurant la liaison avec le Parc des Lilas. Les activités économiques seront principalement localisées dans la partie sud de la ZAC, à proximité de l'A86, de façon à leur donner une bonne visibilité avec un effet de vitrine. Ceci constituera également une protection acoustique pour les logements situés à l'arrière.

Les préoccupations environnementales visent notamment à redonner à ce secteur une qualité architecturale et paysagère cohérente avec celle de la partie nord de la RD5 à Vitry-sur-Seine. Le projet de ZAC prendra en compte des objectifs de HQE : utilisation de l'espace, gestion de l'eau, gestion des déchets par un système innovant de collecte pneumatique, économies d'énergie et raccordement au réseau de chauffage urbain. Il prévoit une requalification globale des espaces publics au sein du périmètre opérationnel (requalification des rues Constant Coquelin, Anselme Rondenay et Watteau). La requalification de l'avenue Rouget de Lisle se fera en lien avec le projet de boulevard des arts, notamment par l'implantation d'œuvres d'arts (sculptures ...).

L'aménagement de la ZAC Rouget de Lisle va créer sur une superficie de 9 hectares :

- 59 500 m<sup>2</sup> de surface de plancher pour 800 logements dont 300 logements sociaux (35%),
- 64 400 m<sup>2</sup> de surface de plancher d'activités économiques, à proximité de l'A86,
- 4 500 m<sup>2</sup> de surface de plancher à vocation de commerces de proximité et de services,
- 1 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher à vocation d'équipements publics de proximité,
- des places, placettes et sentes.

Le projet s'inscrit dans le CDT des Grandes Ardoines et répond à ses objectifs. Le secteur accueillera la future gare « Ardoines » du Grand Paris Express (ligne 15).

## **2. Analyse de l'état initial du territoire et ses enjeux environnementaux**

Les principaux enjeux du territoire sont la gestion des eaux pluviales, les sols pollués, les risques naturels, les déplacements, les milieux naturels et les paysages.

La description de l'état initial permet d'apprécier les principaux enjeux de l'opération. Certaines thématiques doivent toutefois être affinées et complétées.

### **2.1 La pollution des sols**

Une recherche historique et documentaire ainsi que des analyses de sol ont été effectuées. Afin de vérifier la présence potentielle de sites et sols pollués, un recensement a été réalisé via les bases de données BASOL<sup>2</sup> et BASIAS<sup>3</sup>. Les résultats mettent en évidence dans le périmètre du projet, huit sites BASIAS et un site BASOL en l'occurrence le garage MELCO situé au 42/46 avenue Rouget de Lisle (îlot C2).

Le dossier note que l'ensemble des sites Basias concerné par le site du projet, ne sont plus en activité. Cependant la présence d'activités industrielles, de garages, de stations-services ou stations de lavage rendent le périmètre de la ZAC très exposé au risque de pollution de sols.

Un diagnostic environnemental a été effectué par GINGER Environnement en 2007 sur l'ensemble du site. En fonction des libérations immobilières du site, SEMOFI a ensuite réalisé en 2012 et 2013 des diagnostics approfondis par des campagnes de mesures effectuées au droit de quatre îlots de la ZAC (au nord, au nord-ouest et au sud-est du site).

<sup>2</sup> Inventaire des sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif (<http://basol.environnement.gouv.fr>)

<sup>3</sup> Inventaire historique de sites industriels et activités de service (<http://basias.brgm.fr>)

L'avis de l'AE d'avril 2014 observait que les études détaillées de ces diagnostics n'étaient pas jointes au dossier. Le mémoire en réponse joint, en annexes :

- le diagnostic environnemental datant de 2007 sur la ZAC « RN 305 Sud » (annexe 1), qui ne comporte aucune carte, figure ou schémas, ce qui nuit à sa compréhension. Par ailleurs, la méthodologie employée n'est plus applicable.
- le diagnostic complémentaire de l'îlot A (annexe 2),
- le diagnostic initial de l'îlot C1 (annexe 3),
- le diagnostic initial de l'îlot Ha (annexe 4).

**Concernant l'îlot A** (rue Constant Coquelin), les polluants présents sont des métaux, des composés aromatiques volatils et des composés aromatiques. Les voies d'exposition identifiées sont l'ingestion de terres polluées et le contact cutané avec celles-ci, ainsi que l'inhalation de gaz de sol en milieu confiné.

Le diagnostic complémentaire, joint en annexe, mentionne qu'aucun sondage n'a été effectué en 2007 au droit de l'îlot A et présente une synthèse des analyses réalisées.

Les mesures de gestion proposées par le bureau d'études sont :

- le recouvrement des sols de surface au droit des futurs espaces verts par 30cm de terre végétale saine a minima ;
- la purge des terres sur une épaisseur de deux mètres et sur une surface de l'ordre 50m<sup>2</sup>, au droit de la zone destinée à la construction de logements de plain-pied (non ISDI<sup>4</sup>) ;
- l'évacuation des terres polluées de la partie sud de l'îlot A.

**Pour l'îlot C1**, la pose d'un piézomètre pour vérifier la qualité des eaux souterraines est recommandée par l'étude. Le mémoire en réponse présente un diagnostic initial datant de 2013, qui correspond à une étude partielle de l'îlot. Or, l'étude complète s'avère nécessaire pour caractériser la pollution éventuelle au niveau des futurs espaces verts et des maisons de ville. L'origine des polluants mis en évidence sur cet îlot (métaux, HCT<sup>5</sup> et HAP<sup>6</sup>) devra être recherchée en étudiant notamment d'autres îlots dont les pollutions ont pu circuler par les eaux souterraines.

**S'agissant de l'îlot C2**, les polluants présents sont des hydrocarbures totaux, des composés aromatiques volatils et des métaux (zinc et plomb). Le volume des terres impactées a été estimé à 2 850 m<sup>3</sup>; ces terres qui dégagent des odeurs d'hydrocarbures devront être évacuées vers des filières d'élimination adaptées. Le dossier indique que l'aménageur a fait réaliser une étude complémentaire sur ces terrains pour évaluer le risque vis-à-vis de l'environnement et du projet et que la SADEV 94 garantira la compatibilité sanitaire du site avec les usages et aménagements futurs.

L'étude complémentaire de pollution de l'îlot C2 mentionnée dans l'étude d'impact n'est pas jointe au mémoire en réponse, alors que cet îlot est directement concerné par l'ancien site du garage MELCO situé au 42/46 avenue Rouget de Lisle. L'étude d'impact (page 82 et suivantes) notait bien que la pollution des sols et des eaux souterraines de ce site était suivie par les services de l'État. L'autorité environnementale rappelle que l'importante pollution en hydrocarbures constatée s'étend hors site et que le traitement des eaux souterraines et le suivi de leur qualité ainsi que des gaz du sol doivent être envisagés.

**Pour l'îlot H-a**, un diagnostic datant de 2013 est joint au mémoire en réponse et concerne une partie des terrains de cet îlot. Des études complémentaires sont nécessaires en ce qui concerne les terrains occupés par une entreprise de contrôle technique et les terrains des futurs espaces verts de l'îlot.

Dans son avis de 2014, l'autorité environnementale rappelait au pétitionnaire que des recherches de pollution devraient être menées sur les autres lots du projet. En réponse, un nouveau diagnostic (de juin 2014) de pollution des sols et des eaux souterraines concernant une partie de l'îlot E est joint (annexe 5). Des HAP et HCT ont été détectés au droit d'un ancien bâtiment d'activités, les terres correspondantes seront excavées. Une étude complémentaire est attendue concernant la zone sud de l'îlot.

Le mémoire en réponse mentionne, par ailleurs, que d'autres campagnes d'investigation seront réalisées au fur et à mesure des libérations foncières, afin de garantir la compatibilité de l'ensemble des îlots avec les usages et aménagements futurs.

<sup>4</sup> Installation de Stockage de Déchets Inertes

<sup>5</sup> Hydrocarbures totaux

<sup>6</sup> Hydrocarbures aromatiques polycycliques

L'autorité environnementale souligne que, sur les zones à pollution concentrée, le porteur du projet devra œuvrer pour un retrait systématique des sources de pollution et procéder, en tant que de besoin, à des analyses d'eaux souterraines (notamment en aval du site du garage Melco) ainsi qu'à des analyses de gaz du sol en cas de présence de composés volatils. Dans le cas de pollutions résiduelles restant sur site, des servitudes d'usage devront être établies.

## 2.2 Les risques naturels

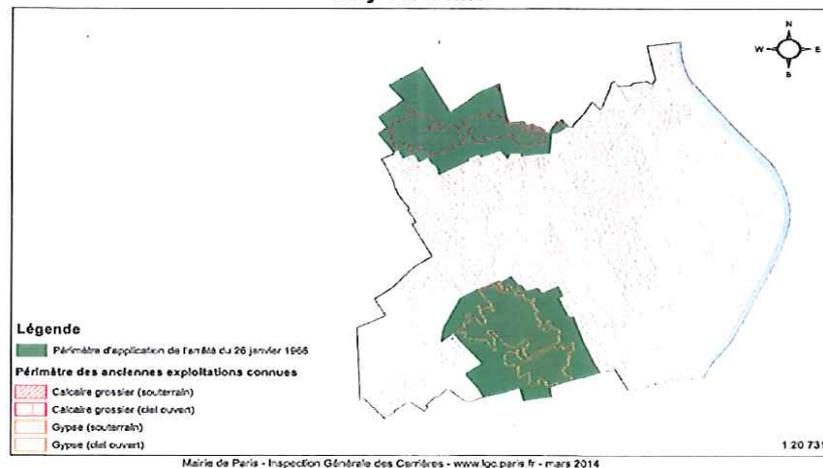
### Mouvements de terrain

La commune est concernée par le PPRN<sup>7</sup> « mouvements de terrain par affaissements et effondrements liés aux cavités souterraines (hors mines) » du département du Val-de-Marne, prescrit le 1<sup>er</sup> août 2001. Le dossier note qu'une faible partie de la ZAC est concernée par ce risque lié à la proximité d'anciennes carrières de gypse. Le dossier note que les études géotechniques avant-projet réalisées par GINGER CEBTP n'ont pas révélé l'existence de carrières souterraines dans la zone restreinte considérée comme concernée par ce risque. Il est également précisé que des études géotechniques complémentaires (études G12) seront effectuées par le constructeur avant l'exécution des travaux afin d'adapter les fondations de chaque bâtiment à la nature des sols.

L'autorité environnementale précise cependant que l'ensemble des travaux prévus dans les zones vertes figurant sur la carte ci-dessous (dont partie ouest du projet), devront faire l'objet d'un avis de l'IGC<sup>8</sup> (source : [www.igc.paris.fr](http://www.igc.paris.fr)) avant délivrance des autorisations, conformément à l'arrêté inter-préfectoral du 26 janvier 1966 relatif aux zones d'anciennes carrières de Paris et du département de la Seine.

Les demandes d'autorisation de construire des îlots E, F, G et H sont soumises à l'avis de l'Inspection Générale des Carrières en application de l'arrêté ci-avant et peuvent faire l'objet de prescriptions spéciales en application de l'article R111-2 du code de l'urbanisme.

Périmètres des anciennes exploitations de carrières  
Vitry-sur-Seine



La présence d'extension de l'ancienne carrière en face de l'îlot H, de l'autre côté de la rue Watteau, a été attestée (hauteur de recouvrement de 16,5 mètres à 17,5 mètres sur 3 mètres de hauteur d'exploitation). Ceci confirme que les sondages doivent être menés profondément pour conclure à l'absence de carrières.

Pour ce qui concerne le risque de retrait-gonflement des argiles la carte des aléas du BRGM<sup>9</sup> (disponible sur le site [www.argiles.fr](http://www.argiles.fr)), montre que la ZAC Rouget de Lisle se trouve en zone d'aléa faible mais se trouve bordée sur son flanc Ouest par une zone d'aléa fort. Le dossier note que les études géotechniques avant-projet réalisées par GINGER CEBTP indiquent les dispositions constructives particulières à ce type de sol.

<sup>7</sup> Plan de prévention des risques naturels

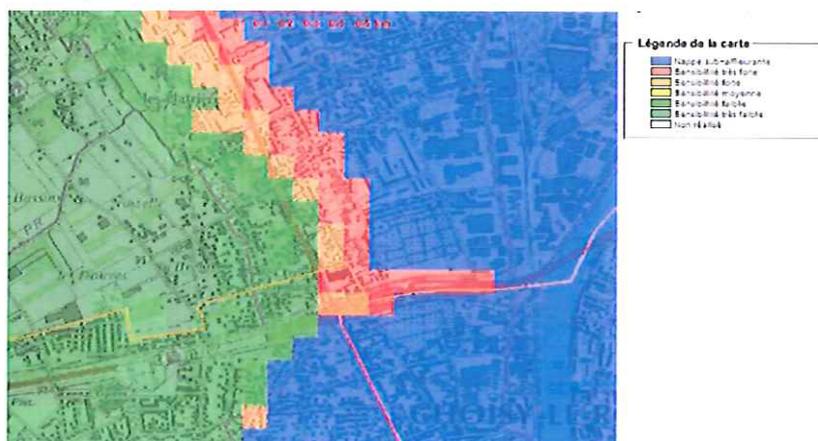
<sup>8</sup> Inspection générale des carrières

<sup>9</sup> Bureau de recherches géologiques et minières

Sont jointes en annexes l'étude géotechnique G12 (datant de 2007), une étude hydrogéologique G11 des îlots A (2011), C1 (2013), et H-a (2013). Ces documents apportent les précisions sur les périmètres, localisations de sondages et résultats obtenus que l'avis de l'autorité environnementale de 2014 souhaitait connaître.

#### Inondation :

La zone d'étude du projet est située hors du périmètre du PPRI<sup>10</sup> de la Marne et de la Seine approuvé le 12 novembre 2007. Le projet est concerné par le PPRI inondation et coulée de boue par ruissellement en secteur urbain, prescrit le 9 juillet 2001. En effet ce risque est lié à la vitesse de l'eau engendrée par la différence de niveau topographique entre l'est et l'ouest du projet, qui entraîne un écoulement rapide des eaux de l'ouest vers l'est, en passant par l'axe de la RD5.



Le dossier indique que le risque de remontée de nappe affectant la commune de Vitry-sur-Seine ne concerne pas la zone d'étude (page 147). La cartographie du BRGM<sup>11</sup> indique cependant des aléas faibles à fort pour le site concerné par le projet.

Le mémoire en réponse reconnaît que la carte de remontée de nappes du BRGM a été mise à jour entre 2011 et 2014 et que l'étude d'impact présentée aurait dû être actualisée. Les îlots concernés par les aléas forts sont l'îlot A, l'îlot B et une partie de l'îlot C1. Des études géotechniques ont été réalisées afin d'évaluer la nécessité de réaliser des fondations adaptées à ce risque.

L'étude géotechnique de 2011 de l'îlot A (en annexe 7) mentionne qu'il conviendra de conduire une étude hydrogéologique plus approfondie pour évaluer le battement de la nappe temporaire.

Le mémoire en réponse mentionne, par ailleurs, que des études géotechniques sur les îlots H et C1 ont été réalisées en 2013 (jointes en annexe 8 et 9). Pour les îlots Ha et C1, les niveaux de sous-sols sont concernés par le niveau des hautes eaux de la nappe superficielle et les rez-de-chaussée semi-enterrés par de très fortes remontées capillaires lors de périodes de retour de crue cinquantennale ou centennale.

Le mémoire en réponse note que des études géotechniques avant-projet de type G12 seront réalisées par les promoteurs afin de trouver la meilleure solution technique pour limiter les risques de remontée de nappe.

Il est également mentionné qu'en cas de nécessité d'un pompage temporaire ou d'un drainage, une déclaration au titre de la loi sur l'eau détaillerait les dispositions spécifiques qui devraient être prises.

### 2.3 L'eau

Les thématiques concernant la gestion de l'eau sont bien présentées dans le dossier d'étude d'impact, une description du niveau d'enjeu sur la zone aurait cependant été appréciée. Le dossier se concentre sur la gestion des eaux pluviales, identifiée comme principal enjeu « eau » et présente le risque de ruissellement urbain évoqué ci-dessus.

Le projet ne se situe pas dans un périmètre de protection de captage d'eau destinée à la consommation humaine.

<sup>10</sup> Plan de prévention des risques inondation

<sup>11</sup> Bureau de recherches géologiques et minières



## 2.5 Transport, bruit et qualité de l'air

### Transports

S'agissant des transports, le dossier indique que le réseau viaire de la commune de Vitry-sur-Seine, à l'intérieur du site de la future ZAC Rouget de Lisle, est marqué par la centralité de la route départementale RD5. Cette voie principale a un trafic de transit important, entre le nord et le sud et le dossier note que la vitesse pratiquée sur cette route est préoccupante, en effet près de 40% des usagers sont au-dessus de la vitesse autorisée (50 km/h) ce qui est inadapté à un boulevard urbain. Le carrefour RD 5 / Watteau / Rondenay a été recensé depuis plusieurs années en Zone d'Accumulation d'Accidents Corporels (Z.A.A.C).

Un réseau d'autobus assure la desserte nord-sud du secteur dont la ligne 183 entre la porte de Choisy et la mairie d'Orly. La desserte est-ouest du secteur par un transport public est inexistante. Le projet de prolongement du TCSP au niveau de la RD5 va donc améliorer l'offre de transport en commun sur le secteur du projet. La station les Ardoines du RER C se trouve à un kilomètre de la RD5.

Actuellement, sur la trame viaire du quartier, il n'existe pas de liaisons douces. En revanche, la RD5 est équipée d'une bande cyclable et la piste cyclable longeant la Seine par le Quai Jules Guesde est inscrite au Schéma Européen des itinéraires cyclables.

### Bruit

Pour caractériser les niveaux sonores sur le site, la carte stratégique de l'exposition au bruit pour la ville de Vitry-sur-Seine a été consultée et trois points de mesures ont été effectués le 8 mars 2007 par GINGER Environnement & Infrastructures sur le secteur RD5 sud. La principale source d'émissions sonores identifiée dans la zone d'études est le trafic routier important, notamment sur la RD5 et les rues Anselme Rondenay et Watteau.

L'autorité environnementale aurait apprécié que l'étude d'impact mentionne le PPBE<sup>15</sup> de la ville de Vitry-sur-Seine, arrêté le 18 décembre 2013.

Le mémoire en réponse développe les objectifs du PPBE de la commune et note que la RD5, faisant partie des zones les plus exposées au bruit, est considérée comme une zone prioritaire. Les actions préconisées par le plan pour réduire les nuisances sonores sont décrites.

Tout aménagement devra prévoir des études pour définir au mieux des mesures permettant de limiter au maximum les nuisances sonores par notamment l'isolation acoustique des bâtiments.

### Air

Les données relatives à la surveillance de la qualité de l'air sur la commune de Vitry-sur-Seine, issues de la station d'AIRPARIF qui se trouve sur le plateau, ont été exploitées. Le dossier note avec justesse, que la station de mesure étant située hors axe fort de circulation, les dépassements des seuils réglementaires (pour le dioxyde d'azote ou l'ozone notamment) de certains secteurs ne sont pas enregistrés. Seule la pollution de fond, ambiante, est ainsi révélée.

La principale source d'émission identifiée sur le site est issue des transports avec la RD5 qui traverse le site du projet du nord au sud. Une évaluation sommaire des polluants d'origine routière a été réalisée, les résultats de cette simulation sont donnés (page 80) sans être explicités ni commentés. Il est noté que les efforts de réduction des émissions de dioxyde d'azote et d'ozone sont prioritaires pour Vitry-sur-Seine, alors que l'ozone n'a pas été évaluée.

L'autorité environnementale, dans son avis de 2014, rappelait au pétitionnaire que le SRCAE<sup>16</sup> a été approuvé et fait l'objet d'un arrêté du préfet de la région Île-de-France en date du 14 décembre 2012 et que le projet devait intégrer les objectifs du SRCAE. De ce fait, le PRQA<sup>17</sup> ne doit plus être mentionné (cf page 79) car le SRCAE s'y substitue.

Le mémoire en réponse note que le projet doit effectivement intégrer les objectifs du SRCAE et précise les grandes priorités de ce plan. Le projet est présenté comme permettant de répondre aux objectifs pour ce qui concerne le renforcement énergétique des bâtiments et le développement du chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables et de récupération.

<sup>15</sup> Plan d'exposition au bruit dans l'environnement

<sup>16</sup> Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie

<sup>17</sup> Plan régional de la qualité de l'air

## 2.6 Les paysages, l'archéologie et le patrimoine

Le site du projet n'est concerné par aucun périmètre de protection de monuments historiques ni zonage réglementaire ayant trait au patrimoine. Les services de la DRAC<sup>18</sup> ont signalé que le site est susceptible d'affecter des vestiges archéologiques (voie antique de Paris Sens). Des diagnostics devront donc être réalisés.

Le mémoire en réponse précise que des diagnostics d'archéologie préventive sont prévus dans un premier temps sur les lots des îlots A, C1 et H, dont la maîtrise foncière est assurée.

Vitry-sur-Seine est caractérisé par trois ensembles paysagers :

- le paysage du plateau qui a conservé un caractère « rural »,
- le paysage du coteau marqué par une périurbanisation « ancienne » de type pavillonnaire
- le paysage de la vallée qui s'est, quant à lui, fortement urbanisé.

Le secteur du projet est situé sur le coteau qui relie le plateau à la vallée, c'est une zone mixte et diversifiée (commerces, habitat). L'habitat collectif est majoritaire le long de la RD5 tandis que l'habitat individuel (et petit habitat collectif) est plus dominant en arrière-plan (paysage de la vallée). Les abords de la RD5 présentent un caractère dégradé et un bâti vétuste.

Dans son avis de 2014, l'autorité environnementale remarquait que cet enjeu fort du site aurait pu faire l'objet de plus de photographies localisées par leurs cônes de vue sur une carte et de points de vue plus éloignés notamment depuis les quartiers plus en hauteur.

Le mémoire en réponse présente des vues censées illustrer les vues sur la vallée de la Seine depuis la rue Watteau avec une carte les localisant. Le tout est cependant peu lisible. La carte destinée à présenter les différents secteurs du projet a l'inconvénient de ne pas être légendée ni commentée notamment concernant le choix des vues sélectionnées.

## 2.7 Les risques technologiques

En ce qui concerne les risques technologiques, le dossier montre bien que le site du projet de la ZAC Rouget de Lisle se situe en dehors des zones d'effets des phénomènes dangereux qui pourraient survenir dans les établissements classés SEVESO sur la commune de Vitry-sur-Seine, et au-delà des limites du périmètre du Plan Particulier d'Intervention (PPI). La liste des installations classées situées dans le périmètre de la ZAC a été complétée suite aux remarques émises dans l'avis de l'AE de 2011.

## 3. Justification du projet retenu

Des études d'aménagement ont conduit à un projet cohérent permettant de repenser la composition urbaine de ce quartier linéaire de part et d'autre de la RD5.

Le projet a fait l'objet de trois variantes :

- la première concentrait les constructions sur la rive est de la RD5 et n'accordait qu'une faible importance à la zone consacrée aux activités (15 000 m<sup>2</sup> SHON),
- la seconde rassemblait davantage d'activités au Sud (80 000 m<sup>2</sup> SHON), à proximité de l'autoroute A86, en laissant le bâti et les espaces verts dans le prolongement des secteurs pavillonnaires,
- la troisième maintenait la zone d'activités au sud avec le parti de composer un front de bâti aligné sur la RD5.

Le projet finalement retenu dans le cadre de l'élaboration du dossier de réalisation modifie cette troisième variante. Si la programmation est inchangée, en revanche, l'implantation des bâtiments par rapport à la RD5, le traitement des espaces publics, les hauteurs ainsi que les typologies proposées sont l'objet de nouvelles propositions.

Ce nouveau plan masse permet notamment une meilleure adaptation au paysage : l'orientation des bâtiments s'appuie sur la trame parcellaire historique, orientée d'ouest en est et vise ainsi à dégager des vues vers la vallée de la Seine et vers le plateau surplombé par le parc des Lilas. Un épannelage dégressif des hauteurs (de R à R+8) des constructions depuis la RD5 et une organisation de placettes en cœur d'îlots permettra de préserver des zones de calme.

Le dossier mentionne que « le projet proposé n'est pas une image figée du projet. Des directives d'aménagement, recommandations, préconisations, prescriptions, sont à travailler et exprimer dans les cahiers des charges de cession des terrains et fiches de lots, en adéquation avec une traduction réglementaire du projet. »

<sup>18</sup> Direction Régionale des Affaires Culturelles

#### 4. Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

L'autorité environnementale apprécie que le projet de ZAC Rouget de Lisle soit réalisé dans une démarche de HQE. Ainsi, la ville s'attache notamment aux politiques de raccordement au réseau de chauffage urbain, de gestion des eaux pluviales à la parcelle, de gestion économe de l'eau potable pour les aménagements intérieurs et extérieurs, d'intégration paysagère des nouveaux bâtiments.

Le motif d'annulation de la précédente DUP était que « la totalité des dépenses relatives aux mesures compensatoires prévues ne figurait pas dans l'appréciation sommaire des dépenses (.....) celle des coûts afférents à la réalisation d'un « aménagement paysager riche et développé sur l'ensemble de la ZAC » et à la création d'un système pneumatique de collecte des déchets ».

L'étude d'impact (page 226) précise qu'aucune mesure compensatoire n'est envisagée et que les coûts de réalisation d'un aménagement paysager sur l'ensemble de la ZAC et de mise en place d'un système de collecte pneumatique des déchets est inclus dans le projet et prévu dans le coût de l'opération.

L'autorité environnementale rappelle cependant au pétitionnaire que le contenu d'une étude d'impact tel que défini à l'article R 122-5 du code de l'environnement doit comprendre l'estimation du coût des mesures prises en faveur de l'environnement ce qui ne se limite pas aux mesures compensatoires. Un chapitre aurait donc dû traiter de ce coût estimatif et en rassembler les données. Il en est de même pour le suivi de ces mêmes mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les impacts provoqués par le projet. Il serait appréciable que ces points soient donc développés lors de la présentation du dossier en enquête publique.

Le mémoire en réponse présente des explications peu claires sur ces points : la distinction entre les mesures d'évitement, de réduction et le cas échéant de compensation n'est pas clairement démontrée. Ainsi les mesures notées comme compensatoires ou d'amélioration sont en fait des mesures de réduction d'impact. Il convient de rappeler que les mesures compensatoires sont celles qu'il faut envisager lorsqu'on ne peut ni éviter ni réduire les impacts d'un projet sur l'environnement et qu'il faut donc compenser les impacts résiduels.

Le mémoire en réponse présente un tableau (page 12) listant l'ensemble des mesures prises en faveur de l'environnement ainsi que leur coût. Le suivi des mesures que l'avis de 2014 réclamait, n'est pas traité, mise à part une colonne « indicateur » très sommaire.

La durée du chantier n'est pas évoquée dans le dossier. La phase travaux aurait pu être plus détaillée notamment pour ce qui concerne les démolitions de bâtiments existants et les mouvements de terres et matériaux de déblais-remblais.

##### 4.1 L'eau

Le projet de ZAC va rejeter les eaux de ruissellement dans le bassin versant de la Seine du confluent de l'Essonne au confluent de la Marne, masse d'eau naturelle, d'état écologique moyen et d'état chimique mauvais, avec objectif de bon état écologique en 2015 et objectif de bon état chimique en 2027.

Le mémoire en réponse mentionne l'état chimique, en grande partie médiocre, des eaux souterraines du bassin Seine-Normandie et note que cet état est principalement dû aux nitrates et aux produits phytosanitaires. Le dossier n'aborde pas le rejet chimique des eaux pluviales chargées en HAP et métaux.

L'articulation du projet avec le SDAGE<sup>19</sup> de Seine Normandie et le SAGE<sup>20</sup> Bièvre est analysée, mais uniquement au titre du ruissellement et de la gestion des eaux pluviales, sans étudier l'impact sur les masses d'eau. Le projet prévoit en effet des mesures afin de limiter la pollution des eaux pluviales. En phase chantier, le chantier se fera sous la charte « chantier vert » ce qui correspond à certaines précautions dont celles visant à préserver la qualité de l'eau.

En phase d'exploitation, le projet prévoit la gestion alternative des eaux pluviales à la parcelle (bassin de rétention, noues drainantes, noues de stockage, phytoremédiation).

Le projet respecte donc l'orientation 33 du SDAGE « limiter le ruissellement en zone urbaine et en zone rurale pour réduire le risque d'inondation » et plus précisément la disposition 146 « privilégier dans les projets neufs ou de renouvellement, les techniques de gestion des eaux pluviales à la parcelle limitant le débit de ruissellement ».

<sup>19</sup> Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

<sup>20</sup> Schéma d'aménagement et de gestion des eaux

Cependant ces mesures sont liées aux possibilités d'infiltration des sols et l'autorité environnementale note avec satisfaction qu'il est prévu d'évaluer la capacité des sols à l'infiltration en prenant en compte notamment les contraintes géotechniques. L'infiltration des eaux pluviales ne pourra bien se faire que si la nature du sol le permet. Le mémoire en réponse précise que la surface imperméabilisée totale sera diminuée après travaux.

En raison de la topographie du terrain, une gestion des eaux pluviales adaptée à la pente sera développée pour limiter le risque lié à la vitesse d'écoulement, en favorisant les lignes de ruissellement nord-sud et le stockage des eaux pluviales par paliers (page 221).

Bien que le périmètre de la ZAC soit d'environ neuf hectares, le bassin versant interceptant les eaux pluviales est supérieur à 20 hectares (page 98). Le projet sera donc soumis à la procédure d'autorisation « loi sur l'eau » au titre de la nomenclature annexée à l'article R 214-1 du code de l'environnement. Dans son avis en date de 2014, l'autorité environnementale notait qu'elle attendait que l'ensemble de ces éléments soient précisés dans l'étude d'impact actualisée liée à la procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Le mémoire en réponse s'attache à démontrer que le projet ne sera soumis qu'à déclaration loi sur l'eau.

S'agissant de l'amélioration de la gestion des eaux pluviales, l'autorité environnementale note que le projet prévoit la pose de toitures végétalisées. Ces toitures écologiques s'inscrivent dans une démarche de HQE. Elles ralentissent et limitent le rejet des eaux d'orage dans les dispositifs d'évacuation des eaux pluviales. L'autorité environnementale note que le dossier présente les atouts des toitures végétalisées dont notamment l'augmentation de la durée de vie de l'étanchéité qui peut être doublée dans le cas d'une toiture végétalisée.

#### **4.2 Les sols pollués et la géotechnie**

De manière générale, le maître d'ouvrage prévoit le traitement des zones de pollution au cas par cas en fonction des conventions passées entre l'aménageur et les promoteurs. La compatibilité entre la qualité des sols et le projet du promoteur sera vérifiée.

Le maître d'ouvrage prévoit de mettre en place des mesures afin d'éviter une pollution des sols et l'envol des poussières.

L'autorité environnementale rappelle au pétitionnaire qu'en cas de présence de sols pollués, il devra s'assurer de la compatibilité de l'état des milieux avec les usages projetés et devra mettre en place, si nécessaire, un plan de gestion, en se référant à la circulaire du 8 février 2007 relative aux modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués.

La construction des bâtiments va nécessiter la réalisation d'excavation des terres pour la création des sous-sols et des voiries et réseaux divers.

L'évacuation des terres devra se faire suivant les filières adaptées, en fonction de leur degré de pollution.

Le dossier note que chaque îlot fait ou va faire l'objet d'une étude géotechnique permettant de définir précisément les fondations à réaliser au regard des contraintes liées au sol.

#### **4.3 Les transports, le bruit et la qualité de l'air**

##### Transports

La création de 800 logements et d'un parc d'activités économiques de 1500 emplois induira nécessairement une croissance du trafic des poids lourds et des véhicules légers. L'étude estimant cette augmentation à 10-15 % sur la RD5 si aucune mesure de réduction n'est prise, aurait pu être annexée au dossier pour permettre au lecteur d'en connaître les précisions. Le mémoire en réponse fournit (page 15) des éléments d'explication justifiant l'augmentation de 10-15 % sur la RD5.

Le projet anticipe ce problème par deux mesures :

- en répartissant les entrées/sorties entre la RD 5, la rue Constant Coquelin, la rue Watteau et la nouvelle rue Voltaire prolongée de manière à minimiser les risques.
- en incitant les usagers de la ZAC à réduire l'utilisation de véhicules en limitant le nombre de place de stationnement pour les logements et les activités.

Il convient de remarquer que l'étude d'impact actualisée (non datée) transmise en février 2014 à la DRIEE, n'évoque pas précisément le projet de tramway T9 Paris-Orly-ville devant prendre la place du TCSP et le note comme « éventuel ». Le mémoire en réponse précise que les travaux devraient démarrer en 2016 pour une mise en service à l'horizon 2020.

L'élargissement de la RD5 et l'accueil du projet de tramway devraient contribuer à un apaisement de la circulation sur cet axe aujourd'hui très fréquenté. Même si des flux supplémentaires sont à prévoir, le dossier souligne bien la nécessité d'éviter les itinéraires de déviation empruntant les voiries de dessertes locales et prévoit un plan de circulation et des études complémentaires par îlot, en tant que mesure compensatoire.

Une piste cyclable bidirectionnelle est prévue sur la RD5. Cette piste de 1,5 mètre de large se trouvera en bordure du stationnement sur trottoir. Ce début de piste cyclable répondra à la demande forte de déplacement à vélo sur les axes structurants pouvant relier notamment Vitry-sur-Seine à Paris. L'autorité environnementale note que la ville de Vitry-sur-Seine est dotée d'un schéma directeur des itinéraires deux-roues sur la commune qui complète le schéma départemental des itinéraires cyclables du Val-de-Marne.

En termes de stationnement, le dossier reflète bien la volonté de la commune de limiter le nombre de places de stationnement sur la RD5, quelle que soit l'affectation des sols (habitat ou activité), notamment au vu de la future qualité de la desserte du secteur en transports en commun. Ces orientations devraient participer à la limitation des gaz à effet de serre.

#### Bruit

En ce qui concerne les nuisances sonores, le dossier indique qu'elles devraient être réduites sur la RD5, grâce à l'apaisement du trafic. Toutefois, les nouveaux logements et les activités en bordure de la RD5 généreront des entrées/sorties de véhicules supplémentaires directement sur la voie. Celles-ci semblent pouvoir être absorbées, en termes de trafic, mais pourraient augmenter le risque accidentogène sur cet axe très passant.

Le mémoire en réponse précise que l'Étude de Sécurité et de Sûreté Publique a été réalisée et prend bien en compte l'accidentologie.

Le périmètre d'opération est impacté par les nuisances sonores résultant de l'A86 et de la RD5. Différentes actions sont inventoriées telles que l'application de la réglementation en vigueur concernant l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation ou encore la prise en compte de la problématique « bruit » le plus en amont possible du projet, afin de veiller à une implantation et à une orientation des bâtiments la plus judicieuse possible.

Le dossier note que l'implantation future de bâtiments le long de la RD 5 aura l'effet d'un mur antibruit, notamment pour les riverains de la rue Constant Coquelin. De même pour ce qui concerne les nuisances liées à l'autoroute A86, la zone d'activités programmée au sud du projet jouera le rôle de mur antibruit pour les bâtiments situés plus au nord.

Il convient de signaler (ce que l'avis de l'AE de 2011 notait déjà) que ce sont les arrêtés préfectoraux n°2002-06, 2002-07 et 2002-08 du 3 janvier 2002 relatifs au classement sonore des infrastructures de transports terrestres qui s'appliquent en ce qui concerne l'isolement acoustique des constructions nouvelles à usage d'habitation, d'enseignement et de soins dans les secteurs affectés par le bruit et non « l'arrêté interministériel du 6 octobre 1978, modifié le 23 février 1983, relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'extérieur » (page 215).

Le mémoire en réponse prend acte de ces points réglementaires et précise que l'isolement acoustique des futurs logements y sera conforme.

#### Air

Le projet devrait favoriser le recours aux transports en commun mais l'augmentation de l'usage individuel de véhicules potentiellement générée par l'implantation de nouvelles activités et commerces est susceptible d'entraîner une augmentation de certains polluants. Il aurait été pertinent de disposer d'une cartographie montrant l'articulation entre les voies routières sources significatives de pollution et les différents aménagements futurs tels que les logements, les établissements sensibles, etc.

Le mémoire en réponse présente clairement (carte page 19) les voiries sources de pollution, les établissements sensibles et les bâtiments projetés. Il est précisé que le projet en tiendra compte lors de la construction de l'équipement public prévu dans l'îlot F (dont la nature n'est pas encore déterminée).

#### **4.4 Les milieux naturels et le paysage**

Pour ce qui concerne les milieux naturels, un des objectifs de la ZAC Rouget de Lisle est de créer une continuité à dominante végétale entre le Parc des Lilas et la Seine, en développant des connectivités écologiques est-ouest telles que les traverses dites « éco-connecteurs ». Toutefois, le terme de « corridor écologique » ne pourra être approprié que

si les zones concernées permettent effectivement les mouvements d'espèces, que des zones « refuge » y soient ménagées et que la gestion de ces espaces permette le développement de la biodiversité ordinaire. Cet impératif semble avoir été bien pris en compte par le projet qui prévoit la mise en œuvre d'une charte paysagère et architecturale qui intègre la démarche environnementale (p.180).

Par ces mesures envisagées sur le site et ses alentours, le projet de création de la ZAC Rouget de Lisle participe aux objectifs identifiés dans le SRCE<sup>21</sup>.

Le dossier présente l'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 les plus proches qui montre que la ZAC Rouget de Lisle n'aura pas d'incidence sur ces sites.

Pour ce qui concerne les paysages, l'autorité environnementale est sensible au parti d'aménagement retenu qui devrait permettre de réorganiser le quartier tout en transformant le paysage dégradé des abords de la RD5, dans la continuité des aménagements réalisés et bien entretenus, plus au nord, le long de la RD5 requalifiée en boulevard urbain. La trame viaire sera composée de voies aménagées et plantées d'arbres de haute-tige.

Le mémoire en réponse présente (pages 21-22) trois photomontages (un de plus que dans l'étude d'impact) en les localisant sur une carte par un cône de vue. Ils sont légendés et commentés, mais ne concernent que deux îlots. Les percées visuelles vers le coteau et vers la Seine y sont montrées ainsi que l'aménagement d'un carrefour par la création d'une placette.

Il aurait également été apprécié que soient présentés des photomontages des alignements prévus le long de la RD5, des coupes évaluant les épannelages envisagés, ainsi que des esquisses architecturales et paysagères, afin de favoriser la compréhension de cet enjeu fort du projet. Le mémoire en réponse présente la vue aérienne déjà présente dans l'étude d'impact (EI page 27).

#### **4.5 L'énergie**

L'étude de faisabilité sur le potentiel énergétique de développement en énergies renouvelables, en date du 30 mai 2011 est présentée dans son intégralité, en annexe au dossier.

Le dossier précise que le service public de chauffage urbain existe sur Vitry-sur-Seine depuis 1963 et a été étendu en 1976, au centre-ville de Choisy-le-Roi. L'autorité environnementale note que ce réseau de chauffage urbain sera étendu sur la ZAC Rouget de Lisle et que la société chargée de la distribution de la chaleur et de l'eau chaude sanitaire prévoit un projet de raccordement des futures constructions pour une puissance équivalente aux besoins de 1000 logements dont les 800 de la ZAC Rouget de Lisle. Ce projet prévoit l'extension du réseau haute pression et la création d'un réseau basse pression pour desservir les immeubles. Une station d'échange est également prévue permettant de desservir en basse pression les nouveaux abonnés. Cette station sera implantée dans l'extrémité Nord de la ZAC.

#### **4.6 Les effets cumulés avec les autres projets du secteur**

Les projets à prendre en compte réglementairement sont listés pages 160-161, notamment ceux qui sont élaborés en parallèle avec le projet de la ZAC Rouget de Lisle et dont l'étude d'impact note que le projet les prend en compte (sans toutefois le démontrer). Des précisions auraient pu être données sur l'interaction de la future gare « Les Ardoines » de la ligne 15 sud du Grand Paris Express (GPE), qui sera située à environ un kilomètre de la ZAC Rouget de Lisle, avec celle de la gare actuelle « les Ardoines » du RER C, qui en est proche. Cette dernière connaîtra en effet une évolution notable de sa desserte, l'étude d'impact constate qu'elle est aujourd'hui peu fréquentée mais n'évoque pas son rôle futur dans un territoire densifié et interconnecté avec le GPE. Le contexte en matière d'accessibilité dans lequel la ZAC Rouget de Lisle va se développer évoluera donc considérablement et pose la question des conditions d'échange entre le nouveau quartier et ce pôle.

Le mémoire en réponse (pages 16-17) donne des précisions sur le développement du pôle des Ardoines et ses connexions avec les projets de bus (notamment le futur TZEN 5, ligne de bus en site propre qui reliera Paris 13<sup>ème</sup> à Choisy-le-Roi), les futures gares du GPE (la carte de la page 16 aurait mérité d'être agrandie pour en augmenter la lisibilité), et la ligne 15 du métro GPE.

---

<sup>21</sup> Schéma Régional de Cohérence Écologique

La carte (page 17) montrant les différents transports actuels et futurs sur la commune de Vitry-sur-Seine aurait gagné à localiser le périmètre du projet.

#### **4.7 La collecte des déchets**

La collecte des déchets ménagers de la ZAC Rouget de Lisle (ainsi que des quartiers du 8 mai, Balzac et Commune de Paris), se fera par un système innovant de réseau pneumatique permettant de l'effectuer en continu. Les déchets sont déposés dans une borne sur la voie publique ou dans un vide-ordures à l'intérieur des bâtiments. Le dossier présente le principe du système. L'autorité environnementale apprécie ce système de réseaux souterrains pour la collecte des déchets ménagers qui permet une collecte et un transport entièrement automatisés, garantissant ainsi sécurité et avantages environnementaux. Les réglementations ayant évolué depuis la première demande de DUP, l'insertion d'un terminal de collecte de déchet de plus de 100 m<sup>3</sup> sous un bâtiment de logements est interdite. L'ilot A du projet a donc été retravaillé pour en tenir compte. Le terminal de collecte sera finalement implanté plus en amont de l'ilot au cœur d'un aménagement paysager, marquant l'entrée de la ZAC Rouget de Lisle au nord.

#### **5. Analyse du résumé non technique**

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le document aurait pu présenter plus de photographies et photomontages. Les tableaux de synthèse présentant les degrés de sensibilité des principaux enjeux, les effets du projet sur l'environnement et les mesures de réduction, sont une bonne idée mais ne reflètent pas toujours le contenu du texte détaillé, notamment pour les eaux pluviales, les risques naturels et la qualité des sols.

Le mémoire en réponse présente, en annexe 12, un résumé non technique actualisé présentant les ajouts en rouge pour en faciliter la lecture. Le chapitre qui concerne les mouvements de terrains dûs à la présence de carrière manque de précision.

#### **6. Information, Consultation et participation du public**

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

Le préfet de région, autorité environnementale

Une signature manuscrite en bleu, accompagnée d'une ligne horizontale de soulignement.