



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le **30 AOUT 2015**

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-1049-15

## **Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement du quartier Marne Europe à Villiers-sur-Marne (Val-de-Marne)**

### Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement du quartier Marne Europe à Villiers-sur-Marne, dans le cadre de la procédure de création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC). Le projet prévoit, sur une emprise située à l'ouest de la commune, de développer 600 logements, environ 70 000 m<sup>2</sup> de surface plancher de bureaux, entre 10 000 et 25 000 m<sup>2</sup> de commerces, des résidences, un centre de congrès et un groupe scolaire. Il s'articule autour d'une future gare du Grand Paris Express, prévue pour 2022.

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'autorité environnementale concernent les risques de mouvements de terrain, la pollution des sols, la gestion de l'eau, les milieux naturels, les déplacements et les nuisances associées. Ceux-ci sont tous appréhendés dans l'état initial et devront être caractérisés plus précisément aux étapes à venir de la réalisation du projet, notamment lors de la constitution du dossier loi sur l'eau.

Le choix du projet retenu se fonde sur des critères pertinents de mixité fonctionnelle et de libération d'espaces publics et naturels.

Toutefois, les enjeux liés à la biodiversité doivent être caractérisés de façon plus rigoureuse afin de s'assurer de l'adéquation des mesures proposées. La gestion des eaux pluviales ainsi que la maîtrise des risques naturels doivent également faire l'objet d'un traitement plus approfondi.

Par ailleurs, les impacts sur la santé humaine – pollutions des sols, de l'air et de l'ambiance sonore – font l'objet de démarches pertinentes qui doivent être poursuivies.

Enfin, l'aménagement du quartier est étroitement lié aux projets de desserte. Les principes proposés pour l'organisation des déplacements sont intéressants ; leur mise en œuvre doit être précisée. De plus, les effets cumulés du projet avec la réalisation de la ligne 15 et l'implantation d'un site de maintenance et de remisage doivent être approfondis.

*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 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. 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 modifiée. 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.

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

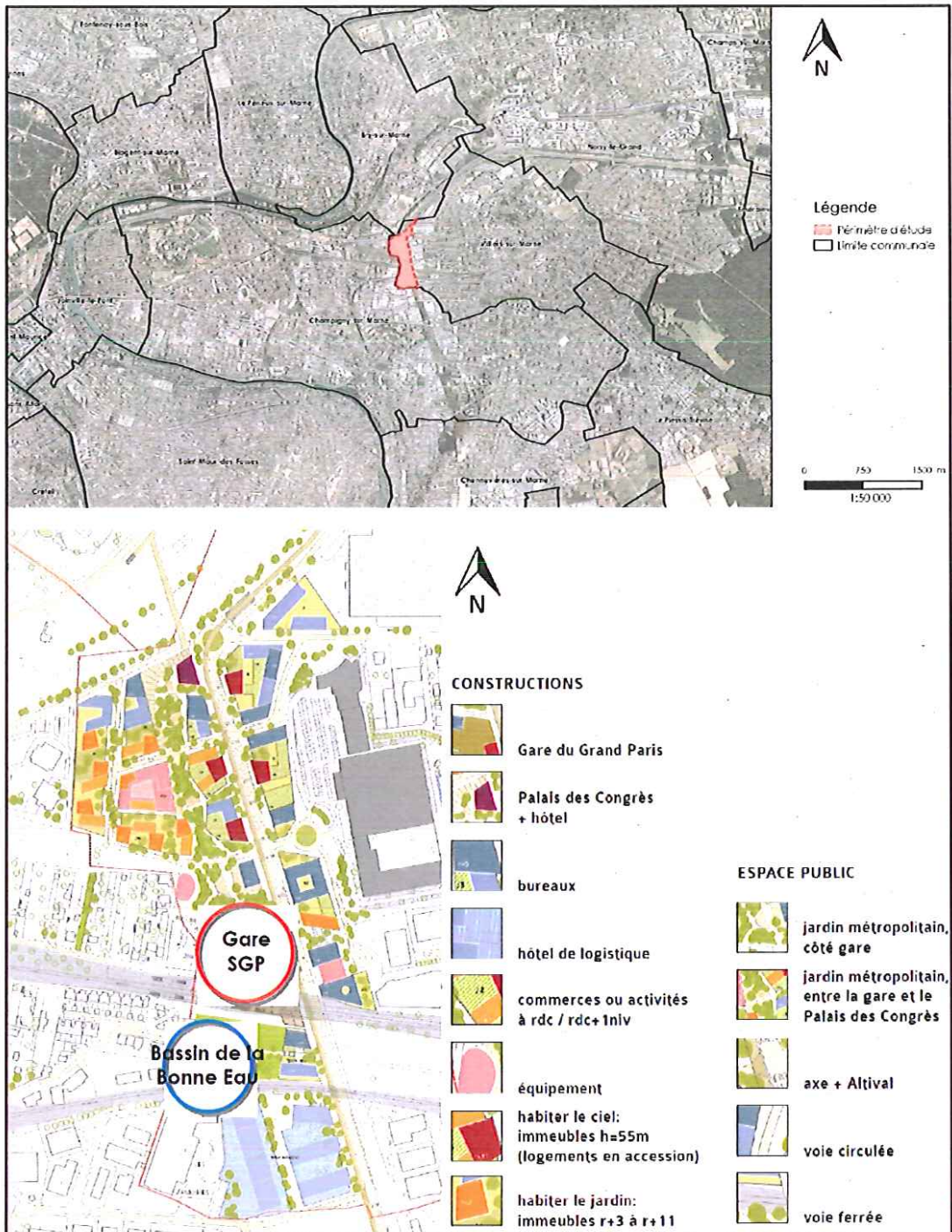
Le présent avis porte sur le projet d'aménagement du quartier Marne Europe à Villiers-sur-Marne (Val-de-Marne), porté par l'Établissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée (EPAMARNE). L'autorité environnementale a été saisie par le préfet de département, dans le cadre de la procédure de création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC).

Le projet s'implante sur une emprise de 15,8 hectares en limite ouest de la commune de Villiers-sur-Marne, sur une emprise précédemment réservée pour la « voie de desserte orientale » qui devait relier l'autoroute A4 aux routes nationales RN4 et RN19. Le périmètre est délimité par l'autoroute au nord et par des zones activités à l'est et au sud. Il est traversé d'est en ouest par les voies ferrées du RER E et du nord au sud par la route départementale RD 10.

D'après l'étude d'impact, le programme prévoit :

- environ 600 logements privilégiant les typologies T1 / T2 – la surface plancher créée et la part de logements sociaux ne sont pas précisées ;
- 400 à 450 places en résidences pour travailleurs, étudiants, tourisme d'affaire, etc ;
- entre 69 000 et 77 000 m<sup>2</sup> de bureaux ;
- entre 10 000 et 25 000 m<sup>2</sup> de commerces ;
- un centre de congrès de 10 000 m<sup>2</sup> ainsi que 400 à 450 chambres d'hôtel ;
- des équipements publics dont un groupe scolaire.

De plus, le projet s'articule autour de l'arrivée du métro Grand Paris Express (ligne 15) avec la création d'une gare connectée au RER au sud de la ZAC. L'autorité environnementale précise que celle-ci est désormais prévue pour fin 2022 et non 2020 comme indiqué dans le dossier. Enfin, l'Altival – projet de transport en commun en site propre dont le tracé est encore à l'étude – devrait suivre la RD10 au droit du projet.



Localisation et plan guide du projet – D'après l'étude d'impact

La nature des illustrations qui sont proposées dans la description du projet, ainsi que leur diversité (plan guide, plan masse, perspectives, croquis d'ambiance, etc.) sont appréciées.

L'autorité environnementale recommande de préciser l'ensemble des caractéristiques du projet – programmation, forme urbaine, espaces publics, réseaux, etc. – dès les prochaines étapes opérationnelles. D'après le dossier, une demande de déclaration d'utilité publique et un dossier au titre de la loi sur l'eau devront notamment être déposés.

## **2. L'analyse des enjeux environnementaux**

Précédemment réservé au projet de voie de desserte orientale, le site d'implantation du projet représente aujourd'hui une enclave délaissée au sein du tissu urbain. Il est utilisé par des gens du voyage et occupé par un *practice* de golf, des friches herbacées et des boisements.

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'autorité environnementale concernent les risques de mouvements de terrain, la pollution des sols, la gestion de l'eau, les milieux naturels, l'organisation des déplacements et les nuisances associées. Ceux-ci sont tous appréhendés dans l'état initial et devront être caractérisés plus précisément par la suite.

### **Risques naturels et industriels**

L'état initial identifie bien le risque de mouvements de terrain liés au retrait-gonflement des argiles ; l'aléa étant considéré comme fort sur l'ensemble du périmètre de projet<sup>1</sup>. Ce phénomène est expliqué pages 96-97, ce qui est apprécié. La réalisation d'un Plan de prévention des risques, en cours d'élaboration, a été prescrite par l'arrêté préfectoral n° 2001/2439 du 9 juillet 2001.

Le dossier fait également état, page 97, d'un risque d'inondations par ruissellement. L'autorité environnementale précise que les éventuelles remontées de la nappe – sub-affleurante en certains endroits du site<sup>1</sup> – représentent également un risque.

En ce qui concerne les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), il est à noter que le paragraphe de la page 98 fait référence à la loi de 1976, qui a été codifiée depuis 2000. Le dossier présente une carte des ICPE soumises à autorisation sur la commune : celles-ci semblent éloignées du périmètre d'étude, mais il n'y a pas de conclusion quant à savoir si le projet peut être concerné ou non par un risque éventuel. De plus, l'autorité environnementale indique qu'aucune canalisation de gaz ou d'hydrocarbures n'intercepte le périmètre de la ZAC : l'étude d'impact aurait pu le préciser.

Enfin, le dossier fait état d'une pollution avérée des sols. Celle-ci a en partie été caractérisée par une étude historique, complétée par une campagne d'investigations menées *in situ* et visant à en localiser les sources. Des déchets, des remblais divers et des anciennes cuves à usage industriel sont notamment à l'origine de la présence de métaux lourds et d'hydrocarbures mise en évidence dans les sols. Au stade de la procédure de création de ZAC, la démarche mise en œuvre est pertinente. Le pétitionnaire s'engage à la compléter en vue de caractériser les risques sanitaires.

### **Eau et milieux naturels**

L'état initial décrit bien les différentes masses d'eaux souterraines rencontrées au droit du site (pages 19-20). L'autorité environnementale précise que la nappe du Champigny n'est pas classée en zone de répartition des eaux au droit de la commune de Villiers-sur-Marne. L'étude indique également que la totalité de l'emprise du projet appartient au bassin versant du ru de la Lande, que le site est très imperméabilisé et que la majorité des eaux pluviales est directement rejetée au réseau d'assainissement. Ces informations, notamment relatives aux ruissellements, mériteront d'être précisées en lien avec le risque d'inondations et les milieux naturels.

---

<sup>1</sup> d'après les données du Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM)

De plus, le dossier fait état de la présence éventuelle de zones humides : une partie de l'aire d'étude appartient à l'enveloppe d'alerte de classe 3. Les critères qui définissent une telle zone sont présentés page 27, ce qui est apprécié. En revanche, l'étude d'impact conclut à l'absence de zone humide sur la seule base d'observations de terrain ; celles-ci ne sont pas suffisantes. Dans le cadre du dossier loi sur l'eau, le pétitionnaire devra définir les caractéristiques humides ou non du sol en réalisant notamment une étude pédologique.

En ce qui concerne les milieux naturels, le sud du périmètre intercepte la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 dite « friche de la bonne eau ». L'état initial évoque ce zonage et ses espèces caractéristiques. Toutefois, une recherche particulière mériterait d'être menée pour le lézard des murailles, qui fait partie des espèces déterminantes de la ZNIEFF. Par ailleurs, le dossier indique qu'une partie de cette zone a fait l'objet de travaux récents pour réaliser un bassin de rétention des eaux pluviales : la présence des espèces relevées devient donc incertaine. Les inventaires, majoritairement réalisés en 2012, mériteraient d'être actualisés. L'autorité environnementale recommande également de réaliser des passages plus nombreux et de réaliser un inventaire des reptiles et amphibiens. Enfin, la méthodologie mise en œuvre doit être présentée de façon plus claire.

Par ailleurs, le dossier mentionne la liaison d'intérêt écologique inscrite au Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et reliant deux boucles de la Marne et présente une cartographie des liaisons à l'échelle du secteur de la ZAC (page 60). Il serait utile d'indiquer plus précisément la façon dont ont été déterminées ces continuités.

#### **Déplacements et nuisances associées**

L'étude d'impact s'appuie sur le Plan de déplacements urbains de la région Île-de-France (PDUIF) mis en place en 2000, indiquant page 74 qu'un « nouveau plan de déplacement est en cours d'élaboration ». L'autorité environnementale indique qu'une révision du PDUIF a été lancée dès 2007 et que celui-ci, fixant les objectifs et le cadre des déplacements des personnes et des biens en Île-de-France d'ici à 2020, a définitivement été approuvé le 19 juin 2014. La prise en compte du PDUIF en vigueur est nécessaire à la pertinence de l'étude d'impact.

Évoquant les cheminements et les transports en commun, le dossier indique que la situation actuelle du site ne permet pas une bonne accessibilité. Deux lignes de bus desservent les zones d'activités de part et d'autre du périmètre. La gare de Villiers-sur-Marne (RER E) est également évoquée : il aurait été utile de caractériser plus précisément ses liens actuels avec le site. L'autorité environnementale insiste sur la dépendance particulièrement étroite qui lie le présent projet à celui de sa desserte.

Par ailleurs, le pétitionnaire a mené une étude de trafic en 2013. Les comptages et simulations effectués, ainsi que leurs résultats, sont exposés clairement. Il en ressort notamment que la RD10, qui traverse le site, connaît d'ores et déjà une forte charge de trafic et des difficultés ponctuelles au niveau de ses carrefours.

Enfin, l'ambiance sonore et la qualité de l'air sont bien caractérisées par le dossier. Les recherches bibliographiques ont été complétées par des mesures *in situ*. La qualité de l'air observée est caractéristique d'une zone urbaine dense, naturellement plus dégradée aux abords de l'autoroute et présentant des dépassements de la valeur limite définie pour le dioxyde d'azote. En ce qui concerne le bruit, l'étude reprend bien les secteurs affectés, définis par arrêté préfectoral. Ceux-ci représentent notamment une bande de 300 m de part et d'autre de l'autoroute et des voies ferrées, auxquelles sont associées des prescriptions réglementaires d'isolation pour les logements. Les cartes issues des simulations sont appréciées ; l'autorité environnementale recommande de les

accompagner d'une analyse plus fournie. On constate notamment que la RD10 est également une source importante de nuisances sonores.

### **3. L'analyse des impacts environnementaux**

#### **3.1 Justification du projet retenu**

Le projet prend bien compte les différents documents de planification. Il serait utile que l'extrait du Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) présenté page 116 soit accompagné d'une légende. Ce dernier indique que ce type de secteur doit être « le lieu d'efforts accrus en matière de densification du tissu urbain, tant dans les secteurs réservés aux activités que les secteurs d'habitats. » Les seules données de l'étude d'impact projettent une densité de 38 logements à l'hectare au sein de la ZAC, ce qui le situe dans la moyenne des espaces d'habitat de Villiers-sur-Marne. La justification de la compatibilité du projet avec le SDRIF, en termes de densification, doit donc être précisée sur la base d'une description plus détaillée du projet. Par ailleurs, l'aménagement respecte la fiche action spécifiquement intégrée au Contrat de développement territorial Boucles de la Marne et de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) définie au sein du plan local d'urbanisme (PLU).

Le dossier présente deux variantes d'aménagement, datées de 2011 et 2013. Selon le pétitionnaire, au regard de ces variantes, le projet retenu permet de favoriser la mixité fonctionnelle, ainsi que l'ouverture des espaces publics et la préservation d'espaces naturels, en limitant l'occupation du sol. Ces critères sont pertinents.

La création d'un quartier mixte et dense autour d'un transport en commun structurant, peut être considérée par nature comme bénéfique pour l'environnement au regard de l'infrastructure routière initialement prévue. En ce sens, il serait intéressant que le dossier évoque – dans la mesure du possible puisqu'il n'est pas du ressort de l'aménageur – l'historique du projet de voie de desserte orientale et de son abandon.

Enfin, l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergie renouvelable, imposée par la réglementation, est pertinente. Elle met notamment en avant le potentiel en géothermie profonde du secteur. L'autorité environnementale indique que l'article 195 de la loi relative à la transition énergétique et pour la croissance verte, adoptée le 22 juillet 2015 et promulguée le 17 août 2015, donne plus de compétence aux établissements publics d'aménagement pour « assurer un service de distribution de chaleur et de froid. Cette compétence est exercée à titre transitoire, dans une durée compatible avec celle des opérations d'aménagement et dans la perspective d'un transfert du réseau à une autre entité compétente. » Au vu des réseaux existants à proximité, il serait intéressant d'envisager la mise en place d'un service de distribution de chaleur et de froid à l'échelle du territoire de compétence de l'EPAMARNE.

#### **3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire**

Les impacts du projet doivent également être précisés aux phases ultérieures de réalisation du projet. Ainsi, les risques de mouvements de terrain doivent être mieux pris en compte. Par ailleurs, les enjeux liés à la gestion de l'eau et des milieux naturels doivent être caractérisés de façon plus rigoureuse afin de s'assurer de l'adéquation des mesures proposées. Les principes proposés pour l'organisation des déplacements sont intéressants et leur mise en œuvre doit être précisée. Enfin, les impacts du projet sur la santé humaine – pollutions des sols, de l'air et de l'ambiance sonore – font l'objet de démarches pertinentes qui doivent être poursuivies.

## **Risques naturels et industriels**

Dans la partie consacrée aux « impacts et mesures », les risques naturels ne sont pas traités en tant que tel. L'autorité environnementale recommande donc de prendre en compte les risques de mouvements de terrain liés au retrait-gonflement des argiles, en précisant notamment les études géotechniques à réaliser lors des différentes phases d'avancement du projet. Celles-ci doivent permettre d'identifier les contraintes liées à la nature des sols et d'adopter les dispositions pour en limiter les conséquences<sup>2</sup>. De plus, des précisions doivent être apportées sur les mesures éventuelles de protection au risque d'inondation par remontée de nappes, notamment au droit des parkings souterrains.

En ce qui concerne la pollution des sols, l'aménagement du projet est conditionné à la poursuite des études engagées par le pétitionnaire et à l'évaluation quantitative des risques sanitaires qu'il s'engage à mener. Dans le cas d'un risque de pollution résiduelle, l'autorité environnementale recommande d'établir des servitudes d'usage, ainsi que de cartographier l'emplacement détaillé de ces terres, de leur pollution et de leur profondeur. Ce document sera ensuite mis à disposition des propriétaires et des intervenants en phase travaux.

Enfin, le projet prévoit l'implantation d'établissements accueillant des populations sensibles. Aussi, l'autorité environnementale rappelle la circulaire du 8 février 2007 qui indique notamment que leur construction sur des sols pollués doit être évitée et qu'en cas contraire, il convient de démontrer préalablement que compte tenu des contraintes urbanistiques et sociales, aucune autre localisation n'est possible. Les recommandations issues de cette circulaire devront alors être respectées.

## **Eau et milieux naturels**

En phase travaux, l'étude d'impact identifie bien la probabilité de rabattements de nappe pour la création de sous-sols. De plus, les mesures proposées par la « charte chantier vert » (pages 173-175) sont cohérentes.

La description du projet (pages 112-113) est peu précise en ce qui concerne la gestion de l'eau et renvoie au futur dossier réglementaire. L'autorité environnementale précise que l'étude d'impact doit également traiter cet aspect de façon complète.

En ce qui concerne la gestion des eaux pluviales, l'aménageur indique que leur infiltration sera privilégiée, tout en anticipant leur stockage et leur restitution au réseau en débit différé : cette ambiguïté doit être levée, notamment en approfondissant l'étude des solutions alternatives au rejet. La Direction des services environnement et assainissement du Conseil départemental (DSEA), gestionnaire de l'assainissement pluvial du bassin versant du ru de la Lande, devra également être consultée.

Par ailleurs, la démarche mise en œuvre pour la végétalisation des toitures (pages 130-134), présentée du point de vue écologique, mériterait d'être liée aux aspects de gestion des eaux pluviales, en envisageant notamment leur réutilisation. De plus, la politique d'emploi de produits phytosanitaires n'est pas précisée. Ceux-ci sont à proscrire pour lutter efficacement contre la pollution des eaux rejetées au réseau, voire au milieu naturel.

En ce qui concerne les milieux naturels, le dossier propose un faisceau de mesures pertinentes, notamment par les aménagements prévus, le transfert de certaines espèces

---

<sup>2</sup> Le document « Les constructions sur terrain argileux en Île-de-France », disponible sur le site internet de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France (DRIEE), pourra utilement être consulté.

végétales et l'évitement des travaux en période sensible. Toutefois, le manque de précision de l'état initial nuit à la rigueur de l'analyse des impacts réels.

Enfin, le dossier doit examiner de façon plus approfondie le devenir des continuités écologiques, notamment évoquées par la carte de la page 60. À ce sujet, il est également affirmé, notamment page 176, que l'aménagement du quartier n'aura pas d'effets cumulés avec le projet du Grand Paris Express. Pourtant, le site de maintenance et de remisage (SMR) prévu à Champigny-sur-Marne, en limite sud de la ZAC, s'implante sur un site boisé qui se prolonge dans le périmètre de la ZAC et participe à la liaison d'intérêt écologique identifiée par le SRCE. Concernant ce site, le dossier indique « qu'aucune donnée faunistique ou floristique n'a été trouvée. » Or, les données sur la zone boisée impactée par le SMR existent bel et bien et sont disponibles dans l'étude d'impact du projet de ligne 15 sud, soumise à enquête publique et notamment disponible sur internet<sup>3</sup>.

### **Déplacements et nuisances associées**

Le projet prévoit la requalification de la RD 10 et la création d'un réseau secondaire de voiries. La hiérarchisation de cette trame viaire est difficilement lisible sur les documents fournis. Ainsi, le principe de dévoiement de la RD 10 et de création d'un nouveau giratoire, visant à créer un axe majeur adossé au futur Altival et présenté page 111, doit être précisé. Par ailleurs, le projet mentionne l'intégration de liaisons douces pour accroître l'accessibilité et favoriser « les déplacements écologiques » : il est difficile de juger de la mise en œuvre de ce principe dans l'étude d'impact. En effet, le plan-guide (dépourvu d'échelle) reste très schématique. La structure de la trame viaire en fonction des modes de déplacements autorisés doit être approfondie.

Par ailleurs, les projets en cours de transports en commun doivent permettre une excellente desserte du quartier, notamment par la création de la future gare « Bry-Villiers-Champigny » devant accueillir le Grand Paris Express et le RER E. À ce sujet, l'étude d'impact indique que « le projet Marne-Europe n'aura pas un impact direct sur les transports en commun » (page 144). Pourtant, au regard de la programmation importante de la ZAC, les différents habitants, travailleurs et visiteurs du futur quartier sont susceptibles d'avoir un impact majeur sur le réseau. L'autorité environnementale rappelle de plus que le PDUIF en vigueur vise une baisse de 3,5 points de la part d'usage des modes de transports individuels motorisés, dans un contexte de croissance globale des déplacements en Île-de-France. L'impact du projet sur l'usage des transports en commun doit donc être approfondi.

Enfin, l'étude de trafic propose deux simulations à l'horizon 2020 – avec et sans l'aménagement du quartier Marne Europe. Toutes deux prennent en compte les aménagements routiers et les projets de transports en commun à venir. Cette démarche est pertinente. Les résultats montrent notamment un impact relativement faible du projet ; les difficultés de circulation observées dans l'état initial devraient persister. De plus, des études intéressantes ont été réalisées en ce qui concerne le stationnement, avec notamment le recours à la mutualisation – encouragée par le PDUIF. Un dimensionnement plus précis des parkings ainsi que des informations complémentaires sur le stationnement des véhicules électriques et des vélos sont désormais attendus.

En ce qui concerne les nuisances induites par les infrastructures de transport, le pétitionnaire a mené des projections pertinentes et envisage des mesures adaptées. Toutefois, les mesures en phase chantier, pour lutter contre la pollution de l'air et les nuisances sonores, méritent d'être développées.

<sup>3</sup> [www.enquetepubliquelignero15sud.fr](http://www.enquetepubliquelignero15sud.fr)



De plus, des objectifs concrets doivent être fixés en ce qui concerne la qualité de l'air aux abords des établissements sensibles. En effet, le pétitionnaire relativise les excès de risque constatés pour chaque individu en considérant la présence « réelle » des enfants dans les crèches et les écoles, soit aux seules premières années de leur vie. Or, la valeur repère pour les polluants sans effets de seuil<sup>4</sup> est un consensus visant à exposer le moins possible les populations. D'autant que pour certains polluants ayant un impact sur le développement, l'exposition est plus critique au stade de l'enfance. Ainsi, une approche linéaire de la durée d'exposition ne saurait être envisagée et des mesures compensatoires plus poussées doivent être prises pour ces établissements.

#### **4. L'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. Sur la forme, le pétitionnaire propose une synthèse claire de l'étude d'impact. Sur le fond, les remarques rejoignent celles émises par le présent avis sur le dossier, notamment en ce qui concerne la nécessité de préciser certains points.

#### **5. 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



**Jean-François CARENCO**

---

<sup>4</sup> valeur de  $10^{-5}$  notamment recommandée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS)