

Le 29 SEP 2011.

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-367-11/11878.

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de la Zone d'Aménagement Concerté Louvois à Vélizy-Villacoublay (Yvelines)

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le dossier de création de la zone d'aménagement concerté Louvois à Vélizy-Villacoublay (Yvelines). Ce projet porté par la ville de Vélizy-Villacoublay, vise la requalification urbaine du quartier Louvois, situé entre l'autoroute A86 au Sud, et la forêt domaniale de Meudon au Nord. La présence d'une architecture en dalles telle qu'actuellement dans ce quartier, représente un obstacle majeur pour les déplacements. La commune souhaite ainsi restructurer les circulations et proposer un cadre de vie amélioré en lien avec l'arrivée du tramway T6.

L'étude d'impact présentée est de bonne qualité, l'ensemble des thématiques environnementales sont traitées de manière adaptée. L'autorité environnementale souligne la démarche de la commune qui souhaite accompagner l'arrivée du tramway sur son secteur. Ces opérations de requalification des espaces publics permettront d'offrir aux résidents et aux usagers un cadre de vie facilitant notamment les déplacements. Les ambitions en matière de circulations douces, de limitation des consommations énergétiques sont pertinentes. L'autorité environnementale rappelle par ailleurs qu'une attention particulière doit être portée à la gestion des déchets de démolition et notamment ceux contenant des produits amiantés et sur la gestion des eaux pluviales. Une vigilance sur les aménagements annexes sera également attendue afin que les nuisances liées aux infrastructures limitrophes, comme le bruit, ne freinent pas le développement de ce quartier revalorisé.

*
* *

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-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 n°85/337/CEE du 27 juin 1985 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, le décret n°2009-496 du 30 avril 2009, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2009 désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du code de l'environnement.

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 85/337/CEE. Il est également une des pièces dont l'autorité compétente se sert pour prendre sa décision d'autoriser ou non le projet.

1.3. Contexte et description du projet

La commune de Vélizy-Villacoublay se situe dans le département des Yvelines, à environ douze kilomètres au Sud-Ouest de Paris. Le secteur concerné par le projet se situe au sein d'une zone résidentielle à l'Est de Vélizy-Villacoublay. Il s'agit d'une bande urbanisée entre la forêt domaniale de Meudon au Nord, et l'autoroute A86 et la base aérienne au Sud. Le dossier rappelle que dans sa partie la plus étroite la zone mesure 240 mètres environ.

Le quartier Louvois présente un urbanisme de dalle, développé il y a quelques dizaines d'années. Il s'agissait de proposer une séparation des modes de déplacements et des usages. La dégradation des ouvrages et l'arrivée de nouveaux modes de déplacements comme le tramway et les circulations douces ont conduit la commune à proposer un programme de rénovation, de réhabilitation des espaces et des fonctionnalités.

Le projet comprend (pages 162 et suivantes) :

- Des logements : environ 260 – 320 logements dont 25% de la SHON sera consacrée à la réalisation de logements sociaux ;
- Des bureaux et des activités : le pétitionnaire réfléchit à l'implantation d'un hôtel d'entreprises et souhaite le développement de petites et moyennes structures.
- Des commerces et des services : l'arrivée notamment du tramway permettra le développement de structure commerciale sur une surface d'environ 2 300 m² ;
- Des équipements : Le projet prévoit la reconstruction de la crèche, l'implantation d'une ludothèque, d'équipements pour la pratique du sport et un pôle associatif.

2. Les enjeux environnementaux

Le dossier aborde bien l'ensemble des thématiques environnementales. La présentation de nombreuses photographies, cartographies dans le dossier est appréciée et permet de comprendre aisément le contexte du projet et les objectifs visés.

Le site d'implantation du quartier présente des enjeux environnementaux sensibles qui ont tous été abordés. Il s'agit notamment des éléments liés aux sols et aux nuisances issues des infrastructures proches.

S'agissant des risques naturels, le secteur est potentiellement concerné par plusieurs aléas. La présence d'argiles dans les sols génère un aléa de retrait / gonflement d'un niveau évalué par le BRGM (Bureau de recherches géologiques et minières) comme moyen.

Le dossier indique également que le site est concerné par un risque lié au ruissellement lors d'événements pluvieux importants. Le dossier précise que la commune a connu 5 arrêts de reconnaissance de catastrophes naturelles ces quinze dernières années. Sur ce point, les éléments de l'étude d'impact restent particulièrement succincts. Il aurait été pertinent que le dossier schématise ces événements passés pour comprendre les causes à traiter.

Enfin, le dossier mentionne les risques potentiels liés à la présence de voies routières où peuvent transiter des matières dangereuses. La proximité avec la base aérienne est également rappelée.

En ce qui concerne le bruit, le projet se localise à proximité de sources potentielles de nuisances, l'autoroute A86 et la base aérienne de Villacoublay. Pour évaluer l'état initial de cette thématique, des mesures sur le terrain ont été effectuées en 2011 et une modélisation a été réalisée (pages 118 et 119). Ces mesures montrent des niveaux élevés sur les secteurs les plus proches de la route, environ 65-70 dB(A) en journée.

S'agissant de la pollution de l'air, le dossier s'appuie sur les éléments issus de l'étude réalisée en 2004 sur un quartier proche de celui du projet. Les modalités de ces mesures sont bien inscrites dans le dossier. Elles ont porté sur le monoxyde de carbone, les oxydes d'azote, les particules fines et le benzène. Les mesures montrent une pollution élevée sur les secteurs proches de l'autoroute. Les autres études menées depuis cette date ont permis de confirmer ces premières conclusions.

L'autorité environnementale considère cette étude comme adaptée au vu des enjeux de ce site.

Les autres enjeux relevés par l'autorité environnementale portent sur la gestion des eaux pluviales, la qualité des sols et l'amiante.

Le dossier présente aux pages 131 et suivantes les modalités de gestion des eaux usées et pluviales du territoire de Vélizy-Villacoublay. Le quartier Louvois dispose d'un réseau de gestion séparatif, les eaux usées sont gérées dans un réseau distinct de celui des eaux pluviales. Ce dispositif permet ainsi de réduire les risques de saturation des stations d'épuration lors d'événement pluvieux importants. Néanmoins, le dossier n'indique pas de manière claire les modalités de fonctionnement du système séparatif du secteur visé et du système unitaire plus global.

En ce qui concerne la pollution des sols, le dossier indique que l'analyse s'est appuyée notamment sur une recherche bibliographique et sur l'analyse de photographies historiques. Les éléments présentés indiquent que les parcelles supportaient dans les années 1920 des activités agricoles. Le site n'est pas référencé au sein des bases Basol et Basias. Néanmoins, l'autorité environnementale rappelle qu'il conviendra que le maître d'ouvrage porte une attention particulière à la gestion des terres excavées et notamment celles situées à proximité des transformateurs, sources potentielles de pollution.

Le projet comprend des bâtiments d'habitation dont certains feront l'objet de démolition / reconstruction. Dans ce cadre, l'étude d'impact doit aborder les questions liées à la présence d'amiante, ce qui est fait aux pages 73, 75, 207 et suivantes, 223 et suivantes. L'étude d'impact mentionne la réalisation d'un pré-diagnostic sur la dalle et certaines constructions. Les secteurs touchés par ces matériaux sont indiqués.

Néanmoins, le dossier précise que les bâtiments comme les tours n'ont pas fait l'objet de ces recherches. Le document indique sur ce point, qu'au vu des années de construction de ces bâtiments, la présence d'amiante est peu probable. Cette hypothèse n'est pas exclusive de la réalisation de diagnostics avant démolition, comme cela est exigé à l'article R.1334-27 du code de la santé publique.

3. Les impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

En application des dispositions de l'article R.122-3 du code de l'environnement, le dossier d'étude d'impact comprend bien une présentation des variantes d'aménagement étudiées. Ainsi, pour l'élaboration du projet, trois scénarios ont été proposés et étudiés. Cette démarche est soulignée par l'autorité environnementale. Les réflexions ont porté sur :

- Le maintien de la dalle actuelle ;
- La suppression de la dalle ;
- Le maintien partiel de la dalle.

Les avantages et les inconvénients de chacune des variantes sont présentés. Les raisons indiquées portent plus particulièrement sur la fonctionnalité du quartier finalisé et le coût financier de la réalisation.

En ce qui concerne la variante retenue « La suppression de la dalle », le dossier indique de manière claire les orientations du projet en page 159. La réalisation de photomontages, aux pages 160 et 161, est intéressante pour visualiser le rendu attendu.

Le maître d'ouvrage souhaite inscrire son projet dans une démarche de développement durable. Les critères retenus sont présentés à la page 166 :

- Favoriser le développement du logement et des activités au droit des dessertes en transports lourds, notamment les transports en commun ;
- Promouvoir la mixité des fonctions ;
- Constituer une armature urbaine cohérente, par la création de liaisons simples ;
- Favoriser la création d'un réseau de liaisons douces en conformité avec les éléments structurants du quartier, limiter l'usage de la voiture ;
- Retrouver le sol naturel ;
- Mettre en place une gestion alternative pour les eaux pluviales ;
- Examiner les modes possibles d'approvisionnement en énergie ;
- Prendre en compte l'environnement sonore.

Une des justifications de la nécessité de cette requalification urbaine réside dans le fait que le territoire de Vélizy-Villacoublay va être desservi par la ligne T6 du tramway qui reliera Viroflay à Châtillon Montrouge sur environ 21 stations. Afin de relier la station « Louvois » à un nouveau pôle d'attractivité, le projet vise notamment la simplification des déplacements et le développement de l'offre en matière d'espaces publics.

Une plus grande ouverture du quartier vers la forêt domaniale de Meudon est également intéressante afin d'offrir aux résidents un cadre de vie amélioré.

En application des dispositions de l'article L.128-4 du code de l'urbanisme, le dossier comprend bien une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone. L'autorité environnementale souhaite souligner la démarche mise en place par le pétitionnaire qui a permis l'analyse de neuf sources possibles d'approvisionnement en énergie.

Cette étude a conduit à retenir deux solutions possibles pour l'approvisionnement du quartier:

- le raccordement de l'ensemble du quartier au réseau de chaleur existant alimenté par une centrale de cogénération au gaz ;
- pour les équipements d'utiliser une production hydrothermique individualisée.

Sur ce point, il semble que le pétitionnaire ne conclut pas sur le dispositif finalement retenu pour le projet.

En ce qui concerne plus particulièrement les performances énergétiques des bâtiments, le maître d'ouvrage prévoit qu'il respecte la réglementation thermique RT 2012 qui imposera à partir du 1^{er} janvier 2013 des bâtiments basse consommation (BBC). La prise en compte de ces modifications à venir concernant les consommations est appréciée et mérite d'être soulignée. Le dossier, à ce stade d'avancement, n'indique pas les possibilités techniques permettant de parvenir à ces consommations mesurées.

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

Le dossier d'étude d'impact analyse dans un premier temps les effets permanents, puis les effets temporaires liés à la phase de chantier. Les mesures proposées par le pétitionnaire en vue de réduire ou de compenser ces impacts sont présentées au sein d'une autre rubrique.

Les enjeux importants relevés par l'autorité environnementale portent plus particulièrement sur la gestion des eaux pluviales, les circulations douces au sein du quartier requalifié, les nuisances sonores et la phase de chantier.

En l'état actuel, les surfaces imperméabilisées représentent environ 33 000 m² (dalle et silos parkings). Le projet du fait de la suppression de la dalle et des nouveaux aménagements comme les espaces verts permettra, (page 169), une diminution de 10 000 m² des surfaces imperméabilisées. Cette réduction comprend :

- 1 500 m² d'espaces verts ;
- 8 500 m² de surfaces de sols circulés perméables.

Sur ce point, il aurait été utile que le dossier explicite les caractéristiques de ces sols considérés comme perméables.

Pour la gestion des eaux pluviales du site, le projet prévoit deux dispositifs : soit la mise en place de collecteurs sous les voies routières aboutissant à de petits bassins enterrés. Par ailleurs, le projet prévoit l'implantation de systèmes de déshuileurs/débourbeurs pour les eaux issues des parkings et des voiries routières.

Sur ce point, si le dossier ne présente pas les caractéristiques des ouvrages susmentionnés, il aurait été intéressant que soient indiqués les critères retenus pour le dimensionnement des noues ou bassins, comme la pluie de référence retenue, les objectifs en matière de dépollution...

La gestion des eaux pluviales de manière ouverte et écologique doit être soulignée. En effet, le projet prévoit l'implantation d'un espace vert de 3 400 m² ouvert au public, qui permettra également la rétention de ces eaux. Ce principe peut permettre un premier traitement des polluants véhiculés par ces eaux et le développement d'une biodiversité intéressante.

Enfin, la végétalisation des toitures des nouveaux bâtiments permettra également de réduire les rejets rapides d'eaux pluviales dans les réseaux. Ces propositions sont tout à fait intéressantes.

Les circulations actuelles sont bien différenciées, les voiries routières au niveau sol et les déplacements doux (vélos et piétons) de manière sécurisée au niveau de la dalle. Un des objectifs affichés pour ce projet est le développement majoritaire des circulations douces.

En vue de favoriser le report modal vers les transports en commun, comme le tramway, le dossier indique en page 170 que des ouvrages spécifiques seront mis en place pour en faciliter les accès.

Le projet permettra notamment l'implantation d'un large espace public destiné à accueillir l'arrivée du tramway. Le projet comprend également l'aménagement d'un mail central

végétalisé permettant des déplacements sécurisés, et des pistes cyclables et piétonnes au sein du parc urbain.

En matière de bruit, l'analyse a porté sur une modélisation de la carte des bruits. Le dossier conclut à une légère diminution de l'intensité sonore sans que l'explication de ce phénomène ne soit donnée.

Cet analyse montre par ailleurs que les secteurs les plus proches de l'autoroute A86 sont soumis à des niveaux relativement importants de bruit. En vue de réduire ces effets, le dossier présente (page 218) les mesures de protection proposées. Il s'agit notamment d'installer des dispositifs performants d'isolation sur les façades des bâtiments.

Il convient cependant de noter que ces mesures d'isolation ne prennent pas en compte les nuisances liées à la circulation du futur tramway. Il est attendu que ces éléments soient également pris en compte afin d'éviter que l'isolation acoustique prévue ne soit sous-dimensionnée par rapport aux besoins.

De plus, d'autres mesures auraient pu être étudiées dans le cadre de l'étude d'impact, notamment des ouvrages de protection proches de la source (murs anti-bruit...).

Les impacts temporaires liés à la phase de chantier sont traités dans le dossier (page 207). La démolition d'immeubles nécessitera une attention particulière quant à la gestion des matériaux issus de ces phases, à l'émission de poussières et aux nuisances sonores.

Afin de réduire ces effets négatifs potentiels, le pétitionnaire a prévu un cahier des charges de mesures préventives que devront respecter les entreprises de chantier (pages 221, 222 et 223). Il est attendu de la part du maître d'ouvrage qu'il s'assure de la bonne mise en oeuvre de ces mesures.

S'agissant de la gestion des matériaux, l'autorité environnementale rappelle que la revalorisation des déchets inertes issus des démolitions doit être recherchée.

Le dossier comprend bien une étude des incidences du projet sur les sites Natura 2000 les plus proches, en application des dispositions des articles R.414-19 et suivants du code de l'environnement.

La présentation d'une synthèse des mesures compensatoires (pages 224 et 225) est appréciée. Les estimations des coûts des mesures proposées sont également données, en application des dispositions de l'article R.122-3 du code de l'environnement.

4. 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 présenté est de bonne qualité, il reprend bien les rubriques de l'étude d'impact et l'ajout de nombreux documents visuels permet de ne pas avoir à se référer à l'étude.

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'Energie d'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

Le Préfet de la Région d'Ile-de-France,
Préfet de Paris

Daniel CANEPA