



PRÉFET DE LA REGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France

Le 11 OCT. 2011

Évaluation environnementale des projets
Dossier n° EE – 379 -11

Avis de l'autorité environnementale sur le dossier d'enquête publique du projet de ZAC RN 305 Sud à Vitry-sur-Seine (Val-de-Marne).

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le dossier d'enquête publique porté par la ville de Vitry-sur-Seine pour le projet de zone d'aménagement concerté - ZAC RN 305 Sud à Vitry-sur-Seine (Val-de-Marne), en vue de sa déclaration d'utilité publique par le préfet du Val-de-Marne.

Le projet de ZAC RN 305 Sud propose de mettre en oeuvre un programme de constructions nouvelles diversifiées pour constituer l'entrée de ville Sud de Vitry-sur-Seine, comprenant 800 logements, 65 000 m² SHON dédiés aux activités économiques, 5 000 m² SHON de commerces, activités et 1 000 m² réservés pour la réalisation d'équipements publics de proximité.

L'étude d'impact présentée est de bonne qualité, détaillée et richement illustrée.

L'autorité environnementale apprécie que le projet se caractérise par une démarche de Haute qualité environnementale 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, le prolongement du réseau de transport en commun en site propre sur la RD 5 (ex. RN 305) 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 un site pollué par des hydrocarbures, la proximité d'anciennes carrières, veiller à la qualité des aménagements d'îlots pour constituer des zones de calme aux abords de la RD 5, prendre en compte la gestion de l'eau et les nuisances sonores.

*

* *

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale de l'environnement 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 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.

La saisine pour ce projet est conforme au décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement.

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.

A la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments dont le préfet de département tient compte pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3. Contexte du projet

Située à 10 km au Sud-Est de Paris-Notre-Dame, la commune de Vitry-sur-Seine (Val-de-Marne) a engagé un programme de rénovation urbaine. Elle a prévu, notamment, d'aménager l'entrée de ville sud aux abords de la RD 5 (ex. RN 305), en limite de Choisy-le-Roi et de Thiais. Dans ce secteur, le tissu urbain est particulièrement dégradé. Il est en grande partie constitué de friches urbaines, depuis les années 70, du fait de la requalification de la RD 5 (Ex. RN 305) et de son élargissement à 40 mètres pour accueillir le prolongement du système de transport en commun en site propre - TCSP ligne 183 (tramway à terme). Ce projet d'élargissement n'est toujours pas achevé. Le dossier indique que 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 en développant un véritable projet urbain sur le secteur RD 5 Sud et réaliser la zone d'aménagement concertée (ZAC) RN 305 Sud à Vitry-sur-Seine suivant une démarche de Haute qualité environnementale. Une étude d'impact a été réalisée en 2007. La ZAC, faisant partie de l'Opération d'Intérêt National « Orly, Rungis, Seine amont », a été créée par le Préfet du Val de Marne par arrêté n° 2009/3299 en date du 26 Août 2009.

Conformément aux orientations du schéma directeur régional d'Ile-de-France - SDRIF, cette opération vise à relier ce quartier au reste de la ville et, notamment, au quartier Balzac en cours de rénovation.

1.4. Description générale du projet

Situé à l'extrémité Sud de la commune de Vitry-sur-Seine (Val-de-Marne), à proximité de la RD 5 (ex RN 305), le projet de ZAC RN 305 Sud s'étend sur plus de 9 ha, soit 91 829 m² de surface totale, dont 12 199 m² de voirie communale et 14 090 m² de la RD 5 (sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général du Val-de-Marne).

La RD 5 sépare en deux parties inégales le projet de ZAC dont la principale sur la partie Est. 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 dans une démarche de Haute qualité environnementale. Un front bâti (R+5 à R+7) encadrant la RD5 (ex RN305) sera entrecoupé de placettes pouvant accueillir des commerces, ce qui permettra une animation urbaine le long de l'axe. Le projet prévoit une composition urbaine maîtrisée à proximité des futurs arrêts du système de transports en commun en site propre - TCSP passant sur la RD5. Par ailleurs, il est prévu un épannelage des hauteurs, depuis la limite avec l'espace public jusque dans les fonds de parcelles. A l'est de la RD 5, 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, ce qui leur donnera une bonne visibilité avec un effet de vitrine et qui constituera également une protection acoustique pour les logements situés derrière.

Les préoccupations environnementales visent notamment à redonner à ce secteur une qualité architecturale et paysagère cohérente avec celle de la partie nord de la RD 5 à Vitry-sur-Seine. Le projet de ZAC prendra en compte des objectifs de haute qualité environnementale (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 C. Coquelin, A. 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'oeuvres d'arts (sculptures ...).

Le projet propose de mettre en oeuvre ces principes d'aménagement en s'appuyant sur un programme de constructions nouvelles diversifiées :

- 800 logements, soit 65 000 m² SHON;
- 65 000 m² SHON dédiés aux activités économiques ;
- 5 000 m² SHON de commerces, activités et équipements publics en rez-de-chaussée ;
- 1 000 m² réservés pour la réalisation d'équipements publics de proximité.

2. Analyse de l'étude d'impact

Dans sa forme, le dossier présenté est globalement satisfaisant et l'étude d'impact est complète, détaillée et bien illustrée par des croquis, des cartes et photographies et de nombreuses esquisses en couleur.

2.1. Description de l'état initial

La description de l'état initial permet d'apprécier les principaux enjeux de l'opération. Le périmètre de la ZAC RN 305 Sud est situé de part et d'autre de la RD 5. Cette voie fait l'objet d'un projet de requalification et d'élargissement de sa plate-forme à 40 m pour accueillir un tramway à terme. Les parcelles proches de la RD 5 sont peu entretenues. L'espace public est dégradé par les friches et quelques bâtiments vétustes, en direction du quartier Balzac – Touraine – Marronniers, constitué de tours et de barres en cours de démolition et de rénovation. Sur l'ensemble du secteur proche de la RD 5, un urbanisme adapté aux enjeux paysagers serait à rechercher.

En ce qui concerne la géologie et l'hydrologie, le dossier indique que le secteur sud de la RD5 est situé à proximité d'anciennes carrières de gypse, mais n'est pas directement concerné par le risque d'effondrement lié à leur présence. Il est proche de la Seine, mais en dehors des limites prévues par le plan de prévention des risques d'inondation de la Seine. Il n'y a pas de captages d'eau potable dans un rayon de 2 kilomètres.

S'agissant du milieu physique, le dossier montre que les espaces verts actuels des abords de la RD 5 ne présentent pas un intérêt écologique (faunistique ou floristique) majeur. Cependant, l'autorité environnementale note que le secteur bénéficie de l'influence du Parc des Lilas situé à l'ouest du site étudié. Ce parc accueille notamment une collection exceptionnelle de plus de 800 variétés de lilas. Le projet de ZAC RN 305 Sud jouera un rôle important entre le Parc des Lilas et la Seine. Des mesures pourraient être prises dans un objectif de développement des continuités écologiques entre le parc des Lilas et la Seine. Le dossier présente l'évaluation des incidences Natura 2000 qui montre que la ZAC RN 305 Sud à Vitry-sur-Seine est éloignée d'environ 8 kilomètres du site n°FR1112013 sites de Seine-Saint-Denis le plus proche sur lequel le projet n'a pas d'incidence. La zone d'étude n'est pas concernée par un périmètre de zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique - ZNIEFF.

S'agissant des transports, le dossier indique que la RD 5 (ex.RN 305) constitue un grand axe de déplacements auquel s'ajoute le RER C, station les Ardoines. Un réseau d'autobus assure la desserte du secteur. Actuellement, sur la trame viaire du quartier, il n'existe pas de liaisons douces. En revanche, la RD 5 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.

En ce qui concerne les risques technologiques, le dossier montre bien que le projet de ZAC RN 305 SUD 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 au-delà des limites du périmètre du Plan Particulier d'Intervention (PPI).

La liste des installations classées jointe au dossier est à compléter. Ainsi le garage MELCO, 42 avenue Rouget de l'Isle, est en cessation d'activité et fait actuellement l'objet d'une procédure de remise en état de site au titre de la réglementation sur les installations classées.

En ce qui concerne la pollution des sols, une étude historique et des sondages ont été réalisés, cependant aucune référence aux bases de données BASOL (<http://basol.ecologie.gouv.fr/>) et BASIAS (<http://basias.brgm.fr/>) n'est proposée. Or, la présence d'une pollution importante aux hydrocarbures dans la nappe superficielle avec présence de flottant et une extension de la pollution jusqu'aux puits particuliers des riverains situés à proximité en provenance du garage MELCO (BASOL n°940024) a été identifiée. Par arrêté préfectoral en date du 01/06/2005, des mesures de mise en sécurité ont été prescrites.

En ce qui concerne les plans de prévention des risques naturels (PPR), un PPR Mouvements de terrain par affaissements et effondrements de terrain a été prescrit par l'arrêté préfectoral n° 2001/2822 du 1^{er} août 2001, notamment sur la commune de Vitry-sur-Seine. Le territoire de la ZAC, notamment au niveau de la Voie Watteau, est concerné par une zone d'anciennes carrières (cf. plan des servitudes du PLU de Vitry-sur-Seine). Or, l'étude d'impact indique que « le secteur d'étude RD 5 Sud se situe à proximité d'anciennes carrières de gypse, mais n'est pas directement concerné par le risque lié à la présence d'une ancienne carrière » (page 88), ce qui est par ailleurs en contradiction avec la carte, présentée page 87, qui met en évidence, sur la partie Est du périmètre opérationnel, deux zones de chevauchement entre la limite du périmètre opérationnel et la zone d'anciennes carrières de gypse. Ainsi, contrairement à ce qui est écrit p.129, à savoir « une première approche historique des activités présentes sur le site permet d'éloigner le risque de présence de carrières sur le périmètre de l'opération », la présence possible d'anciennes carrières de gypse devrait être prise en compte ; l'autorité environnementale recommande que des études et des sondages préalables soient effectués avant tout

aménagement afin de s'assurer de l'absence de carrières, principalement sur la partie située à l'Est de la D5 (ex RN 305).

Pour le phénomène de retrait-gonflement des argiles, il n'y a pas de PPR prescrit sur la commune. Toutefois en se reportant sur la carte des aléas du BRGM (disponible sur le site www.argiles.fr), il apparaît que la partie Est du périmètre de l'opération se trouve en aléa fort contrairement au reste du périmètre qui se trouve en aléa faible. Ceci a été pris en compte à travers l'étude géotechnique menée par GINGER CEBTP (cf. p.169). Concernant les risques de mouvements de terrain, il aurait été intéressant de disposer de l'étude afin d'en connaître le périmètre, les résultats et la localisation des différents sondages réalisés.

En ce qui concerne les pollutions et les nuisances, la qualité de l'air à Vitry-sur-Seine est bonne, plus de 83% du temps. Les nuisances sonores proviennent principalement de la RD 5 (ex. RN 305) et de l'A86. Une étude, accompagnée de campagnes de mesures, a permis d'établir la liste des infrastructures classées bruyantes pour appliquer les mesures d'isolation phonique des façades des bâtiments projetés. L'autorité environnementale a noté que des mesures d'aménagement des îlots répondant à ces contraintes seront prises. Cependant, il n'est pas indiqué si ces éléments correspondent à la carte stratégique du bruit dans l'environnement (conformément à l'article L 572-1 et suivants du code l'environnement) publiée dans le Val-de-Marne.

2.2. Justification du projet retenu

Des études d'aménagement ont conduit à un projet cohérent permettant de repenser la composition urbaine de ce quartier linéaire longeant la RD 5 (ex. RN 305). Le projet a fait l'objet de trois variantes, la première concentrait les constructions sur la rive Est de la RD 5 et n'accordait qu'une faible importance à la zone consacrée aux activités (15 000 m² SHON), la seconde rassemblait davantage d'activités au Sud (65 000 m² SHON), en bordure de l'A.86, en laissant le bâti et les espaces verts dans le prolongement des secteurs pavillonnaires, la troisième qui correspond au projet retenu en maintient la zone d'activités au sud avec le parti de composer un front de bâti aligné sur la RD 5. 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 coteau surplombé par le parc des Lilas. Un épannelage des constructions et une organisation de placettes en cœur d'îlots permettra de préserver des zones de calme. Ce projet de renouvellement urbain intervient fortement sur l'habitat et il conforte la mise en place d'espaces publics de qualité.

3. Les impacts environnementaux et les mesures proposées par le pétitionnaire

L'autorité environnementale apprécie que le projet de ZAC RN 305 Sud soit réalisé dans une démarche de haute qualité environnementale. Dans ce cadre, la ville s'attache notamment à un respect de la politique énergétique à travers l'étude du raccordement au réseau de chauffage urbain, la gestion des eaux pluviales à la parcelle, la gestion économe de l'eau potable pour les aménagements intérieurs et extérieurs, l'intégration paysagère des nouveaux bâtiments.

En ce qui concerne la biodiversité, les espaces verts et le paysage, le projet vise à faire de la ZAC RN 305 Sud un éco-quartier et intègre à ce titre les notions de développement durable. En termes d'aménagement, le projet prévoit de garder des espaces libres, entre les bâtiments, de créer des sentes piétonnes et des continuités visuelles vertes en cœur d'îlots ; il prévoit également de « valoriser l'implantation de végétation sur des espaces de fonctions différentes : toitures, murs, voiries, espaces extérieurs privés, places publiques ». Le projet tend donc à améliorer la présence de la « nature en ville ».

Le dossier montre que le projet contribuera au développement départemental de la coulée verte de la Bièvre (p. 61). Il vise notamment à renforcer les liaisons piétonnières est-ouest

et à ouvrir vers l'ouest, la RD 5 vers le parc départemental des Lilas. Cette opération constitue donc une opportunité de restaurer un maillage écologique entre les deux grands ensembles naturels que constituent la vallée de la Bièvre et la vallée de la Seine et d'enrichir la biodiversité locale.

La mise en place de liaisons vertes au sein du site et le rétablissement de connectivités écologiques plus larges constitue un enjeu fort du projet. 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 sont ménagées et que la gestion de ces espaces permet 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.115).

S'agissant du paysage, 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 RD 5, dans la continuité des aménagements réalisés et bien entretenus, plus au nord, le long de la RD 5 requalifiée en boulevard urbain. La trame viaire sera composée de voies aménagées et plantées d'arbres de haute-tige. Les espaces verts de proximité créés pourraient constituer les premiers éléments de développement de la biodiversité et viseront à améliorer la qualité biologique du secteur dans le cadre d'une trame verte locale est-ouest.

S'agissant de l'énergie, le service public de chauffage urbain existe sur Vitry-sur-Seine depuis 1963 et a été étendu au centre-ville de Choisy-le-Roi en 1976. L'autorité environnementale note que ce réseau de chauffage urbain sera étendu sur la ZAC RN 305 Sud 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 RN 305 Sud. 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 RN 305 Sud.

Un PPR inondations et de coulées de boue par ruissellement en secteur urbain a été prescrit par l'arrêté préfectoral n°2001/2440 du 9 juillet 2001, notamment sur la commune de Vitry-sur-Seine. La problématique du ruissellement urbain a bien été prise en compte dans le projet, notamment par la volonté d'inscrire le projet de ZAC dans une démarche HQE avec des cibles pressenties telles que « la gestion des eaux pluviales à la parcelle » (page 114), la pose de toitures végétalisées (page 116) ou encore « la mise en place d'une gestion alternative des eaux pluviales » (page 162).

L'autorité environnementale observe que le dossier ne fait pas référence au Schéma directeur d'aménagement et gestion des eaux – SDAGE du bassin de Seine Normandie 2010-2015, approuvé le 20 novembre 2009 et au Schéma d'aménagement et de gestion des eaux - SAGE de la Bièvre. Néanmoins, le SDAGE Seine-Normandie préconise la gestion des eaux de ruissellement à la source, en privilégiant l'infiltration, le stockage ou le recyclage des eaux pluviales plutôt que leur transfert en réseau, si l'étude de sols le permet. Les activités sur la nouvelle zone au sud de la ZAC ne sont pas clairement décrites. L'évaluation de l'impact des infiltrations des eaux pluviales repose sur la connaissance du niveau de pollution de ces eaux et donc du type d'activités qui en seront émettrices (zones de parking, de transport de marchandises/logistique ...). Aucune donnée temporelle ou qualitative sur les rejets ne vient justifier le « faible » niveau de ces impacts.

Un pré-traitement des eaux de voiries, notamment de la RD 5, par séparateurs à hydrocarbures, est prévu (p.162). L'autorité environnementale fait observer que les séparateurs d'hydrocarbures sont en général peu adaptés au traitement des eaux de ruissellement urbaines. Une étude du Service technique des routes et autoroutes - SETRA a montré que ces ouvrages ne sont pas adaptés pour le traitement de la pollution chronique des eaux pluviales. Ces ouvrages ne traitent (au fil de l'eau) qu'une faible partie

des débits d'eaux de ruissellement. La disposition n°145 du SDAGE rappelle qu'il est nécessaire de maîtriser les débits de fuite en zones urbaines et qu'à défaut d'études ou de doctrines locales ce débit est limité à 1l/s/ha. Aussi le rejet des eaux pluviales dans le réseau doit être écrêté. Le dossier (p.168) ne précise aucun débit de fuite pour le rejet des eaux pluviales.

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 Haute qualité environnementale - HQE. Généralement horizontales, elles consistent en un système étanche recouvert d'un complexe drainant, composé de matière organique et volcanique, qui accueille un tapis de plantes pré-cultivées (sédum, vivaces, graminées...). La végétalisation des toitures présente de nombreux avantages qui donnent des réponses non seulement en termes d'esthétique mais aussi de qualité environnementale. La toiture écologique participe aux économies d'énergie par son rôle d'isolation thermique, améliore la qualité du paysage, la biodiversité et favorise l'intégration du bâtiment dans l'environnement urbain, en utilisant des produits renouvelables et nécessitant peu d'entretien, en ralentissant et en limitant 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 : l'augmentation de la durée de vie de l'étanchéité. La protection d'une étanchéité, dont la durée de vie est limitée à une quinzaine d'années, peut être doublée dans le cas d'une toiture végétalisée. Par ailleurs, la végétalisation limite le choc thermique.

En ce qui concerne la collecte des déchets ménagers de la ZAC RN 305 Sud (ainsi que des quartiers du 8 mai, Balzac et Commune de Paris), un système innovant de réseau pneumatique permettra de l'effectuer en continu. Il s'agit d'un système sous vide entièrement clos qui supprime les mauvaises odeurs, la nécessité de locaux à poubelles peu hygiéniques et la présence de bacs dans les rues. 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 qui repose sur un certain nombre de points de collecte reliés les uns aux autres par des conduites acheminant les déchets jusqu'à une station de collecte centrale. Le système de commande actionne des ventilateurs, créant un vide d'air dans le réseau de canalisations pour aspirer les déchets ménagers automatiquement. Grâce à un système d'aiguillage, chaque catégorie de déchets triés est dirigée vers le conteneur qui convient. Lorsque les conteneurs sont pleins, des camions traditionnels viennent les chercher pour transporter les déchets vers des usines d'incinération, des sites de compostage ou des décharges. Cette technologie innovante sera accompagnée d'une répartition des responsabilités entre Ville – gestionnaires – habitants ; et des actions de sensibilisation et de communication seront mises en place. 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.

S'agissant de la circulation, l'élargissement de la RD5 et l'accueil d'un système de transports en commun en site propre - TCSP (tramway à terme) 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 RD 5. cette piste de 1,5m 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.

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 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. Ce point devra donc être soulevé à l'occasion de l'Étude de Sécurité et de Sûreté Publique relative à ce projet. L'autorité environnementale note que cette problématique a bien été prise en compte dans le dossier. Le périmètre d'opération est impacté par les nuisances sonores résultant de l'A86 et de la RD5. Différentes actions sont inventoriées (pages 165 et 166) telles que l'application de la réglementation en vigueur concernant l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation ou encore la prise en compte de cette 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. Il est toutefois à signaler 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 » (p. 165).

Pendant la phase de chantier, les mesures envisagées pour éviter et réduire les impacts potentiels du projet sur la circulation (p.168) paraissent adaptées et la série de mesures environnementales et d'informations proposée dans l'étude d'impact permettra de limiter les nuisances aux riverains.

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. Compte tenu du caractère urbain du projet, un descriptif du projet accompagné d'un plan de situation et d'une esquisse en perspective, ainsi que de tableaux de synthèse présentant les degrés de sensibilité des principaux enjeux, les effets du projet sur l'environnement et les mesures compensatoires permet au lecteur de se faire une opinion sans se référer à l'ensemble des différentes pièces du dossier.

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'Energie et de l'Environnement d'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

Le Préfet de la Région Île-de-France
Préfet de Paris

Daniel CANEPA