



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le **20 AVR. 2014**

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-887-14

Avis de l'autorité environnementale sur le 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 déclaration d'utilité publique (DUP) par le préfet du Val de Marne.

Le projet initial dénommé « ZAC RN 305 Sud à Vitry-sur-Seine » a déjà fait l'objet d'une 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. Le présent avis est donc rendu dans le cadre de la nouvelle procédure de DUP concernant la ZAC renommée « Rouget de Lisle ».

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'étude d'impact est globalement de bonne qualité mais elle n'est pas complète au sens réglementaire, en effet le coût et le suivi des mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet, ne sont pas renseignés.

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'îlots pour constituer des zones de calme aux abords de la RD 5, prendre en compte notamment la gestion de l'eau, les zones humides et les nuisances sonores.

Le projet sera soumis à autorisation pour ce qui concerne la 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.

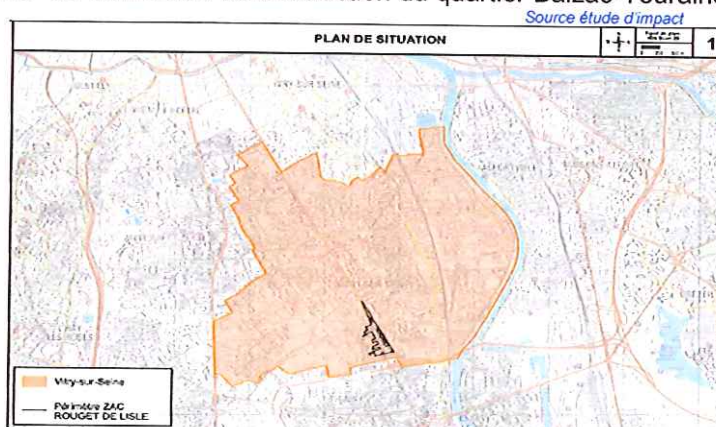
Le projet initial de création de la ZAC RN 305 Sud à Vitry-sur-Seine a fait l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) qui a donné lieu à un avis de l'autorité environnementale en date du 11 octobre 2011. La ZAC a été dénommée « ZAC Rouget de Lisle » par arrêté préfectoral du 5 mars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

Le présent avis est rendu dans le cadre de la nouvelle procédure de DUP (sur le même périmètre) concernant 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 ANRU¹ de démolition/ reconstruction du quartier Balzac-Touraine-Marronniers).



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

¹ Agence nationale pour la rénovation urbaine

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 m² de surface de plancher pour 800 logements dont 300 logements sociaux (35%),
- 64 400 m² de surface de plancher d'activités économiques, à proximité de l'A86,
- 4 500 m² de surface de plancher à vocation de commerces de proximité et de services,
- 1 000 m² 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 BASOL² et BASIAS³. 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). Ces études détaillées ne sont pas jointes au dossier.

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. 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 ;

² 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>)

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

- la purge des terres sur une épaisseur de deux mètres et sur une surface de l'ordre 50m².

Pour l'îlot C1, la pose d'un piézomètre pour vérifier la qualité des eaux souterraines est recommandée par l'étude.

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 estimée à 2 850 m³, 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.

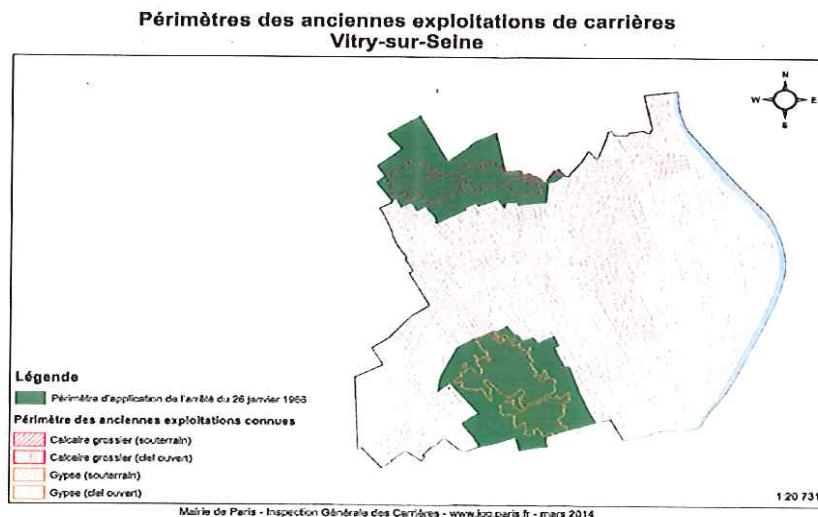
L'autorité environnementale rappelle au pétitionnaire que des recherches de pollution devront être menées sur les autres lots du projet, ce que le dossier n'évoque que succinctement.

2.2 Les risques naturels

Mouvements de terrain

La commune est concernée par le PPRN⁴ « mouvements de terrain par affaissements et effondrements liés aux cavités souterraines (hors mines) » du département du Val-de-Marne, prescrit le 1^{er} 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 révélées 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'IGC⁵ (source : 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.



Pour ce qui concerne le risque de retrait-gonflement des argiles la carte des aléas du BRGM⁶ (disponible sur le site 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.

L'autorité environnementale remarque qu'il aurait été intéressant de disposer de l'étude géotechnique détaillée, afin de connaître son périmètre, la localisation des différents sondages et les résultats obtenus

⁴ Plan de prévention des risques naturels

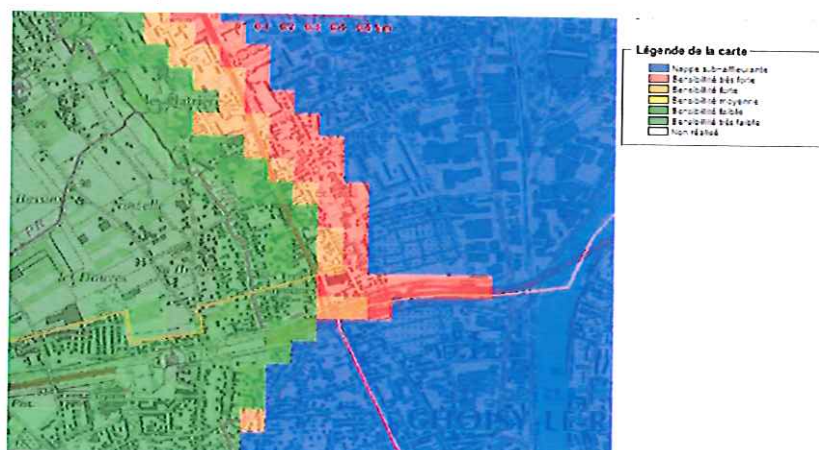
⁵ Inspection générale des carrières

⁶ Bureau de recherches géologiques et minières

Inondation :

La zone d'étude du projet est située hors du périmètre du PPRI⁷ 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 BRGM⁸ indique cependant des aléas faible à fort pour le site concerné par le projet. Des précisions sont donc attendues sur ce point.

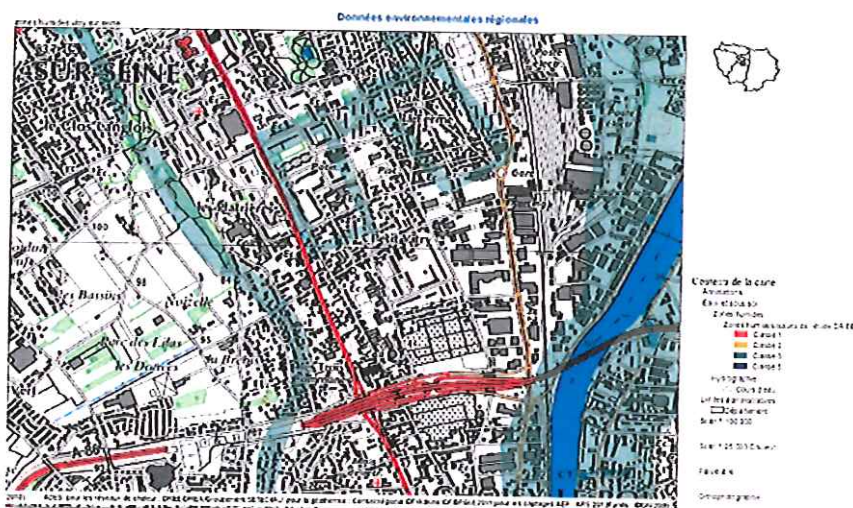


2.3 L'eau

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.

Le dossier ne traite pas de la thématique des zones humides, il semblerait cependant qu'une partie du projet (au nord) se trouve en zone humide de classe 3, si l'on se réfère à la cartographie extraite de l'étude DRIEE 2010. Ceci devra être examiné lors de la procédure loi sur l'eau.



2.4 Les milieux naturels

Il est indiqué page 109, qu'un diagnostic écologique a été réalisé à l'échelle de la ville en octobre 2010. Il aurait été opportun de joindre au dossier cette étude détaillée afin d'en

⁷ Plan de prévention des risques inondation

⁸ Bureau de recherches géologiques et minières

évaluer le contenu, notamment en termes de méthodologie, ainsi que connaître les espèces détectées et leur statut de protection. L'étude d'impact mentionne la présence de friches à coquelicots aux abords de la RD5, et montre deux photographies de friches de ce secteur sans les localiser sur un plan du site.

Le dossier note des visites sur site pour effectuer les inventaires faune-flore, dont les dates et les résultats obtenus ne sont pas précisés mise à part la mention qu'aucune espèce floristique et faunistique remarquable n'a été rencontrée lors de ces investigations. Cependant, l'autorité environnementale note que le secteur bénéficie de l'influence du Parc paysager départemental des Lilas situé à l'ouest du site étudié.

Le dossier montre que le site de la future ZAC Rouget de Lisle est éloigné d'environ huit kilomètres de la partie la plus proche de la ZPS⁹ du réseau Natura 2000 de Seine-Saint-Denis et qu'il n'est pas concerné par un périmètre de ZNIEFF¹⁰.

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 PPBE¹¹ de la ville de Vitry-sur-Seine arrêté le 18 décembre 2013.

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, ainsi la RD5 qui traverse le site du projet du nord au sud, est la principale source de pollution du secteur. 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.

⁹ Zone de Protection Spéciale

¹⁰ Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique

¹¹ Plan d'exposition au bruit dans l'environnement

L'autorité environnementale rappelle au pétitionnaire que le SRCAE¹² a été approuvé et fait l'objet d'un arrêté du préfet de la région Île-de-France en date du 14 décembre 2012. Il conviendrait donc que le projet intègre les objectifs du SRCAE. De ce fait, le PRQA¹³ ne doit plus être mentionné (cf page 79) car le SRCAE s'y substitue.

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 zonages réglementaire ayant trait au patrimoine. Les services de la DRAC ont signalé que le site est susceptible d'affecter des vestiges archéologiques (voie antique de Paris Sens). Des diagnostics devront donc être réalisés.

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.

L'autorité environnementale remarque que cet enjeu fort du site aurait pu être mieux traité avec notamment plus de photographies des différents secteurs du projet (avec les cônes de vue localisés sur une carte), des points de vue plus éloignés notamment depuis les quartiers plus en hauteur.

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 m² SHON),
- la seconde rassemblait davantage d'activités au Sud (80 000 m² 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. »

¹² Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie

¹³ Plan régional de la qualité de l'air

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.

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. Cependant, aucune information sur le risque de déclassement de cette masse d'eau lié aux rejets des eaux pluviales (HAP, métaux) n'est présentée dans le dossier.

L'articulation du projet avec le SDAGE¹⁴ de Seine Normandie et le SAGE¹⁵ 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 ».

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.

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. L'autorité environnementale attend que

¹⁴ Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

¹⁵ Schéma d'aménagement et de gestion des eaux

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.

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 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 ».

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 m 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. 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 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).

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.

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 SRCE¹⁶.

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 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. Cependant, il convient de remarquer que les seuls photomontages présentés pages 214 et 215, auraient mérités d'être légendés, commentés et localisés sur une carte par des cônes de vue. 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.

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 environne-

¹⁶ Schéma Régional de Cohérence Écologique

mentale 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.

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 m³ sous un bâtiment de logements est interdite. L'îlot A du projet a donc été retravaillé pour en tenir compte. Le terminal de collecte sera finalement implanté plus en amont de l'îlot 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.

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

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

Jean DAUBIGNY