



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-
France sur le projet immobilier Quai de Châtillon
sur la commune de Viry-Châtillon (91)**

N°MRAe 2021 -1746
en date du 18/11/2021

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement Quai de Châtillon à Viry-Châtillon dans le département de l'Essonne porté par la SCI Viry Quai de Châtillon (promoteur Nexity) et sur son étude d'impact datée de juillet 2021. Il est émis dans le cadre d'une procédure de permis de construire concernant le secteur du projet situé sur la commune de Viry-Châtillon.

Sur une emprise totale de 28 341 m², le projet vise, la construction de 376 logements (dont des logements sociaux) ainsi qu'un parking de 372 places et un parc paysager en bordure de Seine.

Une version précédente du projet a fait l'objet d'un premier [avis de la MRAe en date du 28 décembre 2017](#). Ce projet avait été soumis à évaluation environnementale par décision de l'autorité environnementale n°DRIEE-SDDTE-2017-024 du 15 février 2017. Le projet a ensuite été modifié, (notamment en supprimant le groupe scolaire initialement prévu et en augmentant les logements et les stationnements), et son étude d'impact a été actualisée.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent : la gestion des eaux pluviales et le risque inondation, la pollution du sol et de la nappe, les déplacements et les pollutions associées (bruit et air), la biodiversité et le paysage, les énergies renouvelables et la phase travaux.

L'étude d'impact est de bonne qualité formelle mais nécessite de nombreux compléments notamment concernant la problématique inondation au regard de l'implantation du projet en lit majeur de la Seine.

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- d'ajouter à l'étude d'impact, pour les enjeux les plus forts du projet, notamment l'eau et l'inondation, une section analysant l'articulation du projet avec les documents de planification existants.
- présenter et justifier le dimensionnement et les capacités d'infiltration du parc paysager et d'évaluer précisément les impacts du projet sur le risque inondation, de proposer des mesures adaptées en cas d'inondation et de modifier le projet le cas échéant (topographie).
- modéliser les pollutions sonores sur le site en provenance de la voie ferrée et du quai Châtillon, évaluer les enjeux sanitaires en découlant et proposer des mesures pour atténuer l'impact de ces pollutions sur les futurs habitants.

La MRAe a formulé d'autres recommandations précisées dans l'avis détaillé ci-après.

La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	2
Sommaire.....	3
Préambule.....	4
Avis détaillé.....	5
1. Présentation du projet.....	5
1.1. Contexte et présentation du projet.....	5
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	7
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	7
2. L'évaluation environnementale.....	8
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	8
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	8
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	8
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	9
3.1. La pollution du sol et de la nappe.....	9
3.2. La gestion des eaux pluviales et le risque inondation.....	10
3.3. Les déplacements et pollutions associées (bruit, air).....	13
3.4. La biodiversité et le paysage.....	15
3.5. Les énergies renouvelables.....	16
3.6. La phase chantier.....	17
4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....	17
ANNEXE.....	19
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	20

Préambule

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie le 20 septembre 2021 par la SCI Viry Quai de Châtillon pour rendre un avis, dans le cadre d'une procédure de permis de construire, sur le projet de construction d'un ensemble immobilier Quai de Châtillon, sur la base de son étude d'impact de juillet 2021.

Ce projet est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'[article R. 122-2 du code de l'environnement](#) (rubrique 39 du [tableau annexé](#) à cet article).

Cette saisine étant conforme au [paragraphe I de l'article R. 122-6 du code de l'environnement](#) relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à la MRAe le 1^{er} septembre 2021. Conformément au [paragraphe II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de la date de saisine.

Conformément aux dispositions du [paragraphe III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 1^{er} septembre 2021. Sa réponse du 20 septembre 2021 est prise en compte dans le présent avis.

La MRAe s'est réunie le 18 novembre 2021. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de construction d'un ensemble immobilier Quai de Châtillon.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Ruth Marques, coordonnatrice, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Avis détaillé

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement¹ et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil 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.

Conformément à ces directives un avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet, porté par la société SCI Viry Quai de Châtillon (promoteur Nexity) est sis 11, quai de Châtillon au nord-est de la commune de Viry-Châtillon. Il s'implante sur une parcelle de 2,83 ha aujourd'hui occupée par une entreprise de stockage et de transport de matières premières.

Le site est bordé par le quai de Châtillon et la Seine à l'est et les voies du RER D à l'ouest. Au nord, la rue de la Grande Rive, dessert un ensemble d'habitat collectif et une école. Le projet est bordé au sud par la rue de Seine et par un quartier à caractère industriel et tertiaire s'étendant jusqu'à la confluence de la Seine et d'un bras de l'Orge, dit « Morte Rivière d'Orge ».

Le projet (p. 65-67² de l'étude d'impact) vise la construction, sur une emprise de 28 341 m² (p. 59), d'un ensemble immobilier développant environ 23 023 m² de surface de plancher, et composé de :

- trois bâtiments (dotés de treize cages d'escalier) de quatre étages maximum, comprenant 376 logements dont 93 logements sociaux : le premier correspondant aux cages 01 et 02, le deuxième aux cages 03 à 09 et le troisième aux cages 10 à 13.
- 372 places de stationnement (320 places pour les logements, 38 places pour les visiteurs et 4 pour les commerces), dont 167 places sur deux niveaux souterrain et 205 places en extérieur ;
- des commerces ;
- un parc sur la partie est de la parcelle accessible aux futurs habitants (situé en bord de la Seine et du Port Longuet).

Le projet comprend également la création de voiries :

-
- 1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaire sur l'évaluation environnementale. L'environnement couvre notamment les champs thématiques suivants : la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).
 - 2 Par la suite, l'indication p. renverra systématiquement à la page concernée dans l'étude d'impact

- une nouvelle voie entre la rue de la Grande Rive et la rue de Seine le long des voies ferrées. Selon les pièces de la demande de permis de construire, cette voie sera privée et à double sens. Il conviendra de le préciser dans l'étude d'impact ;
- une voie de desserte depuis le quai de Châtillon, connectée à la rue de la Grande Rive.



Figure 1: Plan de situation du projet (source : étude d'impact)



Figure 2: Plan masse du projet (source : étude d'impact)

Le projet se déroulera en deux phases : la première formée par les cages 01 à 06 et la deuxième par les cages 07 à 13.

Une parcelle de 1404 m² située au nord est de l'emprise du projet, le long du quai Châtillon et faisant partie de l'espace vert, (référéncée C p.59 de l'étude d'impact), sera rétrocédée à la ville de Viry-Châtillon.

Une version précédente du projet, porté par la société Nexity, a déjà été soumise à évaluation environnementale par décision de l'autorité environnementale n°DRIEE-SDDTE-2017-024 du 15 février 2017 et a fait l'objet d'un premier [avis en date du 28 décembre 2017](#) sur la base de l'étude d'impact de juin 2017.

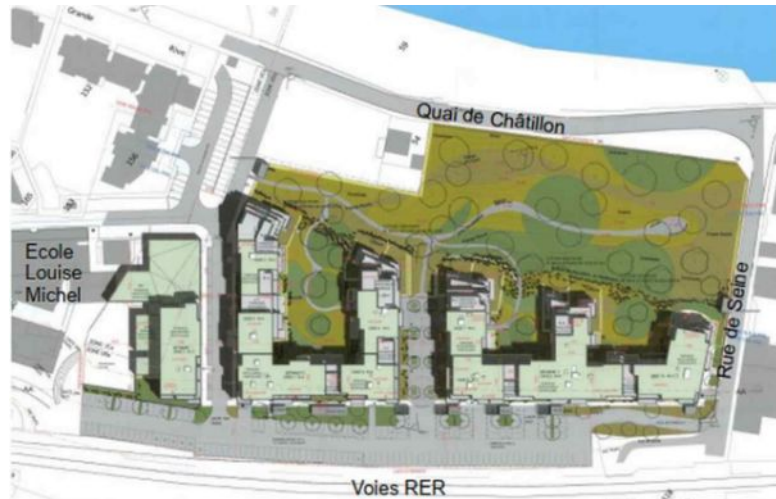


Figure 3: Version précédente du projet, source Avis MRAe de 2017

La MRAe note que le projet actualisé prévoit, en comparaison avec le précédent :

- l'abandon de l'extension du groupe scolaire et le remplacement de cet équipement public (1 100 m² de surface de plancher) par des bâtiments de logements de plain pied ;
- une augmentation :
 - de 18,2 % du nombre de logements ;
 - de 39,3 % du nombre de parkings ;
 - de 21,2 % de la surface de plancher ;
 - et de 5 % environ d'augmentation de l'emprise du site.

La MRAe note que le projet prévoit la démolition de hangars actuellement présents sur le site (p. 16 du RNT).

1.2. Modalités d'association du public en amont du projet

L'étude d'impact ne comporte pas d'éléments d'information sur les modalités d'association du public en amont du projet.

(1) La MRAe recommande de préciser dans l'étude d'impact les modalités d'association du public en amont du projet.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte pour ce projet sont :

- la gestion des eaux pluviales et le risque inondation ;

- la pollution du sol et des eaux souterraines ;
- les déplacements et les nuisances associées (nuisances sonores et pollution de l'air) ;
- la biodiversité et le paysage ;
- les énergies renouvelables ;
- la phase chantier.

2. L'évaluation environnementale

2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

Les principales thématiques environnementales sont traitées, mais nécessitent des compléments conséquents pour certaines. L'étude d'impact 2021 reste insuffisamment renseignée sur le risque inondation, le bruit, les vibrations et le risque technologique (canalisations de transport de gaz et d'hydrocarbures). Des annexes sont présentes concernant l'eau (notice hydraulique, note sur le plan de prévention des risques d'inondation), leurs principales informations doivent être intégrées dans l'étude d'impact.

De nombreuses informations utiles et illustrations sont présentées, permettant de visualiser les aménagements prévus et d'apprécier l'ampleur du projet.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Selon l'étude d'impact, le projet se situe dans un quartier considéré comme un espace particulièrement favorable à la densification, avec notamment un foncier facilement mutable et la proximité de transports collectifs. Le site se trouve dans une zone à densifier selon les orientations du schéma directeur de la région Île-de-France et les besoins énoncés par la Commune de Viry-Châtillon (p.4 de l'étude d'impact).

Aucun chapitre dédié de l'étude d'impact ne traite de la compatibilité du projet avec les schémas, plans et programmes existants. Ceci est particulièrement regrettable concernant les enjeux forts pour le projet liés à la gestion de l'eau et aux inondations : une analyse de l'articulation du projet avec les orientations du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux en vigueur et avec le schéma d'aménagement et de gestion des eaux Nappe de Beauce devrait être fournie et les objectifs généraux du plan de gestion des risques d'inondation et à ceux spécifiques au territoire à risque important d'inondation Métropole francilienne rappelés.

(2) La MRAe recommande d'ajouter à l'étude d'impact, pour les enjeux les plus forts du projet, notamment l'eau et l'inondation, une section analysant l'articulation du projet avec les documents de planification existants.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Un paragraphe est dédié (p. 324) à la justification du projet et se contente de noter l'absence de concours et donc de projets « concurrents », ce qui est très insuffisant.

La MRAe rappelle que le projet, dans sa version de 2017, visait la production, à terme, de 318 logements, soit l'accueil d'environ 700 personnes sur ce site quasiment inhabité aujourd'hui et soumis au risque d'inondation, ainsi que l'extension du groupe scolaire sur des sols pollués.

Le projet induisait donc une forte augmentation de l'exposition des populations au risque d'inondation et à des risques sanitaires et technologiques. La MRAe recommandait une meilleure prise en compte de ces risques (dont l'exposition au bruit et à la pollution du sol) et du risque technologique (présence d'une canalisations de transport de gaz et d'hydrocarbures).

La MRAe relève que dans la version actualisée de 2021, le maître d'ouvrage a abandonné le projet d'extension du groupe scolaire Louise Michel prévu sur des terrains pollués. En revanche, le nombre de logements a augmenté de 18 %, passant 318 à 376, exposant d'avantage les futures populations au risque inondation, à des risques sanitaires liés aux bruit et vibrations et au risque technologique. Il a également augmenté les quantités de remblai en lit majeur, aggravant le risque inondation et sans analyser les impacts ni démontrer l'efficacité des mesures (voir également les recommandations dans le paragraphe 3.1).

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

3.1. La pollution du sol et de la nappe

Le terrain, situé à proximité de la confluence d'un bras de l'Orge et de la Seine, a été occupé au cours du vingtième siècle par un étang artificiel aménagé et utilisé comme port fluvial à caractère industriel. L'étang a ensuite été comblé et le site exploité par la société Transports réunis pour son activité de stockage et de transport de matières premières (installation classée pour la protection de l'environnement sous le régime de l'autorisation) (p. 236). Une activité de fabrication de matériels de laboratoire (installation classée sous le régime de la déclaration) a également été exploitée sur le site (société Labo Express France).

Le secteur compte plusieurs anciennes installations classées à l'origine d'épisodes de pollution (toluène, hydrocarbures et aux solvants) de l'Orge et sa nappe d'accompagnement (toluène).

La nappe d'eau souterraine, qui correspond à la nappe d'accompagnement de la Seine, est située entre 3 et 4 mètres de profondeur sous le terrain naturel (p. 195). Les sols superficiels sont assez hétérogènes mais perméables (remblais, alluvions) rendant de ce fait la nappe vulnérable aux pollutions de surface.

Concernant la qualité des sols, l'étude d'impact de 2017, faisait état d'une pollution ponctuelle des remblais aux métaux lourds (arsenic, cuivre, plomb, zinc), d'une pollution aux hydrocarbures lourds et aromatiques polycycliques en fond de fouilles des futurs bâtiments entre six et sept mètres de profondeur et une pollution ponctuelle aux hydrocarbures au nord du site (à l'emplacement du projet d'extension d'un groupe scolaire remplacé depuis par un projet de bâtiment d'habitation), sur l'un des sondages concernant les espaces verts et dans certaines terres à excaver.

L'étude d'impact de 2021 mentionne (p. 198) la réalisation d'une campagne d'investigation complémentaire de la pollution des sols, des eaux souterraines et des gaz de sol réalisée en 2018, reposant sur 74 sondages selon un maillage fin (contre 36 sondages dans la version précédente de l'étude d'impact). Les résultats sont assortis d'une carte des sondages (p. 199) et sont présentés dans plusieurs tableaux et accompagnés d'une cartographie (p. 201).

Les résultats (p. 221) confirment le caractère non inerte des remblais, une pollution aux hydrocarbures sur un sondage, et la majorité des sondages montrent une pollution aux hydrocarbures totaux notamment dans la partie nord du site nécessitant des mesures de gestion.

Concernant la pollution des eaux souterraines, l'étude d'impact de 2017 avait procédé à la caractérisation de la nappe au droit de trois piézomètres. Les résultats avaient mis en évidence une concentration significative en chlorure, notamment sur le piézomètre situé en aval, avec une recharge probable depuis le site. Enfin, les gaz des sols avaient été recherchés au nord (au droit de l'extension envisagée du groupe scolaire). Les résultats montraient une pollution de l'air à certains hydrocarbures et au benzène.

L'étude d'impact de 2017 concluait à un risque sanitaire nul lié à la pollution des sols, des eaux souterraines et des gaz des sols. Il était pourtant indiqué, à propos des sondages concernant les espaces verts, que « *le recours à une grille de calcul simple a permis de mettre en évidence que les teneurs quantifiées sont telles qu'elles constituent une source de pollution susceptible d'être à l'origine de risques sanitaires par ingestion de sol pour*

les futurs usagers » (p. 165). L'autorité environnementale recommandait de caractériser les niveaux de pollution relevés vis-à-vis du risque sanitaire qu'ils pourraient engendrer sur la base de l'ensemble des résultats des sondages (y compris au droit de l'extension du groupe scolaire) et d'une évaluation quantitative des risques sanitaires. La compatibilité des sols avec les nouveaux usages devait y être démontrée. L'autorité environnementale rappelait qu'un plan de gestion des pollutions, précisant les mesures à mettre en place (recouvrement par des terres saines, traitement des spots de pollution, etc.), devait être produit. En outre, le maître d'ouvrage devait préciser si un suivi de la pollution résiduelle après mise en œuvre des mesures est prévu.

La MRAe rappelait par ailleurs dans son précédent avis, selon les préconisations de la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles, qu'en cas de persistance de pollutions résiduelles susceptibles de dégager des vapeurs toxiques, la construction de l'extension de l'école sur un vide sanitaire largement ventilé naturellement ou mécaniquement est recommandée. La solution retenue devait être présentée et justifiée dans l'étude d'impact.

L'étude d'impact dans sa version actualisée comprend en annexe une attestation garantissant la prise en compte des mesures de gestion de la pollution dans la conception du projet. L'attestation de pollution a été réalisée par le bureau d'étude Tesora. Un plan de gestion a été réalisé suite au diagnostic en 2017 montrant la présence dans les sols d'hydrocarbures, de plomb et de chlorures dans les eaux souterraines. Le plan de gestion conclut à la compatibilité du sol avec l'usage envisagé en tenant compte d'un recouvrement du sol par des terres saines, et du traitement de la source d'hydrocarbures. Le projet a été modifié dans ce cadre en remplaçant l'école initialement prévue par un bâtiment de plain pied. Il est prévu un recouvrement des espaces verts par de la terre saine sur 30 cm d'épaisseur (p. 307).

3.2. La gestion des eaux pluviales et le risque inondation

La gestion des eaux pluviales

L'étude d'impact décrit (p. 235) l'état actuel du site comme une zone urbanisée peu perméable, sujette au phénomène de remontée de nappe, celle-ci se situant entre trois et quatre sous le terrain naturel (p. 195). L'objectif du projet en matière de gestion des eaux pluviales (p. 98-106) est d'assurer un débit de fuite de 1l/s/ha pour la pluie de retour vingt ans, soit une valeur plus contraignante que ce que le PLU de la ville de Viry-Châtillon impose à tout projet, à savoir un débit de fuite de 10 l/s/ha pour la pluie de retour dix ans. L'étude d'impact fait référence (p. 98) à une étude hydraulique de 38 pages³ jointe en annexe pour justifier des dispositions prévues.

Le principe de gestion des eaux pluviales retenu est celui d'une rétention des eaux issues des toitures et des voiries dans des ouvrages enterrés, avant rejet vers le réseau public de collecte, après passage le cas échéant par un séparateur à hydrocarbures. Le projet a ainsi prévu (p. 7-9/38) la régulation des eaux pluviales de toitures végétalisées (ce qui est nouveau) par des bassins de rétention intégrés aux bâtiments. Les eaux pluviales des voiries sont régulées par des Tubosiders (cylindres en acier enterrés sous la chaussée), équipés d'un séparateur d'hydrocarbures avant rejet au réseau. Le projet prévoit également un vaste espace vert conçu comme un « jardin de pluie » (p. 82), permettant une gestion alternative des eaux de pluie, avec (p. 98) respect des écoulements naturels et stockage et infiltration des eaux in situ, afin de tenir compte des épisodes exceptionnels. La notice hydraulique indique que les eaux pluviales seront infiltrées in situ (p. 4/38). Ce type de dispositif permet de désaturer les réseaux tout en valorisant les services rendus par les espaces verts.

L'autorité environnementale souligne toutefois que, compte-tenu de la pollution des sols, l'infiltration des eaux pluviales, qui paraît être une solution de gestion adaptée, doit être confirmée quant au risque d'entraînement des polluants par lessivage à la nappe.

3 Dans la suite du texte, l'indication de page : « n/38 » fera référence à la page concernée sur les 38 de la notice hydraulique

L'annexe hydraulique conclut (p. 9/38), que le débit global autorisé de rejet au réseau (limité à 1 l/s/ha pour vingt ans) sera donc de 3 l/s sur l'emprise du projet (trois hectares environ), se répartissant entre 1,4 l/s pour les toitures et de 1,6 l/s pour les voiries. La MRAe note que cette analyse correspond à zéro rejet au réseau des eaux pluviales réceptionnées par le parc paysager. La MRAe, se basant sur les informations de la page 81 de l'étude d'impact, à savoir que 55% de la superficie du projet sera un espace vert de pleine terre, estime à 15 500 m² environ la superficie de l'espace vert (au regard des 2,83 ha de la parcelle). Elle note que l'étude hydraulique ne s'accompagne pas de la justification du dimensionnement du parc paysager ni de la capacité du sol (au droit du parc) à infiltrer la pluie de retour vingt ans. La MRAe souligne par ailleurs que, compte-tenu de la pollution des sols, le risque de transfert de la pollution vers la nappe devra être évalué.

La MRAe note par ailleurs que le phénomène de remontée de nappe n'est pas pris en compte. L'étude d'impact doit être complétée pour présenter les modalités de surveillance des battements de nappe, et de rabattement de nappe pendant la phase chantier.

La MRAe note également l'analyse des incidences et des mesures pour la phase de réalisation qui n'aborde pas le traitement temporaire des eaux de ruissellement et la situation en cas de crue de débordement de la Seine ou de remontée de la nappe d'accompagnement.

(3) La MRAe recommande de présenter et justifier le dimensionnement et les capacités d'infiltration du parc paysager et de détailler la prise en compte du phénomène de remontée de nappe.

Le risque inondation

Le site du projet, localisé dans le lit majeur de la Seine, est soumis au risque d'inondation par débordement de la Seine. L'étude d'impact (p. 119), présente sa situation vis-à-vis de la carte des zones réglementaires du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la vallée de la Seine (prescrit le 14/05/1996 p. 233, mais

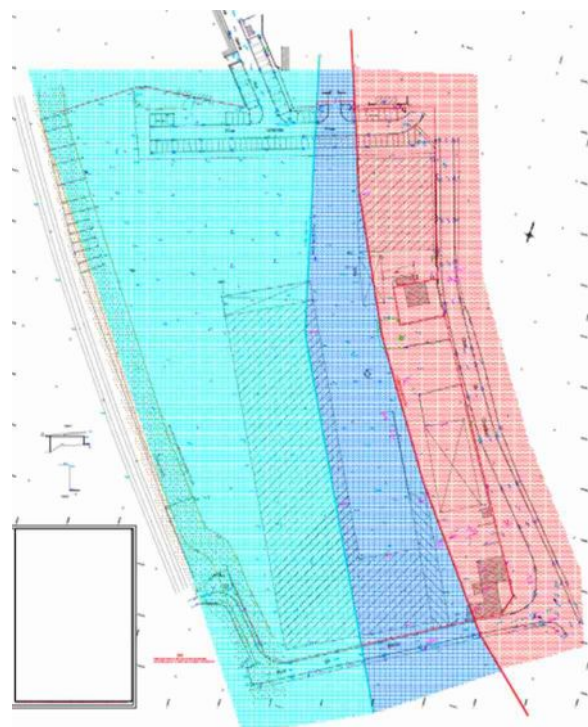


Figure 4: Zones du PPRI, source étude d'impact page 122

approuvé par le préfet de l'Essonne le 20 octobre 2003⁴).

Le projet s'implante dans trois zones du PPRI (zone à écoulement et expansions des crues d'aléas forts à très forts à l'est, zone urbanisée autre que les centres urbains d'aléas forts au centre de la parcelle et zone urbanisée autre que les centres urbains d'aléas moyens à l'ouest). Selon le rapport de présentation du PPRI, le site est concerné par trois zones, du fait de sa proximité immédiate avec la Seine (p.234). Les aléas sont définis comme suit :

- côté est, proche de la Seine : zone à écoulement et expansions des crues d'aléas forts à très forts (aléas très forts : zones de vitesses importantes où les hauteurs d'eau sont supérieures à un mètre et zones connexes au fleuve de vitesses faibles où négligeables où les hauteurs d'eau sont supérieures à deux mètres) ;
- au milieu de la parcelle : zone urbanisées autres que les centres urbains d'aléas forts (aléas forts : zones connexes au fleuve de vitesses faibles ou négligeables où les hauteurs d'eau sont comprises entre un et deux mètres et zones non connexes où les hauteurs sont supérieures à un mètre) ;

4 Disponible sur <http://www.essonne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Risques-naturels/Risque-inondation/PPRI-de-la-vallee-de-la-Seine>

12 220 m³ et conclut « à un excédent en déblais de 6 060 m³ et donc que le projet est pleinement en cohérence avec le PPRI concernant l'équilibre déblais/remblais ». La note ne présente toutefois pas le détail du calcul qui a conduit à cette valeur.

La MRAe constate la conclusion de cette étude. Sans préjudice de l'analyse de la compatibilité du projet avec le PPRI qui sera réalisée par l'autorité compétente, la MRAe note :

- d'une part, que le respect de certaines dispositions du PPRI n'est pas évident à la lecture de l'étude d'impact (caractère inondable des sous-sols et parkings⁵, réalisation de remblais pour le parc paysager et non pour des logements, etc.) ;
- d'autre part, que certaines évolutions du projet ne semblent pas favorables à une meilleure prise en compte du risque. Par exemple, l'espace paysager coté Seine est désormais en position de remblai et le coté opposé attenant à la voie ferrée offre quant à lui un décaissement du terrain (cf. figure 5). Le contraire aurait semblé-t-il été plus pertinent du point de vue du fonctionnement hydraulique. La MRAe fait remarquer que l'abaissement de la topographie serait en principe plus logique dans l'espace paysager que la réalisation de buttes. Par ce choix, le projet présenté parmi les alternatives étudiées ne répond pas à la première séquence d'évitement de l'incidence d'occupation dans le lit majeur de cours d'eau.

La MRAe conclut à l'absence d'évaluation sérieuse des impacts du projet liés au risque inondation ainsi que l'absence de vérification de la faisabilité des mesures proposées.

(4) La MRAe recommande d'évaluer précisément les impacts du projet sur le risque inondation, de proposer des mesures adaptées en cas d'inondation et de modifier le projet le cas échéant (topographie).

3.3. Les déplacements et pollutions associées (bruit, air)

Bien que la RN7 soit proche, l'accès routier au site est contraint par la présence de la Seine et des voies du RER D.

Le secteur est aujourd'hui desservi par le quai de Châtillon (RD 931), qui permet de rejoindre la RN7 au sud et Juvisy et Draveil au nord. La RN7 est également accessible par le nord, via la rue Carnot et un passage sous les voies du RER.



Figure 6: Passage piéton sous les voies SNCF - Source étude d'impact



Figure 7: Plan prévisionnel des déplacements (source : étude d'impact)

5 La MRAe souligne par exemple, page 255 de l'étude d'impact, qu'en cas de crue de la Seine pour les pluies de retour dix ans et trente ans, « les accès aux parkings pensés à l'opposé de la Seine seront maintenus » ce qui suggère qu'ils ne seront pas totalement inondés.

Une campagne de comptages de véhicules a été réalisée en mars 2017 sur six carrefours. L'étude d'impact indique que malgré un trafic dense, les conditions de circulation et de desserte du quartier restent satisfaisantes.

Le site est à environ 400 m à pied de la gare « Viry-Châtillon » sur la ligne D du RER. Cette gare est accessible depuis la rue de Seine par un passage sous les voies ferrées très peu accessible aux vélos (pas de pistes) et aux piétons, notamment handicapés, en raison de trottoirs étroits (p. 159).

Les impacts du projet sur la circulation ont été évalués. Les résultats de la simulation de trafic routier engendré par le projet montrent que le réseau local est en mesure d'absorber le trafic induit par le projet, même si le trafic sera dense par endroit.

Concernant les déplacements alternatifs à la voiture (vélo et marche), le projet (p. 72) prévoit des locaux vélo répartis sur tout le programme de façon à ce que chaque futur habitant puisse y accéder facilement. Ces locaux se répartissent en sous-sol, ou en rez-de-chaussée de certaines cages d'escalier ou encore dans un local extérieur (à proximité de l'entrée n° 8). De plus, chacune des cages d'escalier dispose d'un local voitures d'enfants (poussettes) accessible par les parties communes.

L'étude d'impact (p. 159) indique que la circulation des piétons aux alentours du site de projet n'est pas satisfaisante en matière de sécurité et de confort, en raison des vitesses pratiquées sur le Quai de Châtillon, du faible nombre de passages piétons protégés par des feux ou des dispositifs de ralentissement, et de la faible largeur des trottoirs sur certaines sections. La MRAe note que diverses mesures d'amélioration des mobilités actives et la sécurisation des accès sont prévues (p. 257), dont l'aménagement de boxes vélos sécurisés dans les parties communes, la suppression des emmarchements dans le passage souterrain, la mise en zone 30 de la rue de la Grande Rive et des nouveaux accès routiers, l'aménagement des bords de Seine de manière qualitative avec des cheminements piétons confortables.

Elle note toutefois que « *la création d'un aménagement cyclable du quai de Châtillon (D931) n'est pas envisageable compte-tenu du trafic, du taux élevé de poids-lourds et de la largeur limitée de l'axe à certains endroits* » (p.257). Les apports possibles du projet à la conversion de ce quai de Châtillon en une voirie plus urbaine, notamment par des cheminements piétonniers en bordure du parc, ne sont pas spécifiés et qu'une véritable stratégie quantifiée de répartition modale soit proposée.

(5) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en spécifiant les apports possibles du projet à la conversion du quai de Châtillon en une voirie plus urbaine et en proposant une stratégie quantifiée de répartition modal.

La qualité de l'air

L'état initial de la qualité de l'air est correctement renseigné. Une campagne de mesures in situ a été réalisée (p. 226). Le dossier présente également (p. 185) les valeurs mesurées, en dioxyde d'azote (NO₂) à la station Airparif la plus proche du site du projet (station de fond d'Évry). Les valeurs mesurées sur les années 2017 à 2019 sont comprises entre 27 et 33 ug/m³ et inférieures à la valeur limite réglementaires de 40ug/m³.

D'après les simulations réalisées dans le cadre de l'étude Air et santé, entre la situation actuelle et future, les émissions augmentent d'environ 1,5% à l'horizon 2030 du fait des rejets des nouvelles constructions et du trafic routier généré par le projet (p. 242 et 262). Toutefois, l'étude d'impact (p.278) conclut à une diminution des émissions de NO₂ et peu de différences entre l'exposition des populations en situation « fil de l'eau » et en situation « avec projet », compte-tenu des améliorations technologiques apportées aux véhicules.

Par ailleurs, une évaluation des risques sanitaires a été réalisée, concluant que « *les quotients de dangers et excès de risques individuels sont inférieurs aux valeurs seuils d'acceptabilité du risque pour tous les scénarios étudiés* » (p.289).

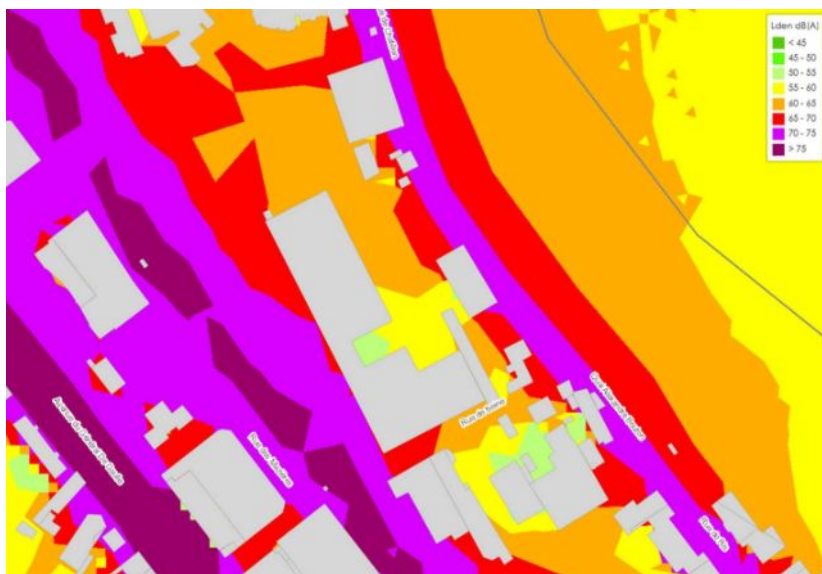


Figure 8: carte non présentée dans l'étude d'impact exposant le cumul des pollutions sonores (source AirParif)

entre 52 et 65 dB (A) le jour et entre 42,5 et 57,5 dB(A) la nuit (p. 234). La MRAe fait remarquer que ces niveaux sont supérieurs aux valeurs de l'Organisation mondiale de la santé qui préconise, pour les zones résidentielles, un maximum de 55dB(A) le jour et à 30 sB(A) la nuit.

La MRAe relève l'absence de points de mesure le long de la voie de chemin de fer.

Concernant les pollutions sonores engendrées par le projet, une étude acoustique a été conduite pour évaluer les nuisances engendrées par les caissons d'extraction de l'air en toiture des bâtiments. L'étude d'impact (p. 298) mentionne la mise en place de silencieux afin de respecter les émergences réglementaires.

L'étude d'impact prévoit par ailleurs l'isolation acoustique des façades exposées au bruit, calculée selon le classement des infrastructures ferroviaires et routières (p. 303). Mais elle ne présente pas d'autres mesures pour atténuer l'impact des pollutions sonores sur les futurs habitants, y compris quand les fenêtres sont ouvertes, comme par exemple l'agencement des façades, des logements, ou encore la construction d'un mur anti bruit.

Pour la MRAe, une modélisation acoustique des pollutions sonores en provenances de la voie ferrée et de la voie routière auxquelles seront exposés les habitants du projet est donc nécessaire.

(6) La MRAe recommande de :

- de caractériser le bruit généré par la voie ferrée et de modéliser les nuisances sonores en provenance de la voie ferrée et du quai Châtillon ;
- évaluer les enjeux sanitaires potentiels et proposer des mesures pour atténuer l'impact des pollutions sonores sur les futurs habitants.

3.4. La biodiversité et le paysage

Les espaces extérieurs du site d'étude sont actuellement composés de nombreuses surfaces de stockage de matières premières, le long des bâtiments et limites du terrain, de voies de circulation pour accéder à ces zones d'entreposage et de places de stationnement pour véhicules légers et poids lourds (p. 60). On ne retrouve aucun espace vert au sein du site du projet.

L'étude d'impact (p. 237) indique que le projet s'implante dans le secteur affecté par le bruit de la voie de RER D classée en catégorie 2 dans l'arrêté préfectoral du 20 mai 2003 relatif au classement sonore du réseau ferroviaire dans différentes communes du département de l'Essonne, et dans le secteur affecté par le bruit de la RN7 et du quai de Châtillon (RD 931) toutes deux classées en catégorie 3 selon les arrêtés préfectoraux du 20 mai 2003 et du 28 février 2005 relatifs au classement sonore du réseau routier national et du réseau routier départemental dans l'Essonne. La MRAe note que le bruit est un enjeu fort du projet.

Une étude acoustique a été réalisée afin de caractériser l'état initial. Elle met en évidence des niveaux sonores compris

La biodiversité

Alors que la vallée de Seine est un corridor écologique majeur, l'étude d'impact ne traite pas spécifiquement de l'enjeu biodiversité. Elle précise toutefois (p. 19) que « *de façon générale, multiplier l'aménagement des corridors verts favorise le développement de la biodiversité. Ce projet paysager permettra ainsi, de ménager des espaces refuges pour la faune et la flore, ainsi que de favoriser le développement des espèces régionales* ».

La MRAe note également que le terrain est actuellement essentiellement artificialisé et que le futur parc a vocation à proposer « *un espace de pédagogie pour la biodiversité* ». Le parc situé en bord de Seine accueillera « *en plus du jardin de pluie, des nichoirs, différents types de prairies afin de créer diverses espaces d'habitats mettant en lien les différentes strates végétales* » (p. 19) .

Le paysage

L'étude d'impact et la notice paysagère jointe au dossier fournissent quelques éléments d'analyse paysagère issus du plan local d'urbanisme de la commune (p. 81 et suivantes). Le projet est en outre situé à proximité immédiate du site inscrit dit des « Rives de Seine » qui concerne la vallée de la Seine sur environ 25 km (p. 90), mais ce sujet n'est pas étudié dans l'étude d'impact⁶.

Par comparaison avec la version précédente, la MRAe note que l'étude d'impact a bien inclus quelques visuels des abords du site (p. 61). Mais l'analyse reste insuffisante compte tenu de l'enjeu paysager du projet situé sur les berges de la Seine à proximité du site inscrit des rives de Seine. Le site est en effet visible depuis le quai des Dames situé rive droite. La MRAe indique que pour caractériser l'état initial, des vues sur le site depuis la rive opposée sont nécessaires.

Quelques visuels d'insertion du projet sont présentés dans l'étude d'impact (p. 6). Le projet a prévu des volumes et une hauteur de bâti modestes (R + 3 + attique) afin de s'insérer dans le paysage. Il prévoit aussi des ouvertures et percées visuelles (par exemple entre les bâtiments 2 et 3).

La MRAe relève que l'étude d'impact, dans un tableau inséré en p. 321, conclut à un impact positif du projet sur le paysage, sans qu'une véritable analyse des effets du projet ne soit menée. Des visuels et des coupes permettant d'apprécier l'effet des buttes préconisées sur les perceptions proches et lointaines et le lien entre le projet et la plateforme du Port Longuet situé en contrebas devront être explicités.

(7) La MRAe recommande de :

- mieux expliciter les effets du projet et l'impact des dénivelés proposés sur le paysage et sur les perceptions proches et lointaines, tant depuis les nouveaux logements que depuis la rive opposée de la Seine et en lien avec la plateforme du Port Longuet située en contrebas,
- présenter des vues et des coupes sur le site, incluant les buttes et la plateforme du Port Longuet, avant et après projet.

3.5. Les énergies renouvelables

La faisabilité d'utiliser les énergies renouvelables a été étudiée. Finalement, le scénario utilisant le gaz de ville est retenu alors qu'il ne s'agit pas d'une énergie renouvelable.

La MRAe ayant rendu [le 11 mars 2021 un avis sur l'extension du réseau de chaleur de Grigny/Viry Châtillon](#), elle s'interroge sur la possibilité du raccordement de cette opération à ce réseau.

(8) La MRAe recommande de justifier les choix énergétiques en précisant notamment les raisons de l'absence de raccordement au réseau géothermique dont l'extension est en cours sur les communes de Ris-Orangis, Grigny et Viry-Châtillon

⁶ Le chapitre II.5.1 sur les monuments classés (p. 186) affirme même que le projet ne s'implante pas à proximité d'un site inscrit.

3.6. La phase chantier

La MRAe relève que le chantier se déroulera en quatre phases de construction dont la durée n'est pas précisée. Cette remarque avait déjà été formulée dans l'avis de 2017.

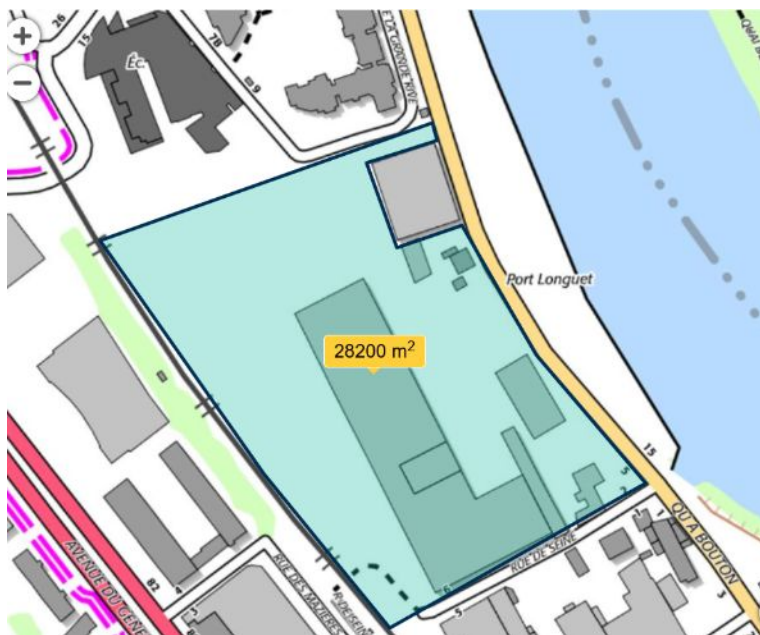


Figure 9: proximité du site du projet et du port Longuet (Port de Viry-Châtillon sur la Seine) source Géoportail

L'étude d'impact indique à nouveau (dans le tableau en p. 321) que les effets en phase de chantier sont potentiellement importants mais encore non connus. Le porteur de projet s'engage à réaliser un chantier à faible impact environnemental. L'étude d'impact décrit des pages 315 à 317 les mesures visant à prévenir les pollutions du sol, de l'air, les nuisances sonores, intégrant des considérations sur la gestion des déchets.

Toutefois, compte-tenu de la situation du projet en zone inondable, et comme la MRAe le demandait déjà dans son précédent avis, l'étude d'impact doit être complétée pour prendre en compte du risque d'inondation pendant le chantier. Des précisions étaient en particulier attendues quant aux éventuels rabattements de nappe, à la gestion de l'équilibre des déblais/remblais, à la saisonnalité du chantier, au suivi de la cote de la Seine, à la

gestion de l'alerte de crue, aux mesures de repli ou de protection du chantier en cas de crue, etc.

L'étude d'impact évoque en p. 51 la préparation du chantier comportant l'estimatif de production des déchets. La MRAe note pourtant l'absence d'évaluation des tonnages de déchets produits. L'étude d'impact (p. 63) évoque bien la proximité du site avec la Seine, mais ne fait à aucun moment mention de son possible usage pour le transport des déchets ou l'acheminement des matériaux de construction.

(9) La MRAe recommande :

- d'évaluer les tonnages de déchets issus du chantier ;
- de prendre des mesures de protection lors de la phase chantier (mesures de repli etc) compte tenu de la situation du projet en zone inondable ;
- d'examiner la possibilité d'utiliser la voie fluviale pour le transport des déchets/matériaux de construction afin de réduire le trafic des camions les émissions polluantes à l'atmosphère.

4. Suites à donner à l'avis de la MRAe

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public par voie électronique sur le projet.

Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de la participation du public par voie électronique prévue à l'[article L.123-2](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr

La MRAe rappelle que conformément au paragraphe IV de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

L'avis de la MRAe est disponible sur le site Internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France et sur celui de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France.

Fait et délibéré en séance le 18 novembre 2021

Étaient présents :

**Éric ALONZO, Hubert ISNARD, Noël JOUTEUR, Jean-François LANDEL,
Ruth MARQUES, François NOISETTE, Philippe SCHMIT, président.**

ANNEXE

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) La MRAe recommande de préciser dans l'étude d'impact les modalités d'association du public en amont du projet.....7
- (2) La MRAe recommande d'ajouter à l'étude d'impact, pour les enjeux les plus forts du projet, notamment l'eau et l'inondation, une section analysant l'articulation du projet avec les documents de planification existants.....8
- (3) La MRAe recommande de présenter et justifier le dimensionnement et les capacités d'infiltration du parc paysager et de détailler la prise en compte du phénomène de remontée de nappe.....11
- (4) La MRAe recommande d'évaluer précisément les impacts du projet sur le risque inondation, de proposer des mesures adaptées en cas d'inondation et de modifier le projet le cas échéant (topographie).....13
- (5) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en spécifiant les apports possibles du projet à la conversion du quai de Châtillon en une voirie plus urbaine et en proposant une stratégie quantifiée de répartition modal.....14
- (6) La MRAe recommande de : - de caractériser le bruit généré par la voie ferrée et de modéliser les nuisances sonores en provenance de la voie ferrée et du quai Châtillon ; - évaluer les enjeux sanitaires potentiels et proposer des mesures pour atténuer l'impact des pollutions sonores sur les futurs habitants.....15
- (7) La MRAe recommande de : - mieux expliciter les effets du projet et l'impact des dénivelés proposés sur le paysage et sur les perceptions proches et lointaines, tant depuis les nouveaux logements que depuis la rive opposée de la Seine et en lien avec la plateforme du Port Longuet située en contrebas, - présenter des vues et des coupes sur le site, incluant les buttes et la plateforme du Port Longuet, avant et après projet.....16
- (8) La MRAe recommande de justifier les choix énergétiques en précisant notamment les raisons de l'absence de raccordement au réseau géothermique dont l'extension est en cours sur les communes de Ris-Orangis, Grigny et Viry-Châtillon.....16
- (9) La MRAe recommande : - d'évaluer les tonnages de déchets issus du chantier ; - de prendre des mesures de protection lors de la phase chantier (mesures de repli etc) compte tenu de la situation du projet en zone inondable ; - d'examiner la possibilité d'utiliser la voie fluviale pour le transport des déchets/matériaux de construction afin de réduire le trafic des camions les émissions polluantes à l'atmosphère.....17