



Mission régionale d'autorité environnementale  
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré**  
**sur le projet de construction d'un programme immobilier**  
**mixte, 8-10-12-14 rue du Général de Gaulle**  
**à La Queue-en-Brie (94)**

N° APJIF-2022-038  
en date du 24/05/2022

# Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction d'un programme immobilier mixte, situé 8-10-12-14 rue du Général de Gaulle à La Queue-en-Brie (94), porté par Bouygues Immobilier et sur son étude d'impact, datée du 11 février 2022. Il est émis dans le cadre d'une procédure de permis de construire.

Ce projet vise à réaliser un projet immobilier de 237 logements sur quatre bâtiments en R+2+combles, avec quelques commerces, développant au total 16 884 m<sup>2</sup> de surface de plancher (SDP). Il s'implante sur une parcelle de 1,3 hectares, actuellement occupée par des locaux commerciaux et des parkings, au sein d'une zone d'activité le long de la rue du Général de Gaulle (RD4), particulièrement fréquentée et bruyante. Le projet a été soumis à évaluation environnementale par décision du préfet de la région Île-de-France n° DRIEE-SDDTE-2020-175 du 18 décembre 2020.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet concernent :

- la santé,
- le cadre de vie.

L'étude d'impact est claire, synthétique, bien illustrée. Elle est toutefois insuffisante sur certains enjeux, notamment le bruit, compte tenu de l'importance de cet enjeu. Elle ne permet pas d'apprécier de manière suffisamment précise le risque sanitaire auquel les habitants vont être exposés. La MRAe estime que le projet est susceptible de conduire à accueillir les habitants sur un site pollué et peu attractif. Elle estime donc nécessaire de revoir le projet pour réduire de manière significative les risques sanitaires, et le cas échéant de mener une évaluation environnementale à une échelle plus large.

Les principales recommandations de la MRAe sont de :

- présenter un bilan carbone de l'opération incluant les démolitions et l'analyse du cycle de vie des matériaux utilisés pour le projet.
- préciser l'état d'avancement du projet de déviation de la RD4
- préciser le régime d'évaluation environnementale s'appliquant à la requalification de la RD4, et les mesures nécessaires à une échelle plus large pour éviter, réduire et si besoin compenser les incidences de cette opération sur l'environnement et la santé
- mieux caractériser les expositions des futurs usagers et habitants aux pollutions sonores et atmosphériques observées sur le site et modéliser les niveaux de pollutions auxquels seront exposés les habitants, retenir les valeurs guides et les recommandations de l'OMS et présenter en conséquence des mesures adaptées pour éviter ou réduire les impacts sanitaires du projet ;
- approfondir les diagnostics des pollutions des sols et, en conséquence, de confirmer les mesures de gestion qui seront mises en oeuvre pour garantir l'absence de risques sanitaires pour les futurs occupants ;
- apporter des garanties sur l'amélioration à court terme du cadre de vie des habitants du projet ou d'évaluer, le cas échéant, les incidences sur la santé de l'absence d'attractivité du cadre de vie actuel

La MRAe a par ailleurs recommandé à la commune de La Queue-en-Brie de prendre toute disposition adéquate à l'issue de l'instruction de la demande de permis de construire pour s'assurer de l'absence de risques sanitaires pour les futurs occupants .

La MRAe a formulé d'autres recommandations plus ponctuelles, 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.....	6
<b>1. Présentation du projet.....</b>	<b>6</b>
1.1. Contexte et présentation du projet.....	6
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	8
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	8
<b>2. L'évaluation environnementale.....</b>	<b>8</b>
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.....	9
<b>3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....</b>	<b>10</b>
3.1. La santé.....	10
3.2. Le cadre de vie et les déplacements.....	12
<b>4. Suites à donner à l'avis de la MRAe.....</b>	<b>13</b>
<b>ANNEXE.....</b>	<b>14</b>
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	15

# Préambule

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'environnement<sup>1</sup> 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.

\* \* \*

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par le maire de La Queue-en-Brie pour rendre un avis sur le projet de construction d'un programme immobilier mixte, situé 8-10-12-14 rue du Général de Gaulle à La Queue-en-Brie (94), porté par Bouygues Immobilier, et sur son étude d'impact datée du 11 février 2022.

Le projet est soumis à un examen au cas par cas en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39 du tableau annexé à cet article). Il a fait l'objet d'une décision de soumission à évaluation environnementale du préfet de la région Île-de-France n° DRIEE-SDDTE-2020-175 du 18 décembre 2020.

Cette saisine étant conforme au 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 28 mars 2022. Conformément au 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 cette date.

Conformément aux dispositions du 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<sup>er</sup> avril 2022. Sa réponse du 29 avril 2022 est prise en compte dans le présent avis.

La MRAe s'est réunie le 24 mai 2022. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de construction d'un programme immobilier mixte, 8-10-12-14 rue du Général de Gaulle à La Queue-en-Brie (94).

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

---

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).

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.

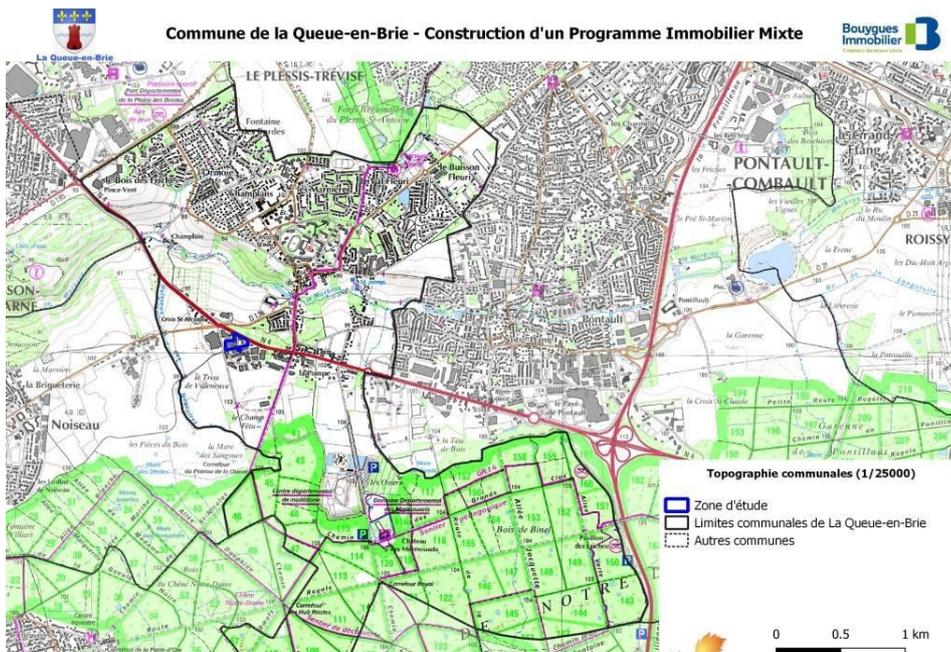
Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des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

# Avis détaillé

## 1. Présentation du projet

### 1.1. Contexte et présentation du projet

Située à 18 km de Paris, dans Val-de-Marne, en bordure de la Seine-et-Marne, La Queue-en-Brie est « la commune la plus à l'est de la petite couronne de Paris » (p.13 de l'étude d'impact). Elle comptait 11 909 habitants en 2018 et fait partie de l'établissement public territorial Grand Paris Sud Est Avenir.



Le projet s'implante à l'écart du centre ville, sur une parcelle de 1,3 hectares, actuellement occupée par des locaux commerciaux et des parkings, au sein d'une zone d'activité située le long de la rue du Général de Gaulle (RD4).



Le projet vise à réaliser un ensemble immobilier de 237 logements répartis au sein de six bâtiments en R+2+attiques (p.114), ainsi que quelques commerces. Il développe au total 16 884 m<sup>2</sup> de surface de plancher (SDP), dont 1 868 m<sup>2</sup> de commerces. Il prévoit également des noues, des espaces de pleine terre, des toitures végétalisées, et un aménagement des

Illustration 2: Illustration du projet (étude d'impact, p.114)

espaces publics. Le projet conduira à la démolition de bâtiments d'entreprises (magasin de mobilier, pavillons témoins, etc.).

Des stationnements sont prévus : 202 places de parking en sous-sol et 73 places de parking en aérien, notamment en cœur d'îlot.



Illustration 3: localisation des stationnements (principalement en sous-sol) source Etude d'impact p.118



Illustration 4: plan masse du projet source étude d'impact p.115

L'imperméabilisation de la parcelle sera importante comme en témoignent ces illustrations qui montrent une couverture importante des surfaces soit par des stationnements en infrastructure et des bâtiments soit par des stationnements de surface.

Pour la MRAe, le maître d'ouvrage doit évaluer les incidences du projet sur le climat et la vulnérabilité du projet au changement climatique. La production d'un bilan carbone est donc attendue alors que le dossier reste très lacunaire sur cette thématique.

**(1) La MRAe recommande de présenter un bilan carbone de l'opération incluant les démolitions et l'analyse du cycle de vie des matériaux utilisés pour le projet.**

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

Le dossier ne précise pas les modalités d'association du public en amont du projet.

## 1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet sont :

- la santé,
- le cadre de vie.

# 2. L'évaluation environnementale

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

Sur la forme, l'étude d'impact est claire, synthétique et bien illustrée.

Sur le fond, la MRAe estime que les enjeux les plus forts nécessitent des approfondissements (voir partie 3). L'étude d'impact met en avant la prise en compte de certains enjeux dès la conception (bruit, paysage, etc.) mais la MRAe constate que certains points de vigilance (logements mono-orientés par exemple) ne donnent pas lieu à des réponses suffisantes pour traiter l'enjeu (bruit en l'espèce).

Elle estime également (voir partie 2) qu'une évaluation environnementale sur un périmètre plus large serait justifiée pour prévoir, à une échelle adaptée, des mesures pertinentes pour éviter, réduire ou compenser les incidences des opérations prévues le long de la RD4.

## 2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact ne prévoit pas de chapitre justifiant de l'articulation du projet avec les documents de planification. Ces documents (PLU, SDAGE, SRCE, etc) sont toutefois bien identifiés dans l'analyse des enjeux concernés.

Concernant le plan local d'urbanisme (PLU), l'étude d'impact rappelle à plusieurs occasions que le projet respecte les dispositions (locaux vélos, recul par rapport à la RD4, stationnement, etc.) et s'inscrit dans le cadre de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) n°1 « de la Route Départementale 4 » du PLU, qui vise la requalification de la RD en boulevard urbain. Cette OAP est rappelée dans l'étude d'impact (p.18). L'étude d'impact s'attache à justifier l'articulation avec les objectifs de cette OAP (meilleure structuration de l'espace, densification, mixité, etc.). Pour la MRAe, l'étude devrait démontrer, pour les logements implantés le long de la RD4, que le projet répond pleinement à l'objectif « Tenir compte des nuisances sonores

actuelles en y adaptant la conception des futurs logements (isolation, orientation des pièces, etc.) et en permettant une implantation en retrait de la RD4 » de cette OAP.

**(2) La MRAe recommande de démontrer la compatibilité du projet avec l'OAP n°1 du PLU en ce qui concerne notamment la prise en compte dans la conception des futurs logements des nuisances sonores (orientation des pièces notamment).**

### 2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact s'attache à justifier le projet au regard des besoins de développement de la commune, de la reconversion d'un site déjà artificialisé et de la perspective de la requalification de la RD4. Elle met en avant les évolutions du projet au regard des solutions de substitution (p.105). Les alternatives éventuellement étudiées ne sont toutefois pas détaillées.



Illustration 6: Plan de situation -Source permis de construire



Illustration 5: Plan de masse - Source permis de construire

La MRAe constate *in fine* que le projet conduit à exposer des habitants à des pollutions importantes, dans un secteur peu qualitatif. La restructuration de la RD4 est présentée comme devant améliorer notablement l'environnement du projet et le justifiant. Mais la MRAe note que le calendrier et les modalités de cette restructuration ne sont pas détaillés. Elle note également qu'elle est largement conditionnée « à un projet de déviation de cet axe au sud de la zone d'activité et inscrit dans les documents d'urbanisme (PLU d'Ormesson-sur-Marne et de la Queue-en-Brie) sous forme d'emplacements réservés. Cependant, ce projet n'est à ce jour pas confirmé par le Conseil Départemental du Val-de-Marne » (p.19). Il reste donc hypothétique en l'état des informations dont dispose la MRAe.

Par ailleurs, d'autres opérations sont également prévues le long de la RD4, au nord du projet, comme le souligne l'étude d'impact pour qui ces opérations « participeront à la requalification de la RD4 et à sa transformation en boulevard urbain » (p.155). Pour la MRAe, la requalification de la RD4 en un boulevard urbain bordé d'opérations de construction pourrait être considérée comme un projet unique, à appréhender de manière globale conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, et ce projet d'ensemble pourrait relever d'une seule évaluation environnementale. Cette démarche pourrait permettre de préciser les enjeux de ce projet, ses incidences potentielles, directes et indirectes, et d'identifier ensuite les dispositions adaptées pour éviter, réduire et si besoin compenser ces incidences, dont certaines relevant des collectivités territoriales, d'autres des promoteurs des opérations de reconstruction.

**(3) La MRAe recommande de :**

- préciser l'état d'avancement du projet de déviation de la RD4 ;
- reconsidérer le périmètre du projet et de son évaluation environnementale à l'échelle de l'ensemble des opérations immobilières liées à la future requalification de la RD4, y compris celle-ci, et définir en consé-

quence les mesures à prévoir, à cette échelle plus large, pour éviter, réduire et, à défaut, compenser les incidences du projet sur l'environnement et la santé.

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

#### 3.1. La santé

##### ■ Le bruit et l'air

Le projet est localisé pour partie en bordure de la RD4, qui supporte un trafic journalier de 33 000 véhicules. Le site est donc exposé à des pollutions sonores et atmosphériques potentiellement importantes.

Concernant le bruit, l'étude d'impact note (p.71), au regard des données disponibles (BruitParif notamment) que « les valeurs limites jour (68 dBA) et nuit (62 dBA) sont toutes les deux dépassées juste au bord de la D4 ». L'enjeu est reconnu comme fort et l'étude d'impact souligne que « les logements mono-orientés le long de la RD4 représentent un point faible du projet car cela ne ménage pas de pièce calme pour les occupants ». La caractérisation de l'état sonore initial n'est basée que sur les cartes stratégiques de bruit de la zone.

Les mesures de réduction prévues consistent en un éloignement des bâtiments de 12 mètres par rapport à la RD4 (le PLU imposant un tel retrait minimum, justifié par la future requalification de la RD avec des espaces publics et des contre-allées), un isolement acoustique (avec un objectif de 42 dB le long de la RD4), la conception du projet permettant de préserver les bâtiments en cœur d'îlot, des plantations d'arbres pour « atténuer les effets psychologiques liés à la perception des nuisances sonores », et, pour les logements mono-orientés, des loggias qui « offriront aux occupants un recul supplémentaire de quelques mètres, contribuant ainsi à atténuer davantage le niveau des émissions sonore ». Des mesures sont prévues pour s'assurer du respect des normes réglementaires diurnes et nocturnes (p. 161).

Pour la MRAe, ces mesures de réduction sont nettement insuffisantes. Leur efficacité (éloignement, plantations, loggias alors que les façades ne sont pas éloignées) n'est pas démontrée. Le bruit dans les logements n'est pas évalué, fenêtres ouvertes par exemple. Compte-tenu de l'acuité de cet enjeu, pour la MRAe, il convient de réaliser une campagne de mesures des niveaux sonores en l'état initial et une modélisation des niveaux de bruit auxquels seront exposés les habitants, en particulier sur les lots situés le long de la RD4, en tenant compte des bruits supplémentaires résultant des déplacements sur le site.

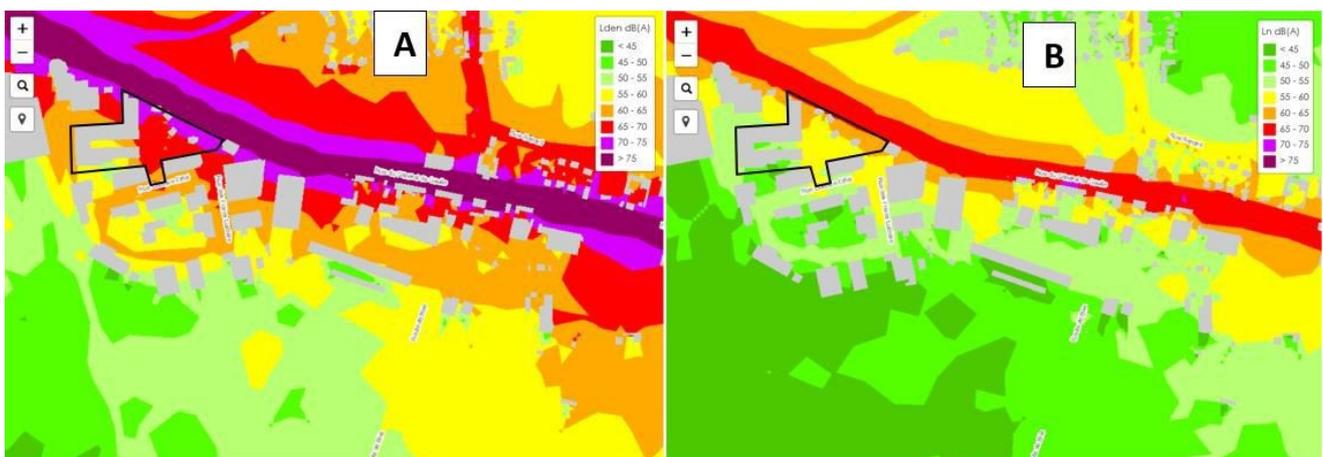


Illustration 7: Cartographie du bruit cumulé en 2017 (source : Bruit Parif / étude d'impact p.78)

L'étude d'impact indique en effet (p.148) que « la majorité du flux automobile emprunte l'accès situé rue des Frères Lumières au droit du bâtiment A, la présence d'un second accès rue Gustave Eiffel contribuera à séparer les flux ». Ainsi, pour la MRAe, à l'entrée du quartier, le cumul des pollutions sonores risque d'aggraver encore la situation et le risque sanitaire.

Dans un souci de protection de la santé humaine, la MRAe suggère de se référer aux valeurs de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) comme éléments de référence pour les mesures de réduction du bruit. Elle a établi à 54dB(A) en journée et 44dB(A) la nuit les seuils de bruit extérieurs à partir desquels la forte gêne et les perturbations du sommeil sont susceptibles d'avoir un impact sur la santé humaine. Ces niveaux sont très largement dépassés sur le site du projet.

Sur cette base, il conviendra de prendre les mesures d'évitement et, à défaut, de réduction adaptées : l'étude d'impact doit selon la MRAe envisager d'autres dispositions pour prévenir l'exposition de populations aux pollutions sonores et en assurer le confort (réimplantation ou nouvelle reconfiguration du projet, protection à la source, positionnement des pièces et double orientation systématique des logements les plus exposés, régulation des flux, etc.).

La MRAe note par ailleurs que les bâtiments les plus exposés (halls A1 à A3 et B) sont ceux devant accueillir les logements sociaux (halls A) ou ceux destinés à l'accession sociale (hall B), ce qui est de nature à aggraver les inégalités sociales et environnementales bien identifiées comme un enjeu régional à traiter<sup>2</sup>.

#### **(4) La MRAe recommande de :**

- réaliser un état initial des nuisances sonores et modéliser l'état projeté pour évaluer précisément l'exposition des futurs habitants et usagers aux pollutions sonores, y compris en effets cumulés avec les nouveaux flux générés par les projets immobiliers du secteur ;
- retenir les recommandations de l'OMS comme valeurs de référence pour la prise en compte des effets du bruit sur la santé ;
- définir en conséquence des mesures adaptées pour éviter ou, à défaut, réduire les impacts sanitaires du projet.

Concernant la pollution de l'air, l'étude d'impact estime que, sur la base des données Airparif, « la qualité de l'air (...) est globalement bonne » sur la commune, mais elle note que « les valeurs réglementaires du dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) sont ponctuellement dépassées aux abords des routes majeures (RD104, RD4, RD185) » ; les valeurs réglementaires des particules fines « ne sont dépassées qu'à proximité des axes de transport ».

Elle met en avant que le projet aura un impact faible sur le trafic de la RD4 (300 véhicules en plus au maximum) et que le schéma de circulation retenu, au sein du quartier, permet de fluidifier la circulation. Pour la MRAe, comme pour le bruit, il est nécessaire de mieux caractériser cet enjeu pour les logements les plus exposés, notamment le long de la RD4 et à son intersection avec la rue des Frères Lumières, et de prendre toutes mesures nécessaires pour en éviter et, à défaut, réduire les incidences sur la santé, compte tenu des valeurs-guides actualisées de l'OMS.

#### **(5) La MRAe recommande de :**

- réaliser un état initial des pollutions atmosphériques et modéliser l'état projeté pour évaluer précisément l'exposition des futurs habitants et usagers à ces pollutions ;
- retenir les valeurs-guides actualisées de l'OMS comme valeurs de référence pour la prise en compte des effets de ces pollutions sur la santé ;
- définir en conséquence des mesures adaptées pour éviter ou, à défaut, réduire les impacts sanitaires du projet.

---

<sup>2</sup> Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France, juin 2017, note rapide « inégalités environnementales et sociales sont étroitement liées en Île-de-France ».

## ■ La pollution des sols

L'étude d'impact rappelle l'occupation historique du site, qui a notamment accueilli des activités commerciales et industrielles dont un garage et un atelier de mécanique, référencés dans la base de données des anciens sites industriels et activités de service (Basias). Une station-service et un garage, en activités, sont également localisés à proximité. Un diagnostic a été réalisé en avril 2020, qui a mis en évidence :

- des anomalies en métaux lourds notamment en plomb et potentiellement en mercure ;
- l'absence de concentration notable en polychlorobiphényles (PCB), hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), hydrocarbures totaux (HCT), benzène, toluène, éthyle-benzène et xylènes (BTEX) et composés organo-hydrogénés volatils (COHV) ;
- une concentration notable en naphthalène (substance volatile) sur un point de prélèvement.

Un risque potentiel est donc identifié. L'étude d'impact souligne (p.137) que « *ce premier repérage sera affiné au moment de la démolition des bâtiments existants, pour préciser les substances polluantes en cause et notamment le mercure* ». Des mesures sont d'ores et déjà prévues, telles que le décaissage et l'évacuation des terres (sur une épaisseur de 50 cm) en filières adaptées. D'autres doivent être envisagées en fonction des pollutions trouvées : information des propriétaires, revêtement isolant, étude des transferts sol/air intérieur pour s'assurer « *qu'il n'y a aucun danger pour les futurs occupants* ».

Pour la MRAe, compte tenu des réserves qui subsistent et qui seront à lever après la démolition des bâtiments existants, il importe de compléter l'étude d'impact des éléments issus des diagnostics nécessaires pour analyser la pollution des sols et l'existence éventuelle de gaz du sol (mercure, PCE/ TCE/ BTEX, etc..) et confirmer l'absence de risques sanitaires pour les futurs occupants. Ces analyses devront être suivies de l'élaboration d'un plan de gestion garantissant la compatibilité du site avec les usages projetés sur la base d'une analyse des risques sanitaires résiduels.

**(6) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par les diagnostics nécessaires des pollutions des sols, ainsi que par le plan de gestion et l'analyse des risques sanitaires en résultant pour les futurs occupants et lors de la phase de chantier.**

## 3.2. Le cadre de vie et les déplacements

Le projet s'inscrit dans une zone d'activité, le long de la RD4. Comme le souligne l'étude d'impact (p.14) : « *Situé dans un quartier légèrement excentré du centre-ville, le terrain est marqué par la présence d'un bâti essentiellement tourné vers de l'activité et caractérisé par une hétérogénéité le rendant peu attractif et parfois même chaotique* ».

Le projet entend contribuer à la mutation de ce secteur. Les constructions s'intègrent également (p.114) dans un projet plus global de restructuration de l'espace public. L'étude d'impact signale par ailleurs (p.91) que « *l'emprise est enserrée dans la zone d'activité mais se situe à proximité immédiate des horizons du plateau* ». Les espaces naturels au sud sont ainsi propices « *à la pratique du vélo de loisir* ». Elle met en avant la proximité du réseau de transports en commun, avec la proximité de deux arrêts de bus : la ligne n°2 à 300 mètres qui relie les gares de Sucy Bonneuil (RER A) et d'Émerainville-Pontault Combault (Ligne R - RER E), et la ligne n°7 à 400 mètres qui relie la gare de Champigny (RER A) au centre commercial *Les 4 Chênes*. Le projet prévoit « *en respect des règles du PLU, 8 locaux vélos en sous-sol* » (p.150), sans plus de précisions sur leur accessibilité.

L'étude d'impact souligne en revanche (p.149) « *le caractère fortement routier et relativement inadapté à la pratique du vélo de l'environnement immédiat du site de projet, ce qui rend difficile l'accès au village et au centre-ville par la D136, tout comme l'accès depuis le site de projet aux commerces de la RD4 et au centre commercial Les 4 Chênes de Pontault-Combault* ». La requalification de la RD4 doit y remédier.

Pour la MRAe, en l'absence de garantie sur la mutation globale du secteur et la requalification de la RD4, les futurs habitants seront conduits à vivre plus ou moins durablement dans un environnement pollué et peu qualitatif, sans aménités, avec des possibilités de déplacement en modes actifs extrêmement limitées et dissuasives dans le secteur. Ce type d'aménagement est donc, selon la MRAe, peu favorable à la santé et, plus globalement, à un urbanisme de transition. Cette incidence n'est pas évaluée ni prise en compte dans l'étude d'impact.

Enfin, d'après le maître d'ouvrage, le projet « *satisfait aux exigences de la réglementation thermique RT2012* ». La MRAe rappelle que depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022 la réglementation environnementale (RE) 2020 est applicable à la construction de bâtiments neufs à vocation résidentielle d'une surface de référence supérieure à 50 m<sup>2</sup>. Il lui apparaît donc nécessaire de justifier du respect de ces dispositions.

**(7) La MRAe recommande d'évaluer les incidences des conditions de mobilité dégradées actuelles sur la santé et le cadre de vie des futurs habitants et d'apporter des garanties sur l'amélioration à court terme de ces conditions ou, à défaut, de reconsidérer le projet ou son calendrier.**

**(8) La MRAe recommande à la commune de La Queue-en-Brie de prendre toute disposition adéquate à l'issue de l'instruction de la demande de permis de construire pour s'assurer de l'absence de risques sanitaires pour les futurs occupants.**

## 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.

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.123-19](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage 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 : [mae-idf@developpement-durable.gouv.fr](mailto:mae-idf@developpement-durable.gouv.fr)

La MRAe rappelle que, conformément au 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.

**Délibéré en séance le 24 mai 2022**

**Siégeaient :**

**Éric ALONZO, Noël JOUTEUR, Jean-François LANDEL, Ruth MARQUES, Brian PADILLA,  
Sabine SAINT-GERMAIN, Philippe SCHMIT, président.**

# ANNEXE

## Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) La MRAe recommande de présenter un bilan carbone de l'opération incluant les démolitions et l'analyse du cycle de vie des matériaux utilisés pour le projet.....8
- (2) La MRAe recommande de démontrer la compatibilité du projet avec l'OAP n°1 du PLU en ce qui concerne notamment la prise en compte dans la conception des futurs logements des nuisances sonores (orientation des pièces notamment).....9
- (3) La MRAe recommande de : - préciser l'état d'avancement du projet de déviation de la RD4 ; - reconsidérer le périmètre du projet et de son évaluation environnementale à l'échelle de l'ensemble des opérations immobilières liées à la future requalification de la RD4, y compris celle-ci, et définir en conséquence les mesures à prévoir, à cette échelle plus large, pour éviter, réduire et, à défaut, compenser les incidences du projet sur l'environnement et la santé.....9
- (4) La MRAe recommande de : - réaliser un état initial des nuisances sonores et modéliser l'état projeté pour évaluer précisément l'exposition des futurs habitants et usagers aux pollutions sonores, y compris en effets cumulés avec les nouveaux flux générés par les projets immobiliers du secteur ; - retenir les recommandations de l'OMS comme valeurs de référence pour la prise en compte des effets du bruit sur la santé ; - définir en conséquence des mesures adaptées pour éviter ou, à défaut, réduire les impacts sanitaires du projet.....11
- (5) La MRAe recommande de : - réaliser un état initial des pollutions atmosphériques et modéliser l'état projeté pour évaluer précisément l'exposition des futurs habitants et usagers à ces pollutions ; - retenir les valeurs-guides actualisées de l'OMS comme valeurs de référence pour la prise en compte des effets de ces pollutions sur la santé ; - définir en conséquence des mesures adaptées pour éviter ou, à défaut, réduire les impacts sanitaires du projet.....11
- (6) La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par les diagnostics nécessaires des pollutions des sols, ainsi que par le plan de gestion et l'analyse des risques sanitaires en résultant pour les futurs occupants et lors de la phase de chantier.....12
- (7) La MRAe recommande d'évaluer les incidences des conditions de mobilité dégradées actuelles sur la santé et le cadre de vie des futurs habitants et d'apporter des garanties sur l'amélioration à court terme de ces conditions ou, à défaut, de reconsidérer le projet ou son calendrier.....13
- (8) La MRAe recommande à la commune de La Queue-en-Brie de prendre toute disposition adéquate à l'issue de l'instruction de la demande de permis de construire pour s'assurer de l'absence de risques sanitaires pour les futurs occupants.....13

