



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable**



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

Avis délibéré
sur le projet d'aménagement « Val-de-Fontenay /
Alouettes » et de plan local d'urbanisme (PLU) de Fontenay-
sous-Bois (94), à l'occasion de sa mise en compatibilité par
déclaration d'utilité publique

N°MRAe APPIF-2022-045
en date du 28/07/2022

Synthèse de l'avis

Le présent avis porte sur le projet d'aménagement « Val-de-Fontenay / Alouettes » et sur le plan local d'urbanisme (PLU) de Fontenay-sous-Bois (94) à l'occasion de sa mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique. Ce projet de mise en compatibilité du PLU est porté par l'établissement public territorial (EPT) Paris Est Marne et Bois. L'Autorité environnementale est saisie dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique du projet valant mise en compatibilité du PLU. L'avis est émis sur la base d'un rapport d'étude d'impact et d'évaluation environnementale daté du 16 mars 2022.

Le projet d'aménagement « Val de Fontenay / Alouettes » s'implante à Fontenay-sous-Bois, à l'est de l'agglomération parisienne, sur un site de 85 hectares traversé par l'A86 et accueillant la gare RER « Val de Fontenay ».

Le projet prévoit un programme mixte de 600 000 m² de surface de plancher (SDP) dont 130 000 m² de logements, 440 000 m² d'activités économiques (2/3 de bureaux, restaurants, ateliers, cabinets professionnels, petites sociétés de service, et artisanat, 1/3 d'hôtels et d'administratif), 15 000 m² de locaux commerciaux, et 15 000 m² d'équipements (groupe scolaire, complexe sportif, équipement socio-culturel, équipement lié à la petite enfance), ainsi que la création ou la réhabilitation de 110 000 m² de trame viaire et espaces publics. Le projet, réalisé en trois phases entre 2022 et 2035, est décrit de manière plus précise sur quatre secteurs opérationnels du site (Auchan Gare, Péripôle, Marais Pointe Joncs-Marins et Salengro), trois de ces secteurs faisant l'objet de projets de zones d'aménagement concerté (ZAC).

Cinq opérations de transport en commun seront réalisées en même temps que le projet : la création d'un transport en commun en site propre (TCSP) « Bus bord de Marne », le prolongement du tramway T1 à Val-de-Fontenay, la création de la ligne de métro M15, le prolongement de la ligne de métro M1, et le réaménagement du pôle d'échange autour de la gare RER.

Une mise en compatibilité du PLU est nécessaire pour réaliser le projet d'aménagement. Cette mise en compatibilité prévoit de :

- modifier le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLU (notamment, pour délimiter un nouveau secteur stratégique dédié au projet d'aménagement) et créer deux orientations d'aménagement et de programmation (OAP) sectorielles (« Grand ensemble », sur le secteur Auchan gare, et « Alouettes »), en vue notamment de favoriser une programmation mixte et le développement des espaces publics/verts et des mobilités douces ;
- modifier le plan de zonage, en vue de permettre la restructuration de la trame viaire aux abords de la place du Général de Gaulle ;
- créer un emplacement réservé pour un nouveau parvis et modifier l'annexe 4.5 du PLU ainsi que le périmètre d'attente d'un projet d'aménagement global (PAPAG) n°7 pour requalifier l'immeuble « Périastre » ;
- modifier le règlement pour mutualiser le stationnement et créer des parkings silos communs ;
- créer quatre nouveaux « périmètres de 500 m autour des gares » (dans lesquels les règles de capacité de stationnement des opérations immobilières sont plus restrictives).

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet sont : les déplacements et pollutions associées, les sites et sols pollués, le paysage et le cadre de vie, les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre, l'eau (ruissellement des eaux pluviales et risques de remontée de nappe), les risques (ICPE, canalisations, et mouvements de terrain), la phase de travaux.

L'étude d'impact est de qualité moyenne, l'évaluation environnementale étant réalisée *a minima* pour la plupart des thématiques environnementales.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont :

- de mieux décrire le projet d'aménagement, notamment la localisation, la nature et les caractéristiques des usages projetés, les surfaces de plancher à créer, démolir, ou réhabiliter, le périmètre du projet, en lien avec les opérations connexes, l'aspect du projet, expliciter la stratégie urbaine portant sur les hauteurs bâties, les formes urbaines et la densité, et mieux justifier le projet (besoins quantitatifs en logements et usages économiques) ;
- de justifier les hypothèses de l'étude de trafic, évaluer les impacts du projet sur la circulation, justifier davantage l'étude air et santé (notamment, les faibles émissions du projet malgré son importante programmation), et l'implantation de nouveaux usages (dont des logements) à proximité d'axes routiers majeurs (dont l'A86), et évaluer les pollutions sonores sur les établissements sensibles ainsi que le risque sanitaire du bruit pour les habitants ;
- d'évaluer les consommations énergétiques, et préciser la stratégie bas carbone initiée, ainsi que le mix énergétique retenu ;
- de préciser la stratégie d'évaluation et de prise en compte des sites et sols pollués, et la localisation des futurs usages sensibles, afin de garantir l'absence de risque sanitaire ;
- de préciser le dispositif de gestion des eaux pluviales et les incidences d'éventuels rabattements de nappe sur la ressource en eau, ainsi que les mesures d'évitement et de réduction prévues à cet effet ;
- d'évaluer les risques liés à l'implantation de nouveaux usages à proximité d'ICPE ou de canalisations de transport de gaz, ou sur des sols soumis à des risques de mouvements de terrain, et préciser les mesures d'évitement et de réduction prévues pour gérer ces risques.

L'Autorité environnementale a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après. La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis.

Sommaire

| | |
|---|-----------|
| Synthèse de l'avis..... | 2 |
| Sommaire..... | 4 |
| Préambule..... | 5 |
| Avis détaillé..... | 7 |
| 1. Présentation du projet..... | 7 |
| 1.1. Projet d'aménagement « Val de Fontenay / Alouettes »..... | 7 |
| 1.2. Projet de plan local d'urbanisme (PLU) de Fontenay-sous-Bois..... | 13 |
| 1.3. Modalités d'association du public en amont du projet..... | 18 |
| 1.4. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale..... | 19 |
| 2. L'évaluation environnementale..... | 20 |
| 2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale..... | 20 |
| 2.2. Justification des choix retenus, articulation avec les documents de planification, solutions alternatives..... | 20 |
| 3. Analyse de la prise en compte de l'environnement..... | 21 |
| 3.1. Déplacements et pollutions associées..... | 21 |
| 3.2. Consommations énergétiques, émissions de gaz à effet de serre et adaptation au changement climatique..... | 27 |
| 3.3. Sites et sols pollués..... | 28 |
| 3.4. Paysage et cadre de vie..... | 29 |
| 3.5. Gestion de l'eau..... | 30 |
| 3.6. Risques..... | 30 |
| 3.7. Phase de travaux..... | 31 |
| 4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale..... | 31 |
| ANNEXE..... | 33 |
| Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte..... | 34 |

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'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.

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par la préfète du Val-de-Marne pour avis sur le projet d'aménagement « Val de Fontenay / Alouettes » dans le département du Val-de-Marne, dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique du projet, en vue de possibles expropriations, valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Fontenay-sous-Bois, en application des articles L.122-1 à L.122-7 et R.122-1 à R.122-15 du code de l'environnement, et de l'article L.104-6 du code de l'urbanisme.

Cette saisine est réalisée sur la base d'un rapport d'étude d'impact et d'évaluation environnementale (pièce 6.1.) daté du 16 mars 2022.

Le projet d'aménagement du site Val-de-Fontenay-sous-Bois-Alouettes est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39 du tableau annexé à cet article).

Le PLU de Fontenay-sous-Bois (94) est soumis, à l'occasion de sa mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique, à un examen au cas par cas en application des dispositions des [articles R.104-11 à R.104-14 du code de l'urbanisme](#). Il a, dans le cadre de cet examen au cas par cas, été soumis à évaluation environnementale par décision de l'Autorité environnementale n°IDF-2021-6341 du 25 juin 2021.

La saisine étant conforme au I de l'article R. 122-6 du code de l'environnement et à l'article R.104-21 du code de l'urbanisme, relatifs à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à l'Autorité environnementale le 28 avril 2022.

En application des dispositions de l'article L. 122-14 du code de l'environnement, l'Autorité environnementale dispose d'un délai de trois mois pour émettre son avis.

Conformément aux dispositions du III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, et de l'article R.104-24 du code de l'urbanisme, le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France le 10 mai 2022. Sa réponse du 7 juin 2022 est prise en compte dans le présent avis.

1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires 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).

L'Autorité environnementale s'est réunie le 28 juillet 2022. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement « Val-de-Fontenay / Alouettes » et de plan local d'urbanisme (PLU) de Fontenay-sous-Bois (94), à l'occasion de sa mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Brian Padilla, coordonnateur, après en avoir délibéré, l'Autorité environnementale 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 plans ou programmes 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 plan ou programme 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 plan ou programme. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du plan ou programme 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 plan ou programme. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'adopter ou non le plan ou programme.

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Projet d'aménagement « Val de Fontenay / Alouettes »

Le projet d'aménagement « Val de Fontenay² / Alouettes » s'implante à Fontenay-sous-Bois (52 939 habitants en 2017), à l'est de l'agglomération parisienne. Il vise la réhabilitation urbaine d'un site de 85 hectares autour de la gare RER « Val de Fontenay », traversé par les lignes A et E du RER (d'ouest en est) et par l'A86. L'étude d'impact décrit les caractéristiques urbaines du site, qui présente des surfaces bâties très importantes et une prédominance d'activités tertiaires et logistiques. Il comporte également un centre commercial (Auchan), des équipements, des logements, la déchetterie de Fontenay-sous-Bois et une chaufferie.

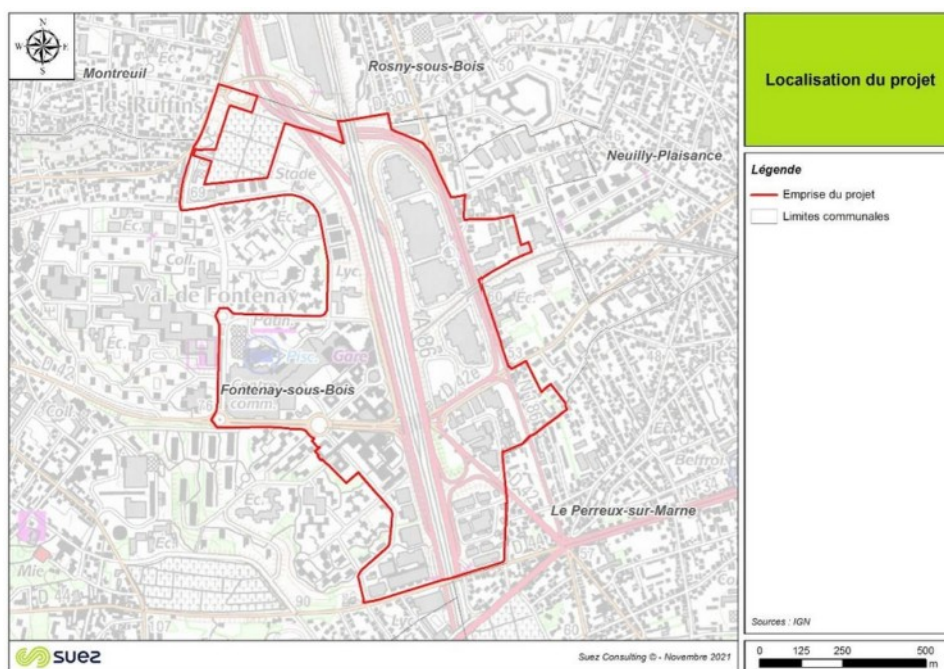


Illustration 1: Périmètre du projet (pièce 6.1., p. 22)

Le site est qualifié de « monofonctionnel » par le dossier (pièce 6.1³), qui y souligne également des nuisances, notamment sonores, et une pression foncière et immobilière (liée à l'arrivée de grands projets de transport : p. 2 du « Projet de mise en comptabilité du document d'urbanisme » (MECDU) limitant l'émergence d'espaces publics, une mauvaise accessibilité au pôle gare et un manque de cohérence urbaine (opérations au « coup par coup » en fonction des opportunités foncières). D'après le dossier, le site et ses environs présentent peu d'espaces verts publics. Le site est équipé d'un réseau viaire à dominante routière et d'un pôle de transports en commun important mais saturé. L'offre de stationnement est, à l'inverse, « supérieure au besoin constaté » (p.

2 Par convention, dans le présent avis les termes VDF signifieront Val de Fontenay.

3 Sauf mention contraire, les références à des numéros de page se rapportent à la pièce 6.1

209) et répartie de manière insatisfaisante⁴. Selon le dossier (p. 18 de la MECDU), il convient de repenser la mobilité sur l'ensemble du secteur. Certaines interfaces urbaines sont à traiter de manière prioritaire (p. 47) : le secteur de la gare, la dalle des Larris, le centre commercial Auchan, les abords de l'A86 et l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny. Les enjeux sont également déclinés à l'échelle de quatre secteurs opérationnels du projet (p. 86, 97, 106, 108, et 112).

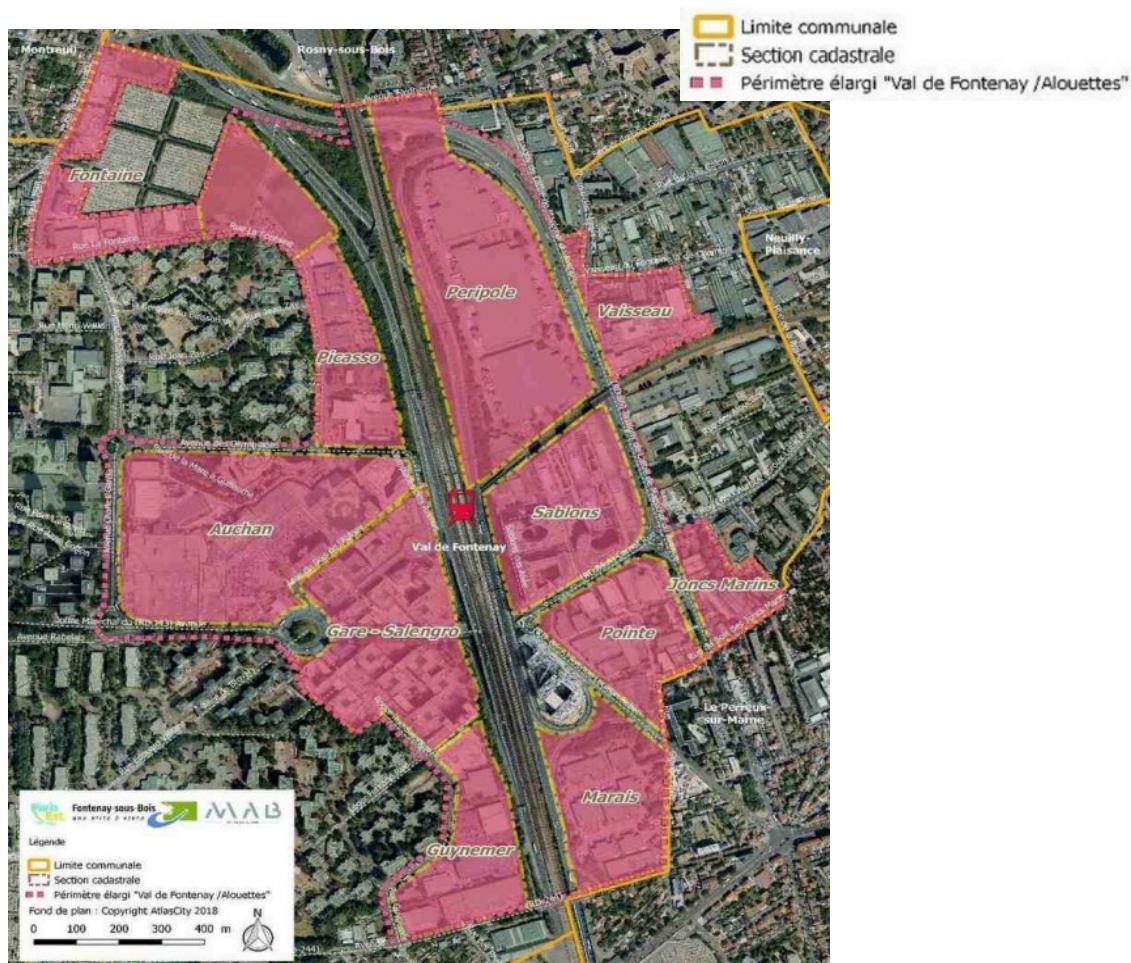


Illustration 2: Carte des secteurs de l'opération « Val de Fontenay / Alouettes »
(p. 57)

Le projet s'appuie sur un « périmètre d'intervention communal » et une concession d'aménagement (jusqu'en 2035) notifiée à la société publique locale Marne-au-Bois (MAB SPL) en novembre 2017, puis transférée en janvier 2018 à l'établissement public territorial (EPT) Paris Est Marne & Bois. Il fait l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP), dont le périmètre coïncide en grande partie⁵ avec celui de la concession d'aménagement (p. 121). Des zones d'aménagement concerté (ZAC) seront en outre créées sur trois secteurs opérationnels. Le montage reste à définir sur le reste de l'emprise du projet.

- 4 Avec certaines zones de stationnement sur voiries saturées, y compris sur les axes départementaux.
- 5 A l'exception de la patinoire, de la piscine, du gymnase et du jardin du secteur Auchan gare, des constructions en cours sur le secteur Guynemer, des bâtiments en travaux au nord du secteur La Pointe, et d'un bâtiment sur la bretelle d'accès à l'A86 à proximité du secteur « la pointe » (livré en 2019).



Illustration 3: Carte de programmation neuve prévisionnelle (p. 81)

La répartition programmatique locale entre usages est précisée (p. 82).

Environ 450 000 m² de bâtiments (près de la moitié de l'existant) seront conservés et « *une grande partie pourra être réhabilitée* ». Des entrepôts seront démolis sur les secteurs « Peripôle », « Marais », « Joncs Marins », « Guynemer » et « La Pointe ». Des réhabilitations sont prévues sur les secteurs « Auchan Gare », « Sablons », « Salengro », « Vaisseau » et « Fontaine-Picasso ». Toutefois, l'ampleur globale, à l'échelle du projet, des surfaces de plancher démolies et réhabilitées n'est pas précisée. Il en est de même de l'augmentation nette de surface de plancher pour chaque type d'usage, entre le projet et la situation actuelle. Le dossier apporte également très peu d'éléments sur la densité urbaine, sur la population et sur le nombre d'usagers (existants et en projet).

Le projet prévoit en outre la création ou la réhabilitation de 110 000 m² de trame viaire et espaces publics (détail en pièce 2, p. 36), avec notamment 4,4 ha « *d'espace public majeur* », 2,3 ha de cours, 4,8 ha de voirie, 1,6 ha de venelles, 3,2 ha de parc, 2 ha de « *parc de proximité* » (« *pocket park* »), et 2,5 ha de parc linéaire le long de l'A86 (p. 69 à 74). Concernant les espaces minéraux, 10 % (pour les cours) à 45 % (pour les venelles) des sols seront perméables. Le projet prévoit également de conserver 8 ha de « *jachère urbaine* » (espaces verts à 90 % perméables), à des fins notamment d'« *expérimentation de nouveaux usages* », mais sans en pré-

Le projet fait l'objet d'un plan guide qui repose sur quatre grands principes d'aménagement (p. 69) :

- « *re-public* », qui vise à créer une trame d'espaces publics lisible et cohérente pour désenclaver certains quartiers, limiter « *les emprises foncières privées démesurées* », limiter le recours à la voiture individuelle et encourager les mobilités douces ;
- « *re-paysage* », qui vise à renaturer le site et créer des continuités végétales ;
- « *ré-inventer* », qui vise à « *généraliser la mixité fonctionnelle* » et à s'appuyer sur des projets pilotes pour favoriser un urbanisme circulaire,
- « *re-jouer l'existant* » qui vise à gérer la transition des espaces qui mutent par un « *urbanisme temporaire* ».

Le projet vise également à favoriser le développement économique (commerces de proximité, bureaux, emplois, etc.), notamment via des projets « *d'envergure* », ainsi qu'un équilibre programmatique entre les surfaces allouées aux différents usages.

Il inclut un programme mixte de 600 000 m² SDP de « *construction* » (pièce 2, p. 15), dont 130 000 m² de logements, 440 000 m² d'activités économiques (2/3 de bureaux, restaurants, ateliers, cabinets professionnels, petites sociétés de service, et artisanat, 1/3 d'hôtels et d'administratif), 15 000 m² de locaux commerciaux⁶, 15 000 m² d'équipements (groupe scolaire, complexe sportif, équipement socio-culturel, équipement lié à la petite enfance). Pour chaque secteur du projet, la répar-

6 Non compris le centre commercial propriété de la SCI Grand Fontenay.

ciser la pérennité au-delà de la concession d'aménagement. Le dossier évoque 30 ha d'espaces verts au total, dont 17 ha de pleine terre (p. 415). L'Autorité environnementale note cependant que la surface d'espaces verts projetée n'est pas justifiée à l'appui du coefficient de biotope prévu par le PLU.

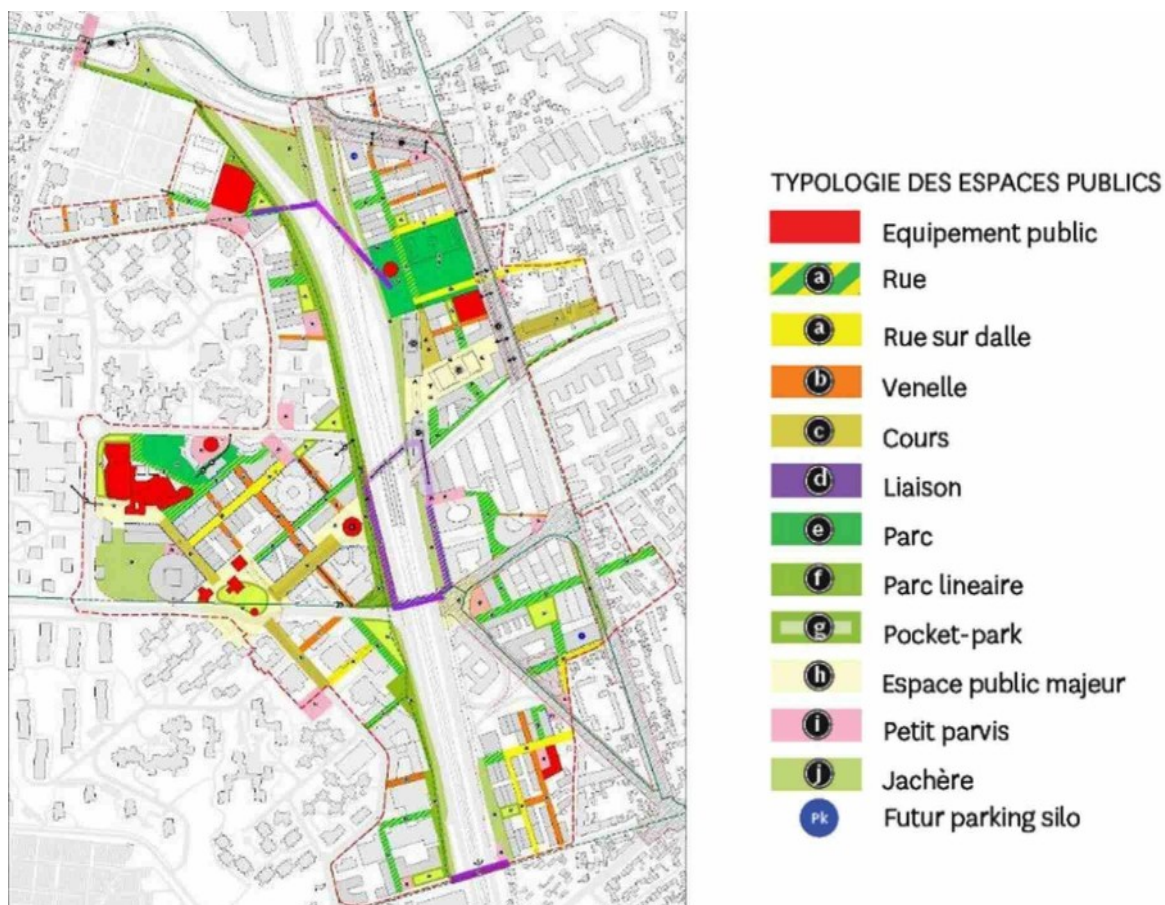


Illustration 4: projet de trame viaire et d'espaces publics (p. 70)

Le projet sera réalisé en trois phases : une phase n°1 (2022-2025), sur les secteurs « La Pointe », « Fontaine », « Auchan Gare », et « Guynemer » ; une phase n°2 (2026-2029), sur les secteurs « Sablons », « Joncs Marins », « Marais », « Péripôle Nord », « Auchan Gare » (suite), « Fontaine » (suite), « Picasso », et « Guynemer » (suite), incluant également la restructuration du chauffage urbain et la construction d'une centrale de géothermie, et une phase n°3 (2030-2035), sur les secteurs « Péripôle sud », « Vaisseau », et au sud de la gare et du secteur « Salengro ». Ce phasage « repose sur les possibilités de mobilisation foncière et s'inscrit dans une logique de développement urbain cohérent, notamment en lien avec le calendrier des projets de transports » (p. 61).



Phase 1 : 2022 - 2025

Phase 2 : 2026 - 2029

Phase 3 : 2030 - 2035

Illustration 5: Phasage de réalisation du projet (p. 61)

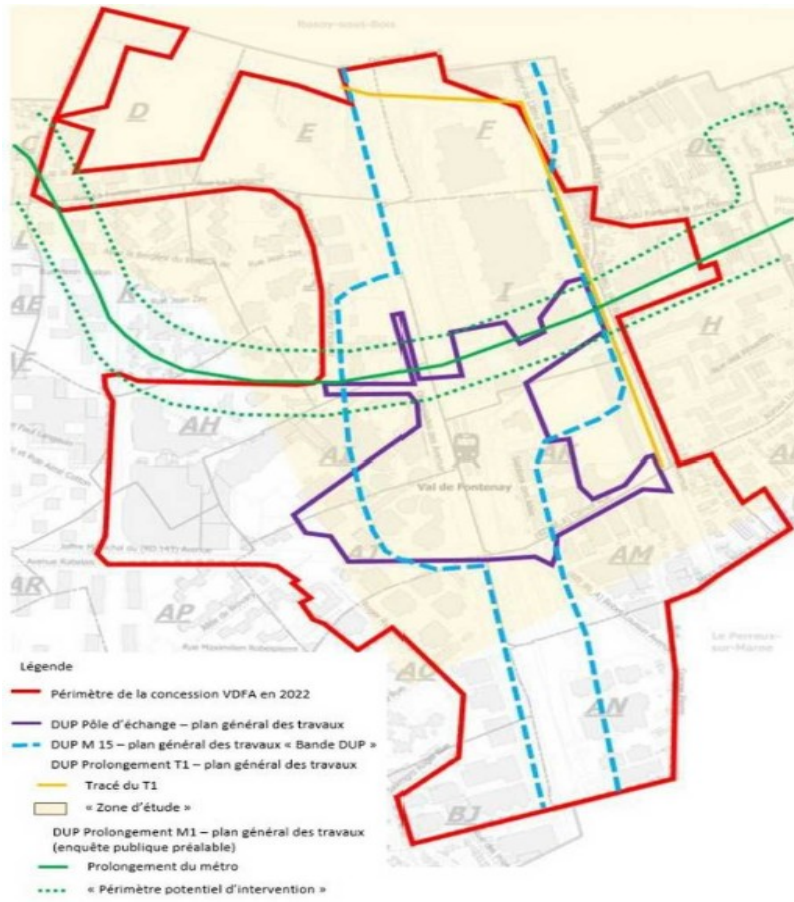


Illustration 6: Schéma des différents périmètres de DUP sur le secteur VDFA (pièce 2, p. 75)

Cinq opérations de transport en commun sont projetées « *en interface* » avec le projet et font ou feront l'objet de DUP spécifiques :

- le prolongement du tramway T1 à Val-de-Fontenay (2027), sous co-maîtrise d'ouvrage de la RATP et du Conseil général de Seine-Saint-Denis ;
- la ligne de métro M15 Est reliant Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre (échéance : 2030), sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris ;
- le réaménagement du pôle d'échange Val-de-Fontenay (2032⁷), sous maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités (IDFM) ;
- le prolongement du métro M1 Val-de-Fontenay (2035), sous co-maîtrise d'ouvrage de la RATP et d'Île-de-France Mobilités (IDFM) ;
- la création d'un transport en commun en site propre (TCSP) « Bus bord de Marne » (pendant la phase 2 du projet), sous maîtrise d'ouvrage d'IDFM.

MAB SPL a entrepris un travail de coordination avec les maîtres d'ouvrage de ces opérations pour vérifier leur articulation avec le projet d'aménagement, en termes de maîtrise foncière, de continuité du maillage viaire, de temporalité et d'emprise des chantiers, etc.

Le projet prend pour hypothèse que la ligne 1 du métro sera prolongée jusqu'à Val-de-Fontenay. Toutefois, l'Autorité environnementale précise que cette opération a fait l'objet d'un avis défavorable de la commission d'enquête publique début mai 2022⁸. Une nouvelle version de l'opération est depuis à l'étude. Ces éléments auraient mérité d'être précisés dans le dossier.

D'autres opérations connexes sont citées dans le dossier : opérations immobilières et aménagements de voirie, parfois associés aux travaux de transports en commun.

L'étude d'impact comporte également un chapitre dédié aux effets cumulés (étudiés sur le plan qualitatif). Parmi les opérations concernées, figurent deux opérations immobilières devant être livrées en 2022 (extension du centre commercial « Rosny 2 », îlot B2A de la ZAC Coteaux Beauclair), le projet de Contrat de développement territorial (CDT) Paris-Est entre Marne et Bois, et les opérations connexes de transports en commun (p. 376 à 378).

Le dossier indique que la phase 3 du projet reste à approfondir (« Péripôle sud », « Vaisseau », sud de la gare et du secteur « Salengro »). Elle sera présentée dans le cadre des actualisations postérieures de l'étude d'impact au fur et à mesure du dépôt des demandes d'autorisations des opérations d'aménagements relatives à ces quartiers. Pour l'Autorité environnementale, le projet doit être précisé sur la totalité du site, y compris les périmètres de ZAC. En effet, le dimensionnement, voire la nature de chaque usage projeté, n'est pas connu à ce stade. Il conviendra de préciser la localisation et les caractéristiques des usages sensibles aux pollutions (par exemple, les équipements scolaires) au moment opportun, et d'encadrer les autres usages à enjeux environnementaux (notamment, les activités potentiellement à risque).

Le périmètre du projet inclut la programmation immobilière de la concession d'aménagement, ainsi que des équipements publics en superstructure et des aménagements de voiries. Le dossier ne précise pas si les opéra-

7 2032 selon la p. 97, mais 2034 p. 378

8 [https://www.val-de-marne.gouv.fr/content/download/22118/146939/file/1.%20Rapport%20Enqu%C3%AAt%20ligne%201%20du%20m%C3%A9tro%20au%206%20avril%202022_compressed%20\(1\).pdf](https://www.val-de-marne.gouv.fr/content/download/22118/146939/file/1.%20Rapport%20Enqu%C3%AAt%20ligne%201%20du%20m%C3%A9tro%20au%206%20avril%202022_compressed%20(1).pdf)

tions connexes (infrastructures de transports en commun, pôle d'échange, aménagements de voirie⁹, voire certaines opérations immobilières hors « coup parti »¹⁰) font partie ou non du périmètre du projet.

Or, ces opérations et le projet peuvent être plus ou moins liés (par exemple, en termes de structure et de gestion de projet). Ainsi, le prolongement du T1 permettra de requalifier certains axes, notamment l'avenue De Lattre de Tassigny, et de créer une nouvelle liaison douce entre Montreuil et l'est de Fontenay-sous-Bois, franchissant l'A86. Le réaménagement du pôle gare inclura le traitement des abords et accès à la gare. Selon la pièce 2, p. 82, la DUP du pôle d'échange sera utilisée pour certaines acquisitions foncières de MAB SPL.

A cet égard, l'Autorité environnementale rappelle qu'en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, « lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrages, afin que ses incidences soient évaluées dans leur globalité ». Il convient donc de justifier l'inclusion ou non de ces opérations au projet.

Enfin, le dossier fait état d'impacts positifs du projet sur les usages existants, en termes notamment de diversification de l'offre. Néanmoins, il ne présente pas les impacts éventuels du projet en termes de relocalisation d'activités et de logements.

(1) L'Autorité environnementale recommande de préciser et justifier le périmètre du projet pris en compte et de compléter ou, le moment venu, d'actualiser en conséquence l'étude d'impact.

1.2. Projet de plan local d'urbanisme (PLU) de Fontenay-sous-Bois

Une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) en vigueur de Fontenay-sous-Bois, intégrée au dossier de DUP, est nécessaire pour réaliser le projet d'aménagement (p. 124).

Le projet d'aménagement et développement durable (PADD) du PLU existant délimite deux secteurs stratégiques à requalifier qui interceptent le site, et définit des grandes orientations d'aménagement du territoire (p. 413) concernant également le site. Ces orientations visent à « préserver le grand ensemble »¹¹ à l'ouest de l'A86 et à y « maintenir et encadrer la gestion des espaces verts publics », à affirmer un développement économique, tertiaire, et résidentiel à l'est de l'A86, à maintenir et développer les pôles commerciaux autour du secteur « Auchan Gare », ainsi que les linéaires commerciaux le long de la RD 86, et à affirmer le rôle structurant d'entrée de ville de la gare RER. Les périmètres de secteurs stratégiques d'aménagement du territoire figurant au PADD ne coïncident pas avec le périmètre du projet d'aménagement. Le PADD ne permet pas l'émergence d'usages mixtes et impose un linéaire commercial au niveau du site Auchan, incompatible avec le projet d'aménagement. De plus, lors de la concertation, la population a exprimé une attente forte de re-végétalisation du quartier.

La mise en compatibilité du document d'urbanisme (MECDU) prévoit donc de modifier le PADD (p. 416) et notamment de délimiter un nouveau secteur stratégique dédié au projet d'aménagement, et de réduire en conséquence le périmètre actuel du secteur stratégique des Alouettes. Elle prévoit également d'instaurer une orientation de développement économique et résidentiel sur l'ensemble du site et de supprimer l'obligation de linéaire commercial au niveau du site Auchan (remplacée par une orientation relative à l'animation des rez-de-

9 L'avenue de Lattre de Tassigny et l'accès à l'A86 au nord du site vont aussi être totalement revus dans le cadre du prolongement du Tramway T1 jusqu'à Val de Fontenay (horizon 2027), p. 97

10 Par exemple, l'opération immobilière (non décrite) en partie sud-ouest du secteur Salengro (cf supra)

11 Il s'agit du grand ensemble urbain à dominante résidentielle et d'espaces verts publics de Fontenay-sous-Bois, qui inclut notamment les quartiers Jean Zay et Larris.

chaussée donnant sur les espaces publics). Il est en outre prévu d'ajuster la localisation des opérations connexes au projet d'aménagement (M1, T1, entrée de ville de la gare RER) dans le schéma de principe.

Le site du projet est par ailleurs concerné par trois orientations d'aménagement et de programmation (OAP) existantes du PLU en vigueur (« Grand ensemble », « Alouettes », et « Péripôle Nord et Est Tassigny »).

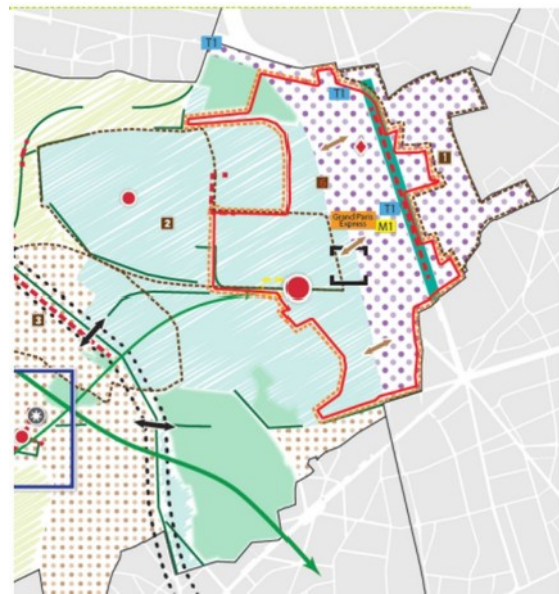
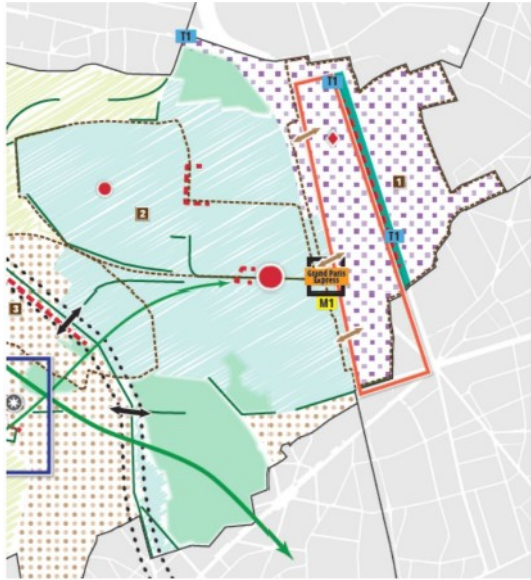
Le projet de MECDU prévoit :

- de modifier l'OAP « Grand ensemble » sur le secteur Auchan gare (p. 420 et 422), et notamment d'y permettre le développement d'usages mixtes (bureaux, commerces, loisirs, logements), d'y réserver 30 % d'espaces en pleine terre, d'y modifier les liaisons publiques structurantes programmées, et d'y prévoir un espace public majeur (futur parc de la Liberté) ainsi qu'un équipement public attenant ;
- de modifier l'OAP « Alouettes », et notamment de déplacer la programmation de bureaux, de favoriser la création d'équipements, de commerces, d'hôtellerie, et d'espaces verts, et en partie sud, de créer des cheminements doux et un square (p. 423 à 431).

Le plan de zonage et le règlement du PLU doivent également être modifiés, pour notamment :

- ajuster le linéaire commercial imposé aux abords de la place du Général de Gaulle, en vue de permettre la restructuration de la trame viaire dans ce secteur (p. 432) ;
- créer un emplacement réservé en vue de la réalisation du parvis au nord-ouest du secteur « La Pointe » ;
- sur le secteur « Salengro », incrémenter l'annexe 4.5 du PLU par un nouveau plan masse, et de réduire le périmètre d'attente d'un projet d'aménagement global (PAPAG) n°7 du PLU¹², en vue de requalifier l'immeuble « Périastre » et d'exonérer cette opération de certaines règles de la zone UF énoncées p. 440 (le dossier ne présente pas de justification à cette exonération), relatives à la mixité programmatique, à la hauteur et au stationnement ; cette réduction du PAPAG n°7 permettra également de réaliser une autre opération immobilière (non décrite) au sud-ouest du secteur Salengro ;
- créer une aire de stationnement mutualisée (p. 444) modifier l'article 12 du règlement écrit commun aux zones urbaines et la pièce 4.6 « annexe du règlement » (modifications non décrites), en vue de mutualiser le stationnement, notamment par la création de parkings silos communs ;
- modifier l'annexe 4.4 « périmètre de 500 m autour des gares » (dans lesquels les règles de capacité de stationnement des opérations immobilières sont plus restrictives) notamment pour créer trois nouveaux périmètres pour les futures stations du T1 et de la ligne 15 prévues sur le site (en plus du périmètre existant relatif à la gare RER de VDF), ainsi qu'un autre périmètre hors site concernant la gare RER A de Fontenay-sous-Bois (le dossier ne justifie pas le choix d'inclure cette modification, qui ne porte pas sur le projet d'aménagement, dans la procédure de MECDU).

12 Le PAPAG n°7 impose une « servitude interdisant, [...] pour une durée de 5 ans dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global, les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement » (p. 438).



- Affirmer le dynamisme économique, notamment tertiaire
- Maintenir et développer les pôles commerciaux existants
- Maintenir et développer les linéaires commerciaux, complémentaires des pôles commerciaux existants
- Équilibrer l'offre commerciale entre l'est et l'ouest de Fontenay-sous-bois
- Favoriser le développement d'espaces de travail mutualisés

AFFIRMER L'ATTRACTIVITÉ DE FONTENAY PAR UN ACCOMPAGNEMENT ET UN ENCADREMENT DES GRANDS PROJETS

Accompagner l'intensification urbaine autour des futures gares de transports en commun

Ligne 15 du Grand Paris Express

Prolongements de la ligne 1 du métro et du tramway T1

Définir des secteurs stratégiques d'aménagement du territoire

Secteur de développement

Les Alouettes

Aménager des liaisons franchissant les infrastructures de transports

Secteur de restructuration

Le quartier des Larris, étendu jusqu'au centre commercial Auchan

La ligne de crête, comprenant notamment le quartier de La Redoute et l'îlot Michelet

Secteur d'évolution sur le long terme

Le secteur Pasteur

La place Moreau David

AMÉLIORER DURABLEMENT LE CADRE DE VIE PAR UNE AMBITION ÉLEVÉE EN MATIÈRE D'ÉCOLOGIE URBAINE, DE RÉDUCTION DES NUISANCES, DE PATRIMOINE ET DE PAYSAGE

Protéger les parcs et jardins

Réaffirmer l'importance de la grande liaison verte, continuité écologique majeure du territoire

Affirmer l'importance de la continuité écologique reliant le Bois de Vincennes à Val de Fontenay, support de la biodiversité et des mobilités douces, ainsi que la liaison écologique entre le Bois de Vincennes et le parc des Beaumonts

Maintenir et développer les alignements plantés sur les grands axes

Affirmer un projet patrimonial d'ensemble, en réalisant notamment un Périmètre de protection modifié autour de l'église Saint-Germain l'Auxerrois

- Affirmer le dynamisme économique et résidentiel fort tout en protégeant et développant les espaces verts
- Maintenir et développer les pôles commerciaux existants
- Maintenir et développer les linéaires commerciaux, complémentaires des pôles commerciaux existants
- Maintenir ou développer l'animation des rez-de-chaussée, donnant sur l'espace public (mise en compatibilité)
- Équilibrer l'offre commerciale entre l'est et l'ouest de Fontenay-sous-bois
- Favoriser le développement d'espaces de travail mutualisés

AFFIRMER L'ATTRACTIVITÉ DE FONTENAY PAR UN ACCOMPAGNEMENT ET UN ENCADREMENT DES GRANDS PROJETS

Accompagner l'intensification urbaine autour des futures gares de transports en commun

Ligne 15 du Grand Paris Express (repositionnement suite au dernier schéma de principe)

Prolongements de la ligne 1 du métro et du tramway T1 (repositionnement suite au dernier schéma de principe)

Définir des secteurs stratégiques d'aménagement du territoire

Nouveau secteur stratégique de la mise en compatibilité

Secteur de développement

Le secteur Alouettes (périmètre réduit)

Aménager des liaisons franchissant les infrastructures de transports

Val-de-Fontenay Alouettes (mise en compatibilité)

Secteur de restructuration

Le quartier des Larris, étendu jusqu'au centre commercial Auchan

La ligne de crête, comprenant notamment le quartier de La Redoute et l'îlot Michelet

Secteur d'évolution sur le long terme

Le secteur Pasteur

La place Moreau David

AMÉLIORER DURABLEMENT LE CADRE DE VIE PAR UNE AMBITION ÉLEVÉE EN MATIÈRE D'ÉCOLOGIE URBAINE, DE RÉDUCTION DES NUISANCES, DE PATRIMOINE ET DE PAYSAGE

Protéger les parcs et jardins

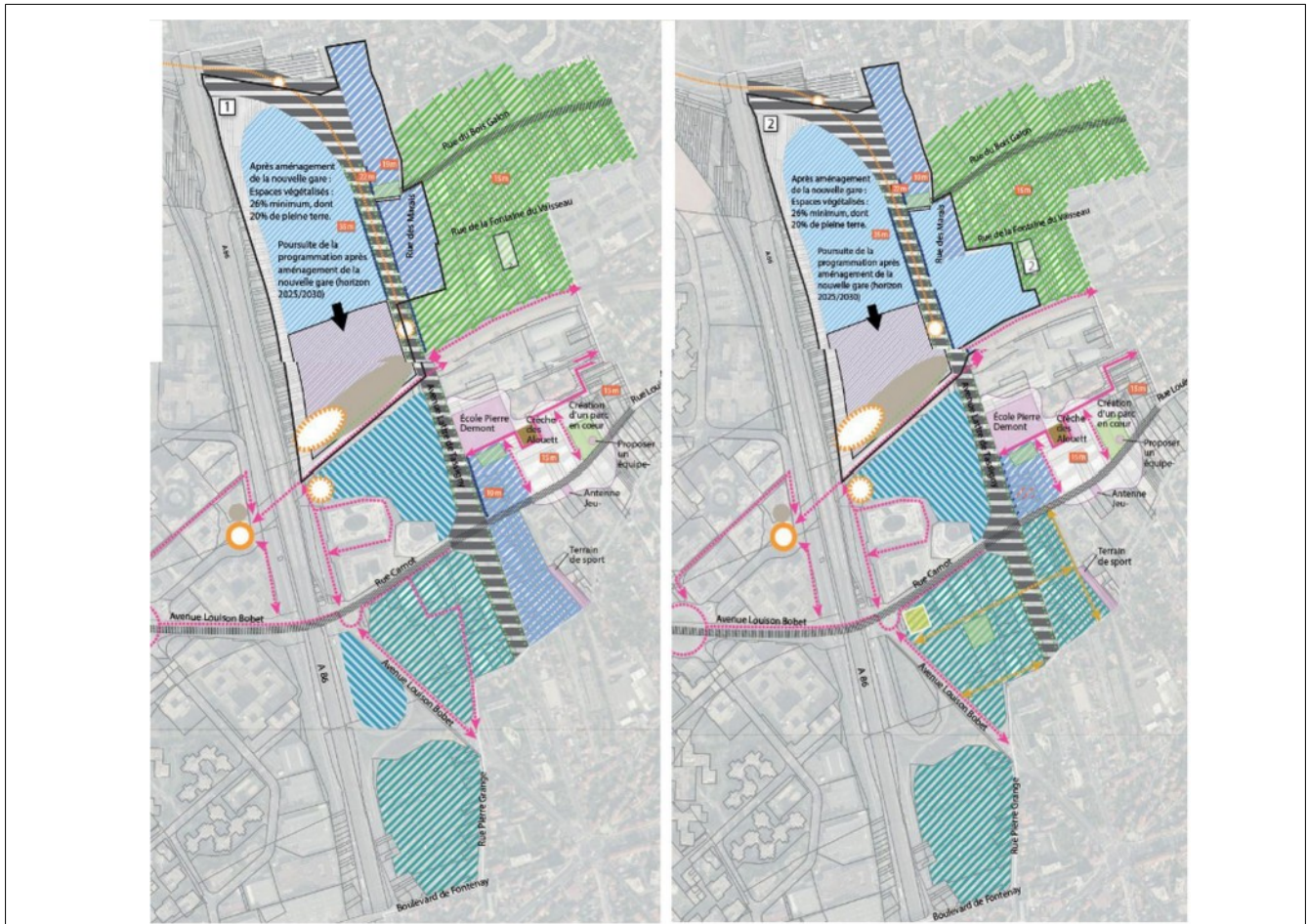
Réaffirmer l'importance de la grande liaison verte, continuité écologique majeure du territoire

Affirmer l'importance de la continuité écologique reliant le Bois de Vincennes à Val de Fontenay, support de la biodiversité et des mobilités douces, ainsi que la liaison écologique entre le Bois de Vincennes et le parc des Beaumonts

Maintenir et développer les alignements plantés sur les grands axes

Affirmer un projet patrimonial d'ensemble, en réalisant notamment un Périmètre de protection modifié autour de l'église Saint-Germain l'Auxerrois

Illustration 7: Evolution du PADD (p. 413 à 418)



2 Secteur d'OAP
2 Secteur de Plan masse

Requalifier l'Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny

- Créer un boulevard urbain le long de la future ligne de tramway
- Proposer un linéaire commercial le long de l'avenue de Lattre de Tassigny
- Enrichir le cadre de vie du quartier par la végétalisation de la rue rendue possible par son réaménagement

15 m Permettre des hauteurs plus importantes le long de l'avenue Lattre de Tassigny

Créer un véritable pôle multimodal

- Gare RER existante
- Accompagner l'arrivée des nouvelles lignes de transport en commun (M15, M1, T1 en correspondance avec les RER A et E)
- Créer une esplanade piétonne reliant les différents arrêts de TC
- Renforcer les liaisons douces existantes
- Multiplier les cheminements doux au sein du quartier
- Nouveaux cheminements doux
- Pacifier certains axes routiers
- Créer un espace public pouvant accueillir des animations commerciales (marchés - commerces ambulants)

Promouvoir la mixité fonctionnelle au sein du quartier

- Programmation mixte (logements / activités / équipements / commerces / hôtellerie / espaces verts)
- Poursuite de la programmation mixte (logements / activités / équipements / commerces / hôtellerie / espaces verts) après aménagement de la nouvelle gare
- Programmation mixte (1/5 logements, 2/5 activités et 2/5 tertiaires)
- Programmation mixte (logements / commerces)

15 m Permettre la gradation des hauteurs de bâtiments au sein du secteur

- Créer un nouvel espace public
- Programmation mixte (bureaux / Hôtellerie / commerces / équipements)
- Programmation mixte (logements / bureaux / commerces)
- Aménagement de la nouvelle gare
- Extension du square Saint-Just
- Square à créer ou à valoriser
- Valoriser les espaces publics existants
- Affirmer l'aménagement d'un pôle équipement jeunesse
- Equipements existants
- Equipement en réflexion

Illustration 8: Evolution de l'OAP « Alouettes » (p. 423 à 428)

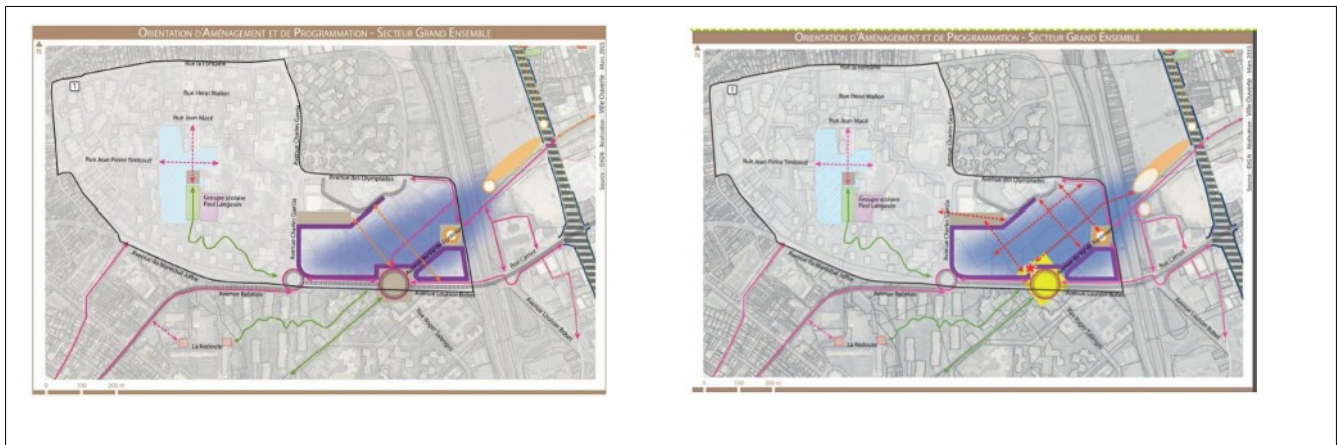




Illustration 9: Evolution de l'OAP « Grand ensemble » (p. 420 à 422)

(2) L'Autorité environnementale recommande de justifier le choix de créer un périmètre de 500 m autour de la gare RER de Fontenay-sous-Bois, qui ne fait pas partie du périmètre du projet d'aménagement.

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

L'opération d'aménagement a fait l'objet d'une concertation préalable en 2017, portant sur de « grandes intentions de développement », sous la forme de deux réunions publiques et d'un registre mis à disposition. Le bilan de la concertation (pièce 10) est joint au dossier. Parmi les sujets qui ont été abordés figurent notamment les nuisances liées aux travaux (par exemple, le tramway), l'aménagement de la rue des Marais (à des fins de sécurité et d'esthétique) en lien avec l'arrivée du tramway, le trafic routier sur la rue Louis Auroux, la génération de trafic routier par les bureaux, l'exposition aux pollutions des logements au bord de l'autoroute et de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, ainsi que le dimensionnement des équipements scolaires.

La procédure de MECDU a également fait l'objet d'une concertation préalable en octobre et novembre 2021, à l'appui notamment d'un registre mis à disposition. Le bilan de la concertation (pièce 7.2) est joint au dossier. Parmi les sujets qui ont été abordés, figurent notamment les mobilités douces, l'apaisement de la circulation, le stationnement, les liaisons entre quartiers, les espaces publics, espaces verts et espaces dédiés au sport, et la densité urbaine sur le secteur des Alouettes. Les attentes de la population ont donné lieu à des modifications du projet de PLU, portant notamment sur le développement des espaces verts via le PADD, sur la modification des liaisons publiques programmées et la réservation de 30% d'espaces verts de pleine terre sur le secteur Auchan gare (au sein de l'OAP « Grand Ensemble ») et sur la création de nouveaux cheminements doux et espace publics dans l'OAP « Alouettes » (dans la zone Ueb du secteur Coubertin).

Une concertation préalable spécifique a en outre été réalisée dans le cadre de l'élaboration de la ZAC Auchan-Gare en décembre 2021 (p. 93), sous la forme de réunions publiques, d'ateliers, de balades urbaines, d'une cartographie interactive, et de registres mis à disposition. Parmi les sujets qui ont été abordés, figurent notamment les espaces publics, les mobilités douces, les espaces verts, la mixité des usages, la diversité des commerces, les hauteurs de bâtiments, le stationnement et la suppression de parkings, ainsi que les nuisances sonores liées au quai de livraison d'Auchan.

Les ZAC « Péripôle » et « Marais - Pointe - Joncs Marins » feront l'objet de concertations spécifiques ultérieures.

Pour l'Autorité environnementale, le projet prend en compte dans ses grandes lignes les enjeux soulevés lors des phases de concertations, sauf exceptions telles que l'exposition aux pollutions des futurs logements (peu pris en compte dans l'étude d'impact), ou la limitation du stationnement à proximité des gares (cet enjeu a suscité le débat¹³).

1.4. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet sont :

- les déplacements et pollutions associées ;
- les sites et sols pollués ;
- le paysage et le cadre de vie ;
- les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre ;
- l'eau (ruissellement des eaux pluviales et risques de remontée de nappe) ;
- les risques (ICPE, canalisations, et mouvements de terrain) ;
- la phase de travaux.

13 L'Autorité environnementale note que l'EPT Paris Est Marne et Bois y a répondu de manière argumentée : « Sur le stationnement, compte tenu des projets de transports en commun (prolongement de la ligne de tramway T1, de la ligne de métro M1, de la création de ligne de métro M15 et de la reconfiguration du pôle gare actuel), il convient de repenser la mobilité sur l'ensemble du secteur. Il est rappelé que la création d'une nouvelle offre de stationnements à court terme aux abords de la gare ne résoudrait pas les problématiques de stationnement, au contraire elle accentuerait l'attractivité du secteur pour les automobilistes, aggraverait les conflits d'usages et irait à l'encontre des objectifs de mobilités douces évoquées en préambule de la première contribution » (pièce 7.2., p. 53 du pdf).

2. L'évaluation environnementale

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

Bien que le dossier soit richement illustré, le degré de précision des chapitres est variable. Les futurs usages projetés (hors trame viaire) sont décrits *a minima*, à l'exception de quelques opérations ponctuelles. Certaines thématiques ne sont pas proportionnées aux enjeux (gestion de l'eau, énergie, sites et sols pollués, risques), et celle des déplacements et pollutions associées fait l'objet de lacunes sur certains aspects méthodologiques.

De plus, la quantité très importante d'informations (l'ensemble du dossier fait environ 2000 pages), souvent redondantes, rend difficile la compréhension du projet et donc de ses incidences. En revanche, le résumé non technique, placé en première partie de l'étude d'impact et très synthétique tout en étant assez complet, répond à l'objectif d'une information accessible du public.

Une procédure d'évaluation environnementale commune du projet et de la mise en compatibilité du PLU, prévue à l'article L.122-14 du code de l'environnement, a été réalisée, ce qui est à souligner. L'évaluation du PLU est intégrée au sein de l'étude d'impact du projet, mais l'analyse des incidences reste succincte. Le dossier gagnerait à mettre en évidence des dispositions, dans le champ de compétence du PLU, permettant d'éviter, réduire et si besoin compenser les incidences du projet sur l'environnement, notamment pour répondre aux recommandations du présent avis de l'Autorité environnementale.

(3) L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU avec le projet, notamment sur les thématiques du paysage, des déplacements et pollutions associées, afin d'y prévoir en tant que de besoin les dispositions permettant d'éviter, de réduire, voire de compenser les incidences des évolutions liées au projet en complément des mesures à envisager dans le cadre du projet lui-même.

2.2. Justification des choix retenus, articulation avec les documents de planification, solutions alternatives

D'après l'étude d'impact, le site du projet « *a vocation à devenir le premier pôle urbain de l'est francilien* » (pièce 2, p. 43). Le projet vise à contribuer au rééquilibrage entre l'habitat et l'emploi tertiaire, ce dernier étant prépondérant dans l'ouest parisien, à répondre à une demande en logements sociaux et à améliorer la mixité sociale et d'usages, et à répondre à des enjeux urbains spécifiques au site.

Il est précisé, pour justifier le projet, que la maîtrise de l'urbanisation du secteur est capitale pour le développement de la commune (en termes d'économie, de mobilités et de cadre de vie - pièce 7.2, p.9 du pdf). Toutefois, le dossier ne décrit pas précisément les besoins quantitatifs en logements et usages économiques, conditionnant le dimensionnement de la programmation.

La DUP est justifiée par un bilan des avantages et inconvénients économiques, sociaux, environnementaux du projet au regard de son coût financier (p. 121). Selon le dossier, « *les avantages liés à la réalisation de l'opération d'aménagement sont largement supérieurs aux impacts négatifs* » (pièce 2, p. 64). Pour l'Autorité environnementale, une telle affirmation doit reposer sur une comparaison plus approfondie des incidences positives, bien présentées dans le dossier, et des incidences négatives que le projet est susceptibles d'occasionner. Ces dernières sont en l'état insuffisamment décrites, notamment pendant la phase chantier de chacune des phases, et pour certaines thématiques détaillées dans l'avis (bruit et pollution notamment).

Des variantes ont été étudiées sur le secteur « Auchan Gare » et sur le secteur « Péripôle ». Elles ont porté principalement sur la configuration et la programmation du projet. Mais l'Autorité environnementale note que la prise en compte de l'environnement dans ces variantes a porté uniquement sur les espaces verts et les hypothèses de démolition / réhabilitation / reconstruction. De plus, le dossier précise que « *peu de variantes ont été envisagées à l'échelle de la concession* ». Ainsi, cette partie de l'étude d'impact paraît également insuffisante.

Concernant le PLU, le projet impacte 40 % des zones urbaines de la commune et se situe en grande partie dans le sous-secteur c de la zone UF (zone urbaine à vocation principale économique, caractérisée par une mixité fonctionnelle). La pièce 6.1 présente une justification des modifications du PADD (p. 413 et 415), de l'OAP Alouettes (p. 424 et 427), mais pas de l'OAP Grand ensemble.

D'après l'étude d'impact, le projet de mise en compatibilité du PLU est compatible avec les orientations du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), qui identifie sur le site un secteur à fort potentiel de densification (espaces urbanisés comprenant des emprises mutables importantes ou des secteurs disposant d'un fort potentiel de valorisation), cette pastille étant elle-même entourée d'un secteur ciblé comme quartier à densifier à proximité d'une gare (station de RER A et E du Val-de-Fontenay). Le projet répond aux objectifs du SDRIF en matière de production de logements et de mixité fonctionnelle, et permet d'éviter la consommation de nouveaux espaces. Il assure l'intégration de la future gare GPE du Val-de-Fontenay.

Le dossier justifie le choix des procédures utilisées pour mettre en œuvre le projet.

La création de trois ZAC a pour objet de remembrer le foncier, d'encadrer les projets immobiliers, de favoriser la concertation et de permettre la réalisation et le financement d'espaces et équipements publics (p. 127).

Les parties prenantes du projet et acteurs publics (MAB SPL, commune, EPFIF¹⁴, DIRIF¹⁵) ne possèdent par la maîtrise foncière nécessaire à la réalisation du projet. Les acquisitions à l'amiable sont privilégiées. Cependant, pour certaines emprises foncières, la pression est telle qu'il a été choisi de recourir à une procédure de déclaration d'utilité publique (p. 117 et 118). La pièce 6.1 justifie le choix d'inclure ou non certains secteurs dans le périmètre de la DUP (p. 119), notamment pour des motifs d'état des bâtiments, de cohérence urbaine, de mutabilité et de pression foncière des sites.

(4) L'Autorité environnementale recommande de décrire et justifier les besoins quantitatifs en logements et usages économiques, conditionnant le dimensionnement du programme.

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

3.1. Déplacements et pollutions associées

■ Déplacements

Le site est localisé à proximité de deux échangeurs de l'A86 et est desservi par la RD 143 et la RD 86.

Il est également desservi par des infrastructures de transport en commun, notamment la gare RER de Val de Fontenay, par laquelle transitent les lignes du RER A et E, ainsi qu'un pôle bus, accueillant sept lignes de jour et deux lignes de nuit (l'ensemble représentant plus de 115 000 voyageurs par jour).

14 Une convention lie la ville de Fontenay-sous-Bois et l'Etablissement public foncier d'Île-de-France ; des biens acquis par l'EPFIF ont vocation à être rachetés par MAB SPL (pièce 2, p. 68).

15 Les accotements de l'A86 représentent une partie importante de la concession. Pour la mise en œuvre du projet, il sera nécessaire d'acquérir auprès de la Direction interdépartementale et régionale des routes d'Île-de-France environ 20% de ce foncier (pièce 2, p. 67).



Illustration 10: principaux axes de desserte (p. 191)

L'offre de transports en commun va se développer fortement sur le site d'ici 2035, en termes de nombre de lignes desservant le site, de modes de transports concernés, et d'infrastructures de dessertes (prolongement du tramway T1 en 2027, création du Bus Bords de Marne en 2028, mise en service de la ligne 15 du Grand Paris Express en 2030, réaménagement du pôle gare Val de Fontenay en 2032, prolongement de la ligne 1 du métro en 2035), mais aussi de fré-

quence et de zones desservies par le RER E.

Le réseau viaire actuel du site étant conçu pour l'automobile, il complexifie les déplacements actifs (piétons, cycle). La gare est difficile et dangereuse d'accès pour les piétons, en raison de la faible qualité ou lisibilité des accès, de la circulation automobile et d'obstacles formés par les talus des voies ferrées. L'Autorité environnementale relève que depuis l'est du site, il faut généralement plus de 15 min à pied pour rejoindre la gare (carte p. 205). A l'exception de la gare, le quartier dispose de peu de stationnements vélo. Les aménagements cyclables pérennes sont également limités.

L'étude d'impact évoque les impacts positifs du projet sur les mobilités actives au sein du quartier et en lien avec les quartiers voisins, sans apporter de précisions sur les caractéristiques des réseaux et équipements dédiés, ni sur les objectifs d'usage et de report modal en faveur de ces modes de déplacement. Il est seulement indiqué que la gare du RER A de Val de Fontenay sera desservie par le « RER vélo »¹⁶.

En ce qui concerne le trafic routier, un programme partenarial d'étude de trafic est mis en œuvre par le Conseil général du Val de Marne et MAB SPL, notamment pour intégrer les enjeux de mobilité au projet et réaménager le réseau départemental. Il ressort de l'étude de trafic que le périmètre de l'opération subit un trafic routier de transit (20 % des flux de la RD 86) et une saturation importante aux heures de pointe, en raison de sa position au milieu d'un important nœud d'échanges entre l'A86 et les communes environnantes. Hors A86, le trafic routier culmine à 2000 UVP¹⁷ sur la rue Carnot, le matin comme le soir. Il est également soutenu sur d'autres voies (départementales ou locales), sur les bretelles de l'A86, et sur certains accès de parkings (p. 191 à 198).

Des simulations de trafic routier ont été réalisées au fil de l'eau aux horizons 2027 (phase 1) et 2035 (phase 3). L'arrivée du Bus Bords de Marne et du Tramway T1 va entraîner une diminution de trafic sur certains axes départementaux (mais une saturation subsistera).

16 A un horizon non défini. Une future piste cyclable accompagnant le futur Bus Bords de Marne est également évoquée (p. 106).

17 Unité véhicule particulier.

Le trafic généré en heures de pointe par la programmation de chaque secteur du projet a également été évalué et figure en annexe. Il conviendrait de justifier les hypothèses programmatiques¹⁸ et de génération de trafic par usage¹⁹ utilisées dans ces calculs.

L'évolution du trafic en heure de pointe sur la zone d'étude a également été déterminée (en tenant compte des « *programmations urbaines* » du projet)²⁰. Toutefois les cartographies produites sont intitulées au « fil de l'eau » (c'est-à-dire sans réalisation du projet) et il convient donc de confirmer l'intégration du projet dans ces simulations. De plus, aucune des simulations présentées n'a été réalisée à temporalité fixe. Il n'est donc pas possible d'apprécier les impacts propres au projet, par rapport à une situation au fil de l'eau à la même temporalité.

Enfin le volume de trafic moyen journalier, généré par l'ensemble du projet, n'est pas précisé. Pour l'Autorité environnementale, il donnerait pourtant un premier aperçu des incidences du projet.

(5) L'Autorité environnementale recommande :

- de préciser les caractéristiques et attendus du projet en matière de déplacements en modes actifs (état projeté des réseaux et équipements dédiés, chaîne de déplacement à l'échelle communal et supracommunal, report modal ciblé, etc.) ;
- de justifier les hypothèses de l'étude des impacts sur le trafic routier (programmation, ratios de génération de trafic pour chaque usage) ;
- de simuler les impacts du projet sur le trafic routier par rapport à un état de référence (scénario au fil de l'eau), pour les différentes phases de réalisation du projet ;
- d'évaluer le volume de trafic moyen journalier généré par l'ensemble du projet.

■ Qualité de l'air

L'état initial de la qualité de l'air s'appuie notamment sur des cartes présentant les concentrations annuelles en dioxyde d'azote (NO₂) et en particules fines (PM10 et PM2.5) à l'échelle communale. La pollution routière du site excède la valeur limite réglementaire annuelle en NO₂ le long des grands axes (notamment l'A86).

Le dossier inclut une étude air et santé de niveau I au titre du guide méthodologique du Cerema du 22 février 2019 relatif au volet « Air et Santé » des études d'impact routières. Cette étude s'appuie sur une campagne de mesures in situ du NO₂ et représente les concentrations de certains polluants (annexe p.37), déterminées à l'appui d'un modèle de dispersion tenant compte des émissions sur la zone d'étude ainsi que du « bruit de fond ». L'Autorité environnementale signale que pour évaluer au mieux la pollution atmosphérique, fortement dépendante de la météo, deux campagnes de mesures de qualité d'air sont généralement nécessaires afin de caractériser l'état initial, l'une en été et l'autre en hiver, leurs paramètres portant sur le benzène, le NO₂, et les particules fines PM2,5 et PM10. Elle observe par ailleurs que les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) intégrées dans l'étude datent de 2005. Il convient de prendre comme référence les lignes directrices actualisées en 2021.

18 Celles-ci diffèrent en partie, par exemple, pour le secteur du Marais, de la programmation présentée pour chaque secteur du projet p. 82 de la pièce 6.1.

19 Qui ne sont pas expliqués au regard du projet ou du PLU.

20 NB : les études thématiques des pollutions routières (bruit, qualité de l'air), intègrent des calculs des trafics routiers moyens journaliers, sur la base des données de l'étude de trafic.

Concernant le secteur de projet, le taux moyen de pollution de l'air notamment au NO₂ paraît selon les relevés d'Airparif élevé et très au-dessus des valeurs recommandées par l'OMS pour garantir la bonne santé des populations (valeur OMS 10µg/m³ contre plus de 40 le long des axes et environ 30µg/m³ sur le reste de la zone). Pour l'Autorité environnementale, cette situation doit être prise en compte dans le PLU via des règles

spécifiques permettant de limiter l'exposition des populations à ces pollutions puis au niveau du projet.

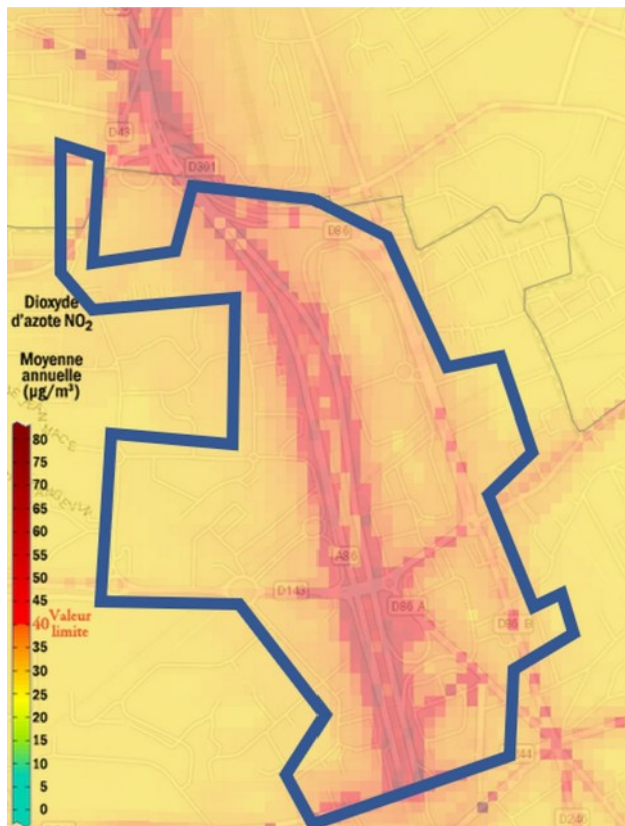


Illustration 11: carte des pollutions de NO₂ en moyenne annuelle sur le site du projet (source AirParif)

A l'horizon 2035, en raison de la mise en circulation de véhicules moins polluants, la qualité de l'air connaîtrait une amélioration relative au « fil de l'eau » (situation sans projet), par exemple pour le NO₂ (annexe p. 44).

Selon l'étude, le projet émettra des pollutions en faible quantité, donnant lieu à une faible dégradation de la qualité de l'air par rapport à cette situation au fil de l'eau. Toutefois, l'Autorité environnementale relève une différence de répartition spatiale entre la zone de dispersion du NO₂ émis par le projet (annexe, p. 46) et les zones où le trafic routier augmente en raison du projet (annexe, p. 30). Cette différence gagnerait à être commentée dans l'étude d'impact, en lien par exemple avec d'éventuels biais liés au modèle de dispersion.

L'étude air et santé caractérise également l'exposition globale de la population du site à la pollution en NO₂, à l'aide d'un « indice pollution population » (IPP)²¹, qui augmentera de 5 % en 2035 (projet par rapport au fil de l'eau), en raison de la pollution émise par le projet mais aussi de la population nouvellement introduite sur le site. L'hypothèse portant sur cette augmentation de population n'est pas explicitée.

Dans un rayon de 3 km autour du projet, l'étude d'impact recense plus de 250 sites sensibles²² aux pollutions (carte p. 354). En 2035, les concentrations en polluants routiers resteront similaires sur ces sites (d'après la comparaison entre les scénarios « fil de l'eau » et le projet).

Dans l'ensemble, au vu des résultats de l'étude, les impacts du projet sur la pollution de l'air semblent très limités. Toutefois, pour l'Autorité environnementale, compte-tenu de l'importance du programme prévu et de l'apport de population supplémentaire associé, le surcroît de pollution qu'il génère par rapport à la situation au fil de l'eau, même léger, doit être mis en évidence et pris en compte dans le dossier.

21 Cet indice correspond au produit de la pollution en NO₂ (dans le cas de l'étude) et de la densité de population (en phase d'exploitation), sur un réseau de mailles quadrillant le site. Le calcul de l'IPP tient compte des pollutions générées par le projet et du bruit de fond.

22 Susceptibles d'être impactés par la pollution routière émise par le projet. Il s'agit de 43 crèches et haltes-garderie, 62 écoles, 17 collèges et lycées, 74 établissements sanitaires et sociaux, 79 équipements sportifs.

Pour l'Autorité environnementale, dans un contexte de pollution élevée de l'air, l'impact du projet sur la pollution de l'air est bien évidemment à prendre en considération autant que le fait d'exposer davantage de populations à un air ambiant ayant des effets néfastes sur la santé.

L'étude air et santé inclut également une évaluation des risques sanitaires. L'impact du projet sur la santé des populations est décrit comme « *négligeable* ». L'Autorité environnementale signale toutefois un excès de risque individuel global ($> 10^{-5}$) lié au benzène sur le site, compte-tenu notamment du bruit de fond. Selon l'Autorité environnementale, cette valeur met en lumière les risques sanitaires encourus par les futurs habitants du site en raison de la réalisation du projet. En outre, le dossier n'explique pas si ni comment l'implantation de nouveaux usages (notamment les logements et établissements sensibles) intègre une démarche d'évitement ou de réduction par rapport aux axes routiers majeurs du site, notamment l'A86. A titre d'illustration, sur la carte de programmation neuve prévisionnelle (p. 81), des logements figurent sur le secteur La Pointe, qui sera réalisé en phase 1 du projet. Or, ces logements seraient alors implantés dans une zone où les concentrations en NO₂ modélisées pour l'année 2019 dépassaient en théorie le seuil de 40 µg/m³ (valeur limite réglementaire annuelle, et à plus forte raison le seuil de 10 µg/m³ rappelé ci-dessus considéré par l'OMS comme à ne pas dépasser pour conserver une bonne santé.

L'étude air et santé inclut également une évaluation des coûts collectifs de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre. Ces coûts ne sont pas précisés en valeur absolue (en euros par jour). De plus, le dossier n'explique pas pourquoi la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre ont un coût, et qui prendra en charge ce coût.

(6) L'Autorité environnementale recommande :

- de mieux expliquer et de justifier le faible niveau d'impacts du projet sur la pollution de l'air, compte-tenu de l'importance de la programmation du projet ;
- d'actualiser les valeurs guides de référence de l'OMS ;
- de préciser les hypothèses prévisibles d'augmentation de population sur les différents secteurs du projet ;
- de renforcer les dispositions du PLU applicables aux secteurs de projets afin de réduire la pollution de l'air à laquelle seront exposés les futurs habitants et utilisateurs dès lors qu'elle apparaît selon les lignes directrices de l'OMS comme impactant la santé humaine ;
- de préciser si et comment l'implantation des nouveaux usages sur le site (notamment les logements et usages sensibles), tient compte de la pollution d'origine routière de l'air, notamment celle des axes routiers majeurs (dont l'A86), et dans le cas contraire, de justifier l'absence d'une telle démarche.

■ Bruit

Le site du projet est traversé par des infrastructures de transport sources de pollution sonore et classées comme bruyantes (notamment l'A86, la RD86 et les RER A et E). L'étude d'impact présente (p. 108) les cartes stratégiques de bruit relatives aux infrastructures routières et ferroviaires, qui permettent d'observer que les nuisances sonores sont particulièrement importantes dans le quartier des Alouettes.

L'état initial de l'environnement sonore s'appuie à la fois sur les cartes stratégiques de bruit établies pour la commune et sur des mesures *in situ* réalisées dans le cadre d'une étude dédiée. Ces mesures, réalisées en neuf points (cinq points de mesures sur 24h, quatre points de mesure sur 1h) situés de part et d'autre des voies de chemins de fer (localisation des points présentés page 243 de l'étude d'impact), démontrent que les zones situées à proximité des infrastructures structurantes sont exposées à des niveaux sonores supérieurs à 65dB LAeq.

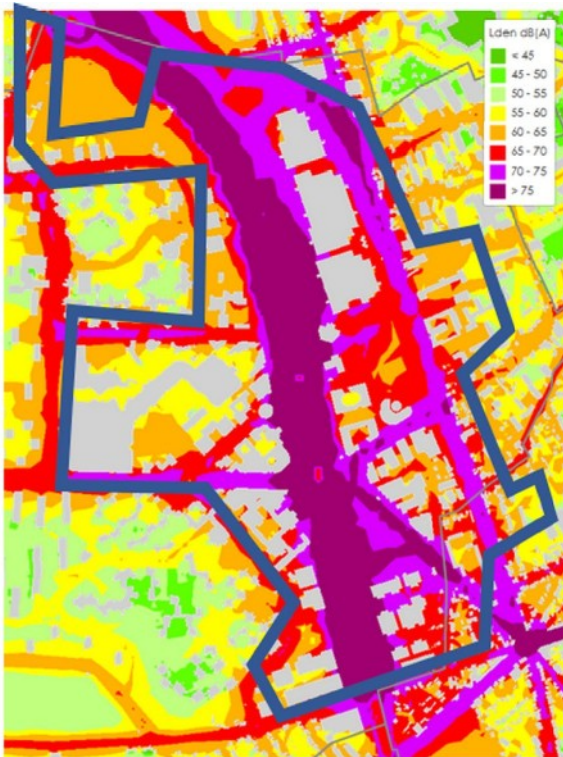


Illustration 12: carte de l'ambiance sonore en 2019 (dernière année sans restrictions liées à la crise sanitaire) sur le site du projet : source BruitParif

Les résultats en sont présentés en LAeq et en L50, le LAeq traduisant le niveau de bruit constant qui aurait été produit avec la même énergie que le bruit existant réellement pendant la période T considérée (ici 24 ou 1h selon les points), et le L50 traduisant le niveau sonore mesuré 50 % du temps (bruit ambiant). L'Autorité environnementale rappelle que ces deux indicateurs ne rendent pas compte de manière fine des émergences sonores, qui caractérisent le bruit ferroviaire et qu'il est donc nécessaire de les compléter avec d'autres indicateurs prenant en compte le caractère répétitif des événements sonores (par exemple le L_{Amax} correspondant à l'intensité maximale d'un pic de bruit), qui induit des effets sanitaires.

L'étude qualifie les différentes zones comme étant en ambiance sonore modérée ou non, ce qui permettra par la suite de déterminer les niveaux d'isolation des bâtiments requis en application de l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et de l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

Or, les relevés établis par Bruitparif montrent une ambiance sonore très élevée le long des principaux axes de circulation et élevée dans la plupart des autres secteurs de projets.

Des modélisations des bruits des transports avant et après projet ont été réalisées pour l'ensemble des zones du projet et sont présentées sous la forme de plusieurs cartes zoomées page 258 et suivantes. Elles permettent d'observer que les implantations des nouveaux bâtiments tendent globalement à préserver voire réduire les zones exposées à des niveaux sonores supérieures à 60dB LAeq et à conserver les espaces préservés des nuisances sonores (<50dB). L'Autorité environnementale souligne que les cartographies présentent à la fois le bruit routier et le bruit ferroviaire, ce qui est de nature à faciliter la compréhension. Elle relève cependant que l'étude ne précise pas la typologie des bâtiments les plus exposés au bruit, permettant de faire écran aux bâtiments plus reculés par rapport aux infrastructures de transport terrestre. L'étude précise les grands principes d'évitement, réduction et compensation des impacts du bruit. L'Autorité environnementale relève qu'en complément des mesures d'isolation, il est prévu que « afin de prévenir les nuisances sonores générées par le projet et auxquelles les aménagements sont soumis, [...] le futur plan masse [...] veillera dans les études ultérieures à ce que les constructions les plus sensibles (logements et équipements) soient positionnées de façon à réduire au maximum l'exposition des populations au bruit. » (page 350 de l'étude d'impact).

Dans un souci de protection de la santé humaine, l'Autorité environnementale suggère de se référer aux lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement de l'OMS comme éléments de référence pour les mesures de réduction du bruit. Pour le bruit routier, elle a établi les seuils de gêne sérieuse à l'extérieur de l'habitat durant la journée à 53 dB(A) et à 45 dB(A) pour les bruits nocturnes ; ces seuils sont de 54 dB(A) et à 44 dB(A) pour le bruit ferroviaire.

Il lui apparaît donc nécessaire d'identifier, à l'aide *a minima* des cartes stratégiques de bruit, voire grâce à des caractérisations complémentaires, les zones dans lesquels ces niveaux sonores sont dépassés, d'y évaluer le

risque sanitaire pour les habitants et de proposer des mesures adaptées pour éviter et réduire ces impacts, ne se limitant pas à des mesures d'isolement mais prévoyant si nécessaires d'autres dispositions, si possible à la source, pour améliorer le confort sonore des futurs habitants, y compris fenêtres ouvertes et dans les espaces extérieurs (écrans anti-bruit, agencement des immeubles et des appartements, positionnement des différentes pièces).

(7) L'Autorité environnementale recommande :

- de compléter la caractérisation de l'environnement sonore par une cartographie fine des indicateurs réglementaires (Lden et Lnight) et d'indicateurs évènementiels au droit des zones impactées par le bruit ;
- de s'appuyer sur les lignes directrices de l'OMS pour la prise en compte du bruit et de la pollution qu'il génère,
- d'évaluer en particulier les pollutions sonores auxquelles sont exposés les établissements sensibles,
- sur ces bases, d'évaluer le risque sanitaire pour les habitants et usagers et proposer des mesures adaptées pour éviter et réduire ces impacts, au-delà des règles d'isolation acoustique des bâtiments et en vue d'assurer le confort sonore des populations même fenêtres ouvertes et dans les espaces extérieurs.

3.2. Consommations énergétiques, émissions de gaz à effet de serre et adaptation au changement climatique

Le projet s'appuie sur une stratégie carbone (réflexion ayant pour objectif de limiter les gaz à effet de serre). Cette réflexion porte notamment sur le choix entre construction neuve et réhabilitation, les matériaux, la programmation, la mutualisation du stationnement, les services de mobilité, l'accessibilité, le bio-climatisme, l'évolution des usages et des modes de vie (alimentation principalement), et les aménagements extérieurs en lien avec la (dés)imperméabilisation des sols.

Un réseau de chaleur est localisé à proximité du site du projet. Il est prévu de le transformer en profondeur et de réaliser une centrale géothermique, dont la mise en service est envisagée en 2028.

D'autres énergies renouvelables peuvent également être mobilisées sur le site : le solaire thermique et photovoltaïque, la géothermie « très basse énergie », la biomasse, la micro-méthanisation, et la récupération de chaleur des eaux usées. La faisabilité de solutions ayant recours à ces potentiels énergétiques doit encore être validée, en lien avec l'approfondissement du projet, les enjeux techniques, leur coût financier, etc. Le mix énergétique n'est pas encore défini.

À ce stade, le dossier n'affiche que des intentions vertueuses, sans engagement. Il ne propose pas encore d'estimation des consommations énergétiques, ni des émissions de gaz à effet de serre, reposant sur un scénario de mix énergétique et tenant compte des mesures pressenties au titre de la stratégie carbone du projet. Aucun bilan carbone n'est présenté.

Sur le plan de l'évaluation de la vulnérabilité au changement climatique et de l'adaptation à ce dernier, l'étude d'impact qualifie de moyenne la vulnérabilité du projet et met en avant pour y répondre la très forte végétalisation et la désimperméabilisation prévues dans le plan-guide, au regard notamment du phénomène d'îlots de chaleur urbains, sans préciser ni quantifier à ce stade les effets « *très favorables* » du projet annoncés sur la vulnérabilité climatique.

(8) L'Autorité environnementale recommande :

- d'estimer au moins de manière prévisionnelle les consommations énergétiques directes et indirectes du projet (construction et exploitation des bâtiments, déplacements, etc.), de préciser la stratégie carbone initiée (à l'appui d'un bilan carbone), et notamment les choix en termes de démolition et de réhabilitation, et le mix énergétique retenu ;
- de préciser et quantifier les effets favorables du projet sur la vulnérabilité climatique.

3.3. Sites et sols pollués

Le secteur est concerné par 65 installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et 13 sites répertoriés dans la cartographie des anciennes installations industrielles et activités de service susceptibles d'avoir généré des pollutions (CASIAS). Une étude de l'état initial de la pollution du site a été réalisée. Elle a conduit à identifier les activités historiques et installations potentiellement polluantes. Sur la base de cet inventaire, une cartographie représente les secteurs du site présentant un risque de pollution (p. 287). Treize présentent un risque de pollution significative. Aucune investigation *in situ* n'a encore été réalisée.

Le dossier fait état, pour chaque secteur, d'une « *approche amont* » consistant à préciser les risques de pollution par des investigations complémentaires. Toutefois, il mentionne également une analyse des risques « *îlot par îlot* », par la réalisation d'une étude spécifique à chaque îlot et des investigations complémentaires lors des études géotechniques des projets opérationnels, ce qui « *évite de mener une campagne spécifique de pollution des sols sur l'ensemble du projet* ».

Pour l'Autorité environnementale, cette orientation est contraire aux principes de l'évaluation environnementale, qui prévoit d'évaluer les incidences des projets le plus en amont possible dès la première demande d'autorisation (comme prévu à l'article L.122-1-1 du code de l'environnement), pour identifier, à une échelle adaptée, les mesures pertinentes pour éviter les incidences et, en l'espèce, les risques sanitaires.

La stratégie d'évaluation de l'état initial doit donc être clarifiée.

Selon l'étude d'impact, l'implantation des nouveaux usages, notamment sensibles, devra tenir compte des risques de pollution. Suivant les résultats des investigations complémentaires, les projets seront adaptés en conséquence et les mesures de gestion des pollutions seront précisées (excavation de remblais, traitement des terres excavées polluées, confinement de la pollution, recouvrement par de la terre saine, etc.). A ce stade, la prise en compte de l'enjeu des sites et sols pollués repose donc uniquement sur des intentions, au demeurant peu détaillées. La localisation des futurs usages sensibles n'est pas encore précisée, et le dossier ne prend pas d'engagements sur des principes de gestion des pollutions pressenties.

De plus, l'Autorité environnementale rappelle que la compatibilité des sols avec les usages futurs doit être étudiée conformément à la méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués d'avril 2017. A cet égard, le confinement d'une pollution ne constitue pas une mesure durable et prioritaire de gestion des sols pollués.

Le dossier doit également étudier l'articulation du projet avec la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles. Les projets de groupe scolaire et de crèche, si une pollution des sols est identifiée, devront faire l'objet de permis de construire accompagnés d'études de sols spécifiques.

(9) L'Autorité environnementale recommande :

- d'indiquer s'il est prévu de préciser l'état initial des enjeux des sites et sols pollués, de manière structurée et exhaustive à l'échelle de l'ensemble du site, et dans le cas contraire, de justifier la stratégie adoptée pour identifier les secteurs pollués ;

- de préciser la stratégie de prise en compte de ces enjeux, ainsi que la localisation des futurs usages sensibles sur le site ;
- d'étudier et justifier l'articulation du projet avec la méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués d'avril 2017, et la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles.

3.4. Paysage et cadre de vie

La morphologie urbaine actuelle est qualifiée d'« *hétéroclite* », avec une « *succession de trames urbaines denses et toutes différentes* » (p. 219). La carte présentée p. 217 apporte des informations sur les hauteurs du bâti existant (avec des dégradés de gris difficiles à distinguer), dont certaines peuvent dépasser 27 m. L'étude d'impact précise toutefois qu'« *un grand nombre des hauteurs du bâti ne dépassent pas 15 m* » (p. 218).

Les infrastructures de transport (autoroutes et voies ferrées) créent un effet de coupure important entre l'est et l'ouest et enclavent certains secteurs. L'aménagement des espaces publics est principalement tourné vers l'usage routier, avec une très faible place pour les mobilités douces et des espaces plantés peu nombreux.

Le chapitre sur l'ambiance paysagère du site est illustré de plusieurs photographies (p. 220-221).

Le périmètre du projet n'est pas concerné par une protection au titre du patrimoine historique ou du paysage. Toutefois, trois bâtiments de bureau existants réalisés par l'architecte Oscar Niemeyer sont identifiés comme « *bâtiments remarquables protégés* » par le plan local d'urbanisme. L'étude d'impact présente une carte localisant ces bâtiments, situés dans le secteur « Auchan Gare », ainsi que des photographies des immeubles concernés (p.224).

Les effets du projet sur le paysage sont analysés succinctement (p. 341-343). L'étude d'impact indique que le projet aura un « *impact positif sur le paysage* », du fait de la création de nouveaux espaces verts et continuités végétales, de la réalisation de cheminements pour les mobilités douces et de la modernisation du bâti (construction neuve ou rénovation). Aucun photomontage ou perspective du projet n'illustre ce chapitre.

L'étude d'impact renvoie à la partie « *description du projet* » pour une analyse plus détaillée des effets du projet (p.343). L'Autorité environnementale relève que les principes d'aménagement du projet, en particulier les principes « *re-public* » (p. 69-76) et « *re-paysage* » (p. 76-80), apportent des éléments d'information concernant le paysage et le cadre de vie. Certains objectifs sont chiffrés, par exemple les surfaces d'espaces publics selon leur typologie (p. 71-76), d'autres sont évoqués de manière qualitative, par exemple la renaturation, pour laquelle plusieurs solutions sont envisagées (p. 80).

L'Autorité environnementale souligne que ces principes d'aménagement devraient permettre d'offrir un cadre de vie plus agréable pour les habitants et usagers du quartier, tout en répondant à des fonctions comme les circulations douces ou la gestion des eaux pluviales.

Il conviendra cependant, à l'occasion des étapes ultérieures du projet, d'approfondir l'analyse paysagère notamment à l'échelle des ZAC prévues par le projet, afin de permettre d'appréhender les impacts visuels des futures opérations, et d'expliquer les réflexions qui seront menées par exemple sur les hauteurs de bâti, les formes urbaines ou la densité, pour comprendre l'accroche du projet sur l'existant et garantir l'amélioration du cadre de vie.

(10) L'Autorité environnementale recommande de compléter, lors des phases ultérieures du projet, l'étude paysagère du projet, notamment à l'échelle des ZAC :

- à l'aide de photomontages ou de perspectives permettant d'apprécier l'aspect du quartier et le cadre de vie offert, une fois le projet réalisé ;
- de présenter la manière dont les hauteurs de bâti, les formes urbaines ou la densité permettront une intégration du projet dans son environnement paysager et urbain et une amélioration du cadre de vie.

3.5. Gestion de l'eau

Actuellement, les eaux pluviales sont collectées par un réseau séparatif intercommunal, puis se déversent dans la Marne. A ce stade, l'étude d'impact n'affiche pour le projet que quelques principes (gestion à la parcelle, récupération des eaux de pluie, désimperméabilisation) et solutions techniques (noues, espaces verts, végétalisation des toitures, etc.) de gestion des eaux pluviales. Aucune stratégie d'ensemble ni, *a fortiori*, de système de gestion structuré, n'a été élaboré. Il s'agit pourtant d'un enjeu fort du projet, compte tenu de sa surface très importante (85 hectares). Il est toutefois précisé qu'un schéma de gestion des eaux pluviales du projet d'aménagement est en cours de réalisation. Il permettra d'établir précisément le dispositif prévu, dans le cadre d'un ou de plusieurs dossiers loi sur l'eau, qui donneront lieu à une actualisation de l'étude d'impact.

Le site est concerné par un risque de remontées de nappe et d'inondation de cave. Une nappe aquifère est identifiée à moins d'un mètre de profondeur. Des sous-sols sont envisagés dans le cadre du projet. Les travaux de certains lots privés feront l'objet d'un rabattement de nappe, assorti de mesures de réduction d'impact sur la ressource (non décrites). Une déclaration au titre de la loi sur l'eau sera réalisée au titre de la rubrique 1.1.1.0. Toutefois, il est également précisé que « *l'incidence réelle n'est pas encore connue et sera précisée dans le cadre d'une actualisation de l'étude d'impact pour le dépôt de l'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau* ». L'Autorité environnementale relève qu'un cumul d'incidence est possible avec des chantiers concomitants (opérations connexes).

(11) L'Autorité environnementale recommande, aux stades ultérieurs du projet (dossier(s) « loi sur l'eau »), de présenter le dispositif de gestion des eaux pluviales du projet et de préciser les incidences d'éventuels rabattements de nappe sur la ressource en eau, ainsi que les mesures d'évitement et de réduction associées.

3.6. Risques

La commune de Fontenay-sous-Bois est soumise à des risques de tassements différentiels et d'affaissement/effondrement de cavités souterraines, faisant l'objet de plans de prévention des risques (PPR). Sur le site, le sous-sol est composé de sables, argiles, marnes et gypse jusqu'à environ 20 m de profondeur. Les horizons marneux et gypseux peuvent présenter des enjeux de dissolution du gypse. Par ailleurs, un aléa retrait-gonflement des argiles fort couvre l'ensemble du site.

Il est précisé que les fondations des bâtiments devront répondre aux contraintes géologiques des sols en place et annuler tout risque d'affaissement/effondrement et tout risque de déstabilisation lié au retrait-gonflement des argiles, et que ces contraintes seront analysées dans les études géotechniques réalisées pour chaque lot. Ces dispositions sont génériques et renvoient toutefois aux étapes ultérieures du projet. A ce stade, les enjeux de mouvements de terrain ne sont pas encore pris en compte.

Le site est concerné par 65 installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), génératrices de risques potentiels pour la sécurité, dont deux sont soumises à enregistrement ou autorisation. 15 sont en activité (p. 282 et 283). Le dossier précise que le projet « *tiendra compte des activités ICPE présentant des risques pour la localisation de ses différentes composantes* », mais ne précise pas les risques concernés, et ne justifie pas que des mesures d'évitement et de réduction proportionnées seront mises en oeuvre.

Plusieurs canalisations de gaz (génératrices de risques potentiels pour la sécurité) traversent le territoire (DN150 exploité par Grt gaz), dont une en limite sud du projet et une en limite nord. Des bandes linéaires sont représentées le long des canalisations sur la carte p. 283. Il conviendrait de préciser s'il s'agit de bandes d'effets (zones de danger des canalisations) et de servitudes liées à ces canalisations, et également d'indiquer quels usages sont prévus par le projet dans ces secteurs.

(12) L'Autorité environnementale recommande, aux stades ultérieurs du projet, d'évaluer les risques liés à l'implantation d'usages à proximité d'ICPE, de canalisations de gaz, sur des sols soumis à un risque d'affaissement lié à la dissolution de gypse et de cavités souterraines, ainsi que les mesures d'évitement et de réduction associées pour éviter ou réduire ces risques.

3.7. Phase de travaux

Le dossier consacre un chapitre dédié aux impacts temporaires des travaux, qui porte notamment sur la gestion de l'eau (prévention des pollutions accidentelles), sur les déblais (il est précisé qu'ils seront réutilisés sur site sauf si leur qualité ne le permet pas), sur la biodiversité (mesures de conservation des arbres, voire de compensation), sur les nuisances de chantier (mesures pour limiter le bruit et l'envol de poussières), sur la gestion du chantier (information du public, charte de « chantier faibles nuisances », coordinateur environnemental de chantier, etc.). Certains points importants ne sont pas traités, tels que l'évaluation du trafic routier des camions, les phases de démolition (volumes bâtis à démolir, diagnostic de l'amiante et du plomb, recensement des sites sensibles à proximité), l'origine des matériaux de construction (et les impacts importés sur les ressources naturelles), et l'articulation précise (temporelle et spatiale) entre le chantier et les autres chantiers connexes.

L'ensemble de ces points devront faire l'objet de précisions lors des actualisations ultérieures de l'étude d'impact.

4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale

Le présent avis devra être joint au dossier d'enquête publique.

Pour l'information complète du public, l'Autorité environnementale invite l'autorité compétente à joindre au dossier d'enquête publique un mémoire en réponse au présent avis. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment la personne publique responsable du projet envisage de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à l'Autorité environnementale à l'adresse suivante : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr

L'avis de l'Autorité environnementale est disponible sur le site Internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Délibéré en séance le 28 juillet 2022

Siégeaient :

Éric ALONZO, Noël JOUTEUR, Jean-François LANDEL, Ruth MARQUES,
Brian PADILLA, Sabine SAINT-GERMAIN, *présidente de séance par interim.*

ANNEXE

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande de préciser et justifier le périmètre du projet pris en compte et de compléter ou, le moment venu, d'actualiser en conséquence l'étude d'impact.....13
- (2) L'Autorité environnementale recommande de justifier le choix de créer un périmètre de 500 m autour de la gare RER de Fontenay-sous-Bois, qui ne fait pas partie du périmètre du projet d'aménagement.....18
- (3) L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU avec le projet, notamment sur les thématiques du paysage, des déplacements et pollutions associées, afin d'y prévoir en tant que de besoin les dispositions permettant d'éviter, de réduire, voire de compenser les incidences des évolutions liées au projet en complétant des mesures à envisager dans le cadre du projet lui-même.....20
- (4) L'Autorité environnementale recommande de décrire et justifier les besoins quantitatifs en logements et usages économiques, conditionnant le dimensionnement du programme.....21
- (5) L'Autorité environnementale recommande : - de préciser les caractéristiques et attendus du projet en matière de déplacements en modes actifs (état projeté des réseaux et équipements dédiés, chaîne de déplacement à l'échelle communal et supracommunal, report modal ciblé, etc.) ; - de justifier les hypothèses de l'étude des impacts sur le trafic routier (programmation, ratios de génération de trafic pour chaque usage) ; - de simuler les impacts du projet sur le trafic routier par rapport à un état de référence (scénario au fil de l'eau), pour les différentes phases de réalisation du projet ; - d'évaluer le volume de trafic moyen journalier généré par l'ensemble du projet.....23
- (6) L'Autorité environnementale recommande : - de mieux expliquer et de justifier le faible niveau d'impacts du projet sur la pollution de l'air, compte-tenu de l'importance de la programmation du projet ; - d'actualiser les valeurs guides de référence de l'OMS ; - de préciser les hypothèses prévisibles d'augmentation de population sur les différents secteurs du projet ; - de renforcer les dispositions du PLU applicables aux secteurs de projets afin de réduire la pollution de l'air à laquelle seront exposés les futurs habitants et utilisateurs dès lors qu'elle apparaît selon les lignes directrices de l'OMS comme impactant la santé humaine ; - de préciser si et comment l'implantation des nouveaux usages sur le site (notamment les logements et usages sensibles), tient compte de la pollution d'origine routière de l'air, notamment celle des axes routiers majeurs (dont l'A86), et dans le cas contraire, de justifier l'absence d'une telle démarche.....25
- (7) L'Autorité environnementale recommande : - de compléter la caractérisation de l'environnement sonore par une cartographie fine des indicateurs réglementaires (Lden et Lnight) et d'indicateurs évènementiels au droit des zones impactées par le bruit ; - de s'appuyer sur les lignes directrices de l'OMS pour la prise en compte du bruit et de la pollution qu'il génère, - d'évaluer en particulier les pollutions sonores auxquelles sont exposés les établissements sensibles, - sur ces bases,

d'évaluer le risque sanitaire pour les habitants et usagers et proposer des mesures adaptées pour éviter et réduire ces impacts, au-delà des règles d'isolation acoustique des bâtiments et en vue d'assurer le confort sonore des populations même fenêtres ouvertes et dans les espaces extérieurs...27

(8) L'Autorité environnementale recommande : - d'estimer au moins de manière prévisionnelle les consommations énergétiques directes et indirectes du projet (construction et exploitation des bâtiments, déplacements, etc.), de préciser la stratégie carbone initiée (à l'appui d'un bilan carbone), et notamment les choix en termes de démolition et de réhabilitation, et le mix énergétique retenu ; - de préciser et quantifier les effets favorables du projet sur la vulnérabilité climatique.....28

(9) L'Autorité environnementale recommande : - d'indiquer s'il est prévu de préciser l'état initial des enjeux des sites et sols pollués, de manière structurée et exhaustive à l'échelle de l'ensemble du site, et dans le cas contraire, de justifier la stratégie adoptée pour identifier les secteurs pollués ; - de préciser la stratégie de prise en compte de ces enjeux, ainsi que la localisation des futurs usages sensibles sur le site ; - d'étudier et justifier l'articulation du projet avec la méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués d'avril 2017, et la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles.....28

(10) L'Autorité environnementale recommande de compléter, lors des phases ultérieures du projet, l'étude paysagère du projet, notamment à l'échelle des ZAC : - à l'aide de photomontages ou de perspectives permettant d'apprécier l'aspect du quartier et le cadre de vie offert, une fois le projet réalisé ; - de présenter la manière dont les hauteurs de bâti, les formes urbaines ou la densité permettront une intégration du projet dans son environnement paysager et urbain et une amélioration du cadre de vie.....30

(11) L'Autorité environnementale recommande , aux stades ultérieurs du projet (dossier(s) « loi sur l'eau »), de présenter le dispositif de gestion des eaux pluviales du projet et de préciser les incidences d'éventuels rabattements de nappe sur la ressource en eau, ainsi que les mesures d'évitement et de réduction associées.....30

(12) L'Autorité environnementale recommande , aux stades ultérieurs du projet, d'évaluer les risques liés à l'implantation d'usages à proximité d'ICPE, de canalisations de gaz, sur des sols soumis à un risque d'affaissement lié à la dissolution de gypse et de cavités souterraines, ainsi que les mesures d'évitement et de réduction associées pour éviter ou réduire ces risques.....31