



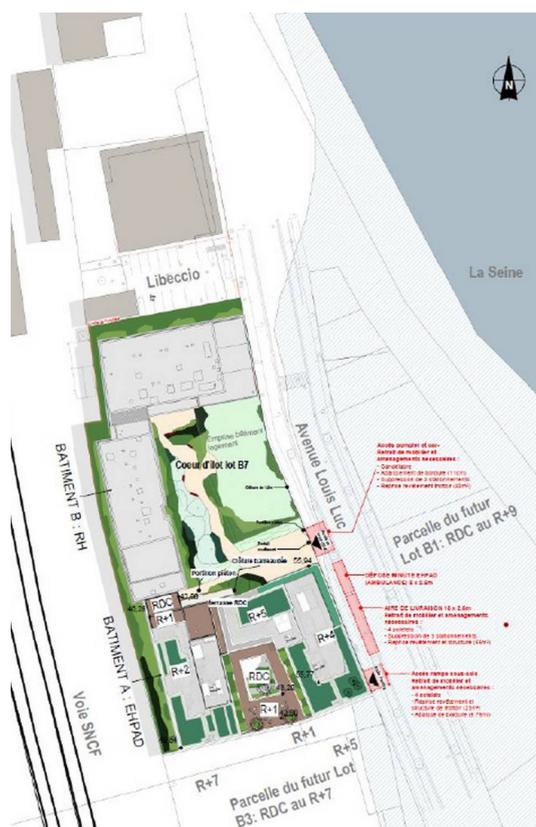
Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

Avis délibéré
sur le projet d'aménagement de la zone d'aménagement
concerté (Zac) du Port (lot B7)
Choisy-le-Roi (94)

N° APJIF-2024-044
du 24/07/2024



Port et localisation du lot B7 au sein du périmètre de la Zac du Port à Choisy-le-Roi (p.15). Localisation du lot B7 au sein du périmètre de la Zac du Port à Choisy-le-Roi (p.15). Localisation lot B7 au sein du périmètre de la Zac du Port à Choisy-le-Roi (RNT, p. 13)



Plan masse du lot B7 (RNT, p.22)

Synthèse de l'avis

Le présent avis concerne le projet d'aménagement du lot B7 de la zone d'aménagement concerté (Zac) du Port, située à Choisy-le-Roi (94), portée par la SCCV Choisy B7 et la SNC Icade promotion tertiaire et son étude d'impact, datée du 16 avril 2024. Il est émis dans le cadre d'une procédure d'instruction de deux permis de construire.

La Zac du Port a été créée en 1998 sur un périmètre d'environ 12,5 hectares en bordure de Seine, situé à proximité du centre-ville et des transports collectifs mais isolé du reste de la ville à cause des voies ferrées qui bordent la Zac à l'ouest.

850 logements, des bureaux, des activités, un hôtel, une crèche privée, une médiathèque ont déjà été réalisés ainsi que l'aménagement d'un parking automobile public, de l'ensemble des espaces publics et du réaménagement de l'accès RER.

Les modifications envisagées pour aménager les lots B1, B3 et Modul'Air ont conduit l'Autorité environnementale à rendre un avis, le 27 janvier 2022, sur les incidences liées à l'évolution de la Zac telle qu'initialement projetée dans l'étude d'impact datant de 2002, et ayant fait l'objet d'une actualisation en ce sens en 2021. La réalisation du lot B7 ne présentait pas alors un niveau de définition suffisant permettant de prendre en compte cette opération dans le dossier d'évaluation environnementale.

Le projet d'aménagement du lot B7, situé au nord de la Zac, prévoit la construction d'un établissement d'hébergement de personnes âgées dépendantes (Ehpad), d'une résidence hôtelière, d'un bâtiment de logements collectifs, de parkings automobiles associés et la réalisation d'espaces extérieurs. Par décision du préfet de la région Île-de-France du 8 février 2024, ce projet a été soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale, objet du présent avis.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale concernent : le paysage, la santé (bruit, pollution des sols), le risque d'inondation et les effets cumulés avec les autres chantiers.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont de :

- garantir le caractère opérationnel et l'efficacité attendue des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) proposées en précisant leur contenu et les modalités de leur mise en œuvre ;
- reprendre l'étude acoustique afin de la rendre plus représentative de l'ambiance sonore actuelle, présenter sur cette base une modélisation de la situation future et définir des mesures de réduction du bruit par référence aux valeurs établies par l'OMS caractérisant des risques sanitaires, y compris fenêtres ouvertes et dans les espaces extérieurs ;
- proposer des mesures de suivi assorties d'indicateurs pertinents pour les enjeux pouvant avoir un impact sur la santé (pollution sonore et des sols) afin de proposer le cas échéant des mesures correctives ;
- réaliser avant tout début des travaux et sur l'ensemble du site du projet le plan de gestion des terres polluées et une analyse des risques résiduels prédictive ;
- préciser la conception architecturale et technique du projet visant à éviter de faire obstacle à l'écoulement des eaux de crues ainsi que les mesures de mise en résilience et de gestion de crise envisagées en cas d'inondation ;
- présenter un plan de gestion coordonnée opérationnel des différents maîtres d'ouvrage de projets situés dans un même périmètre d'intervention visant à limiter les effets cumulés des chantiers concomitants.

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, celle des sigles utilisés est en page 6. Il est par ailleurs rappelé au maître d'ouvrage la nécessité de transmettre un mémoire en réponse au présent avis.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	3
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Sigles utilisés.....	6
Avis détaillé.....	7
1. Présentation du projet.....	7
1.1. Contexte et présentation du projet.....	7
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	9
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	9
2. L'évaluation environnementale.....	9
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	10
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	10
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	10
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	11
3.1. Le paysage, la patrimoine et la biodiversité.....	11
3.2. Le bruit et les vibrations.....	13
3.3. La pollution des sols.....	15
3.4. Le risque d'inondation.....	16
3.5. Les effets cumulés.....	17
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	18
ANNEXE.....	19
Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	20

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 environnementale² 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, autorité environnementale compétente en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, a été saisie par la préfète du Val-de-Marne pour rendre un avis sur le projet d'aménagement du lot B7 de la zone d'aménagement concerté (Zac) du Port à Choisy-le-Roi (94), porté par la SCCV Choisy B7 et la SNC Icade promotion tertiaire, et sur son étude d'impact datée du 16 avril 2024.

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° DRIEAT-SCDD-2024-016 du 8 février 2024.

L'Autorité environnementale en a accusé réception le 27 mai 2024. 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, la préfète de département (unité départementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports) et le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France ont été consultés et ont apporté leur contribution respectivement le 5 juin 2024 et le 9 juin 2024.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 24 juillet 2024. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement de la Zac du Port à Choisy-le-Roi (94).

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Noël JOUTEUR, 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.

1 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il comprend notamment la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).

2 L'article R. 122-6 du code de l'environnement, s'agissant des projets, et l'article R. 122-17 du même code ou l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, s'agissant des plans et programmes, précisent quelles sont les autorités environnementales compétentes. Parmi celles-ci, figurent les missions régionales d'autorité environnementale (MRAe) de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), présidées par des membres de cette inspection qui disposent d'une autorité fonctionnelle sur des services des directions régionales intitulés « pôle d'appui de la MRAe » (cf art R. 122-24 du code de l'environnement)

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.

Sigles utilisés

ERC	Séquence « éviter – réduire - compenser »
EPT	Établissement public territorial
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
LAeq	Indicateur réglementaire français (notamment utilisé pour le classement sonore des infrastructures de transports)
Lden	Indicateur global harmonisé utilisé à l'échelle européenne : le Lden (Level day, evening, night) est calculé sur la base des niveaux moyens sur trois périodes (jour, soirée et nuit)
OIN	Opération d'intérêt national
OMS	Organisation mondiale de la santé
Orsa	Orly Rungis-Seine Amont
PPRI	Plan de prévention du risque d'inondation
Sadev 94	Aménageur de la Zac du Port
Sedif	Syndicat des eaux d'Île-de-France
Zac	Zone d'aménagement concerté

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

En 2020, la commune de Choisy-le-Roi compte 46 229 habitants (source Insee). Elle fait partie de l'établissement public territorial (EPT) Grand-Orly Seine Bièvre, qui regroupe 24 communes du Val-de-Marne et de l'Essonne et compte 700 000 habitants. Elle est concernée par le périmètre de l'opération d'intérêt national (OIN) « Orly Rungis-Seine Amont » (OIN Orsa), dont l'aménagement de la Zac du Port constitue l'une des opérations.

La Zac du Port de Choisy-le-Roi a été créée en 1998 sur un périmètre d'environ 12,5 hectares. Le dossier de réalisation a été approuvé en 2000 et modifié en 2002. La Sadev 94 en est l'aménageur. Le site est localisé à proximité du centre-ville, en bord de Seine, et est bien desservi par les transports collectifs. Il est bordé au nord par le pont de Choisy, au sud par l'usine des eaux du Sedif, à l'est par la Seine et à l'ouest par un quartier d'habitat pavillonnaire. Il est séparé du centre-ville par les voies ferrées de la ligne Paris-Orléans et du RER C à l'ouest.



Illustration 1: Localisation du lot B7 au sein du périmètre de la Zac du Port à Choisy-le-Roi (p.15).

Depuis 2005, une partie de la Zac du Port a été réalisée, avec notamment 850 logements déjà construits, deux immeubles de bureaux, l'aménagement d'un parking public, du pont des Mariniers, du parc de la Grande Mademoiselle et de la médiathèque, le réaménagement des berges, l'installation de pistes cyclables, le déplacement d'activités. L'ensemble du programme de constructions a été livré à l'exception des lots B1, B3 et Modul'Air sur lesquels les travaux vont démarrer prochainement. Tous les espaces publics ont été aménagés. Les derniers espaces à bâtir correspondent à des secteurs actuellement en friche.

Le lot B7 est ainsi l'un des derniers lots à bâtir de la Zac du Port. Il se situe entre l'avenue Louis Luc et les voies ferrées, à proximité immédiate de la gare du RER C de Choisy-le-Roi. Il est bordé en limite nord par un immeuble de bureaux et au sud par le lot B3 sur lequel un permis de construire a été délivré pour la réalisation d'une programmation mixte de bureaux et activités. Le terrain a d'ores et déjà fait l'objet de démolitions réalisées par l'aménageur.

À la suite de difficultés de commercialisation et compte tenu d'une programmation initiale exclusivement dédiée aux activités économiques, le développement de la Zac a été interrompu. Il a alors été décidé de « rendre possible la réalisation d'ensembles immobiliers dotés d'une vocation intergénérationnelle et offrant des services et commerces de proximité ». Le plan local d'urbanisme (PLU) de Choisy-le-Roi a été modifié pour permettre l'adéquation entre ces nouvelles orientations d'aménagement et le PLU en vigueur : cette modification, soumise à évaluation environnementale par la [décision MRAe n°94-004-2019 du 4 avril 2019](#), a donné lieu à l'[avis MRAe n°2019-443 du 5 septembre 2019](#).

L'étude d'impact de la Zac, datant de 2002, a été actualisée dans le cadre du dossier de réalisation modificatif nécessaire pour l'aménagement des lots B1, B3 et Modul'Air. Cette étude n'a pas pris en compte le périmètre du lot B7 car sa réalisation « ne présentait pas un niveau de définition suffisant permettant d'analyser le projet » (p.5). L'évaluation environnementale des incidences des évolutions programmatiques de la Zac, hors lot B7, a donné lieu à l'[avis MRAe n°2022-004 du 27 janvier 2022](#).

Le projet d'aménagement du lot B7 a été soumis à la réalisation d'une étude d'impact, après examen au cas par cas, par décision du préfet de la région d'Île-de-France n° DRIEAT-SCDD-2024-016 du 8 février 2024. Au terme de cette décision, les objectifs poursuivis par l'étude d'impact concernaient notamment :

- l'analyse des incidences sanitaires liées à l'exposition d'une nouvelle population aux pollutions des sols, pollutions sonores et atmosphériques et la définition de mesures d'évitement et de réduction adaptées ;
- l'analyse de l'intégration paysagère et urbaine de ce projet et de son impact sur le cadre de vie en lien avec les autres lots du projet de Zac du Port ;
- l'analyse des effets cumulés des projets connus dans le secteur ;
- la gestion de l'impact lié aux travaux.

La programmation du lot B7 consiste à réaliser sur un terrain de 4 643 m² :

- un établissement d'hébergement des personnes âgées dépendantes (Ehpad) sur cinq niveaux occupés par 84 lits ;
- une résidence hôtelière de 321 lots en R+9 ;
- un immeuble d'environ 60 logements comprenant des commerces en rez-de-chaussée ;
- un parking sur deux niveaux de sous-sol pouvant accueillir 1 411 places de stationnement automobile.

La surface de plancher totale du projet atteindra environ 18 500 m².

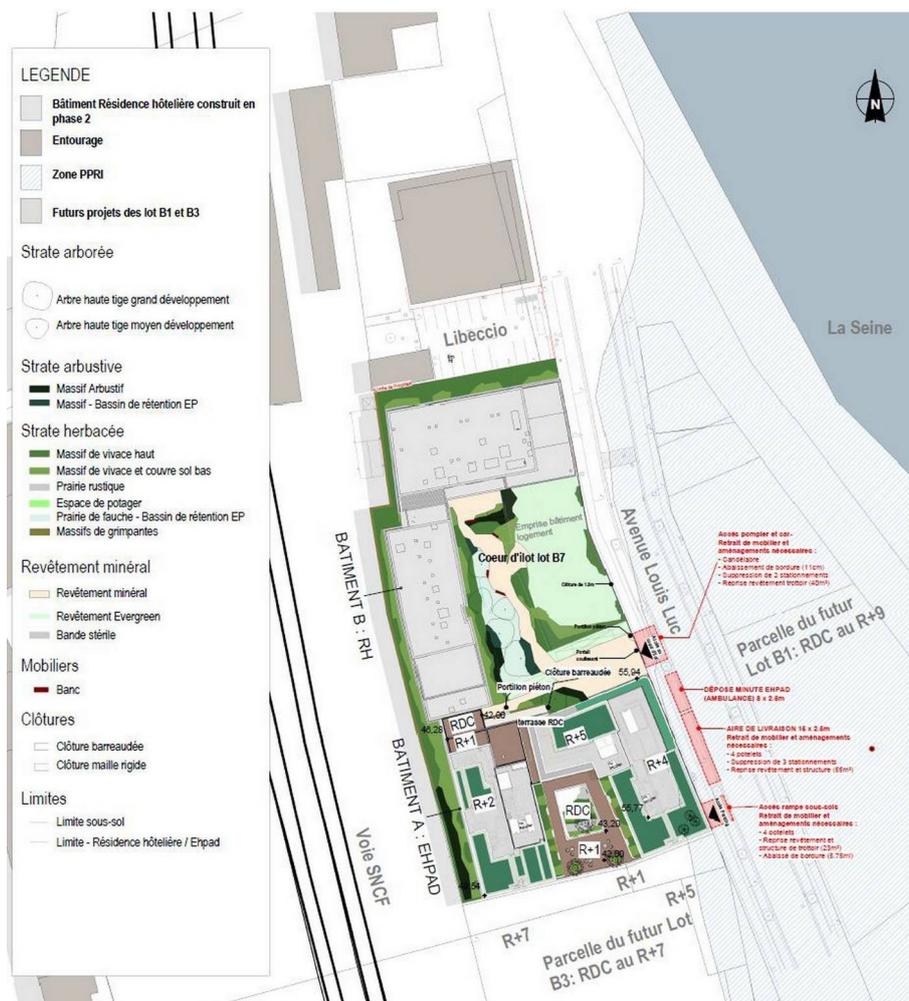


Illustration 2 : Plan masse de l'aménagement du lot B7 (p.22).

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

L'étude d'impact ne précise pas les modalités d'association du public en amont du projet.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

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

- le paysage, le patrimoine et la biodiversité ;
- le bruit et les vibrations ;
- la pollution des sols ;
- le risque d'inondation ;
- les effets cumulés.

2. L'évaluation environnementale

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

Sur la forme, l'étude d'impact est complète au regard de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Sur le fond, la description du projet devrait être complétée et des analyses doivent être approfondies, notamment concernant l'insertion du projet dans son environnement paysager. Ainsi, l'étude d'impact ne détaille pas les conditions de déplacement à pied ou à vélo dans le quartier et vers le centre-ville ni les accès à la Seine. Ces précisions semblent particulièrement utiles alors que le projet de Zac s'achève et qu'une vision consolidée du fonctionnement du quartier et des impacts de ce projet sur celui-ci peut être présentée.

Il conviendrait également de compléter les informations de l'étude d'impact par des éléments présents dans les différentes études jointes en annexes, notamment le diagnostic sur la pollution des sols.

L'Autorité environnementale note aussi que, sur certains enjeux forts, l'étude d'impact renvoie le lecteur à d'autres procédures ou documents (loi sur l'eau, plan de prévention du risque d'inondation...). Afin d'assurer une meilleure information du public et d'inscrire ces données dans le déroulé de l'évaluation environnementale, il serait utile que les principales conclusions de ces volets, qui sont parfois relativement techniques, soient davantage développées au sein de l'étude d'impact et intégrées dans l'analyse des incidences et la mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation.

Ces mesures sont formulées en conclusion de l'analyse de chaque enjeu et reportées dans un tableau de synthèse. Cependant, elles sont trop souvent de portée générale et leur mise en application n'est pas suffisamment détaillée, ce qui ne permet pas de garantir leur mise en œuvre opérationnelle ni leur efficacité attendue. L'Autorité environnementale souligne, par ailleurs, l'absence de mesures de suivi assorties d'objectifs, d'un calendrier et d'indicateurs de réalisation.

(1) L'Autorité environnementale recommande de :

- compléter l'étude d'impact par des analyses plus approfondies sur certaines thématiques liées notamment à l'insertion et au fonctionnement du projet au sein du quartier existant (mobilités, paysage, patrimoine), ainsi que par des éléments issus des études spécifiques annexées au dossier ou faisant l'objet d'autres procédures ou documents (dossier loi sur l'eau, PPRi...) ;
- garantir le caractère opérationnel et l'efficacité attendue des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) proposées, en précisant leur contenu et les modalités de leur mise en œuvre ;
- proposer des mesures de suivi assorties d'indicateurs pertinents et quantifiés, de cibles et d'un calendrier, pour les enjeux susceptibles d'avoir un impact sur la santé (pollution sonore et des sols), ainsi que des mesures correctives à mettre en œuvre le cas échéant.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Dans un chapitre dédié à l'analyse de la compatibilité du projet avec les principaux schémas, plans et programmes en vigueur, l'étude d'impact propose une description générale de ces différents documents. Pour chacun d'entre eux, une justification de la compatibilité du projet avec les prescriptions ou les orientations qui s'y rapportent est présentée (p. 27 à 51).

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact explique que le projet d'aménagement du lot B7 poursuit les objectifs plus larges portés par le Zac du Port (« donner un caractère urbain à ce quartier en périphérie du centre, satisfaire la demande en logements sociaux, accentuer la mixité du nouveau quartier, développer l'activité économique, réaliser un apport résidentiel significatif dans un secteur bien desservi par les transports en commun et à proximité d'un secteur commercial qui présente des difficultés, désenclaver le quartier et le relier au centre-ville »). Il est par ailleurs précisé que « la programmation retenue pour le lot B7 s'inscrit dans la continuité des évolutions programmatiques qu'a connu la Zac ».

L'Autorité environnementale souligne qu'aucun autre scénario que le scénario retenu n'est présenté dans le dossier, ce qui ne permet pas de justifier le choix retenu sur la base d'une comparaison de plusieurs solutions

envisageables au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine, comme exigé par l'article L. 122-3 (II - 2°-d)) du code de l'environnement.

Par ailleurs, si l'étude d'impact rappelle que l'article R. 122-5 du même code prévoit que la description du projet doit porter sur l'ensemble de ses caractéristiques, y compris les travaux de démolition nécessaires, elle n'en tire pas complètement les conséquences en omettant de détailler la présentation des démolitions effectuées sur le site du lot B7, de les justifier et d'en évaluer toutes les incidences environnementales et sanitaires potentielles.

(2) L'Autorité environnementale recommande de :

- **présenter des solutions de substitution raisonnables à la solution d'aménagement retenue et une analyse comparative de leurs incidences potentielles sur l'environnement et la santé humaine ;**
- **décrire en détail les bâtiments démolis sur le site, en apporter la justification notamment au regard du caractère inenvisageable de leur réutilisation et évaluer les incidences potentielles sur l'environnement et la santé des opérations de démolitions effectuées.**

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

3.1. Le paysage, la patrimoine et la biodiversité

Dans le dossier, l'analyse du paysage tient en quelques mots « *la Zac du Port se situe sur la rive gauche de la Seine, au sein de l'entité paysagère des vallées* ». La description du contexte paysager proche est également assez sommaire. Comme l'Autorité environnementale l'a déjà relevé dans son précédent avis de 2022 sur le projet de Zac, l'étude d'impact présente peu de vues globales, et ne fournit pas de vues du projet à hauteur d'homme, permettant d'appréhender correctement la réponse du projet aux objectifs mis en avant : percées vers la Seine, effet de la réduction des hauteurs pour les riverains, visibilité éventuelle depuis les sites classé et inscrit (Parc municipal et ses abords), les monuments historiques situés à proximité (cathédrale Saint-Louis-et-Saint-Nicolas notamment) ou encore depuis la Seine, ses franchissements et sa rive opposée. L'enjeu lié à ce patrimoine est néanmoins identifié. Les monuments inscrits ou classés situés à proximité sont listés et les périmètres de protection sont représentés sur une carte (EI, p. 92).

Toutefois, là encore comme déjà signalé dans l'avis antérieur, l'étude d'impact ne développe pas comment cet enjeu a été de nature à orienter la conception du projet, au-delà du « *respect des prescriptions de l'Architecte des Bâtiments de France* », qui ne sont pas détaillées (EI, p. 182).



Illustration 3 : Vue du projet d'Ehpad depuis l'avenue Louis Luc (EI, p.21).

Pour un tel projet, l'Autorité environnementale considère que le seul objectif affiché sur la thématique du paysage de « *participer au renouvellement urbain et à la requalification paysagère du secteur* » manque de précision quant aux conditions envisagées pour l'atteindre et à la manière dont il pourra se concrétiser, qui témoignent d'une démarche volontaire permettant les apports du projet en termes de valorisation du quartier dans son ensemble.



Illustration 4 : Vue aérienne de l'emprise de la Zac du Port avant son aménagement, vers l'ouest (EI, p.90).



Illustration 5 : Vue aérienne de l'emprise actuelle de la Zac du Port et localisation du lot B7, vers le nord-ouest (EI, p.90).

La reconquête de la Seine et de ses berges qui, d'après le dossier, est « *l'axe central des réflexions et des développements à venir* » du plan vert horizon 2018-2028³, n'est pas explicitée. Il aurait pourtant été intéressant de comprendre comment le projet s'articule avec cet objectif (p.89).

Par ailleurs, le projet se situe dans un secteur fortement artificialisé. L'étude d'impact reconnaît que « *les habitats [naturels] de la zone d'étude sont supports de biodiversité* » et que « *l'opération pourrait dégrader ou supprimer ces derniers du fait des aménagements réalisés ou un mauvais entretien du site* » (RNT, p. 60). Les enjeux liés à la flore et à la faune présentes sur le site sont qualifiés de faibles à modérés. C'est la raison pour laquelle le projet intègre un certain nombre de mesures (19 au total) visant à réduire les conséquences de l'opération sur la faune et la flore en phase travaux et d'exploitation.

³ Ce plan vert 2018-2028 a été adopté le 25 juin 2018 par le Conseil départemental du Val-de-Marne et a pour objet de « réaffirmer l'action départementale » sur le patrimoine du Département et définit les grands objectifs environnementaux de ce dernier pour les dix prochaines années.

D'après le dossier, au vu d'un inventaire réalisé en mars 2024, « les communautés végétales observées ne montrent pas de réel enjeu. Aucune espèce n'est protégée, rare ou menacée » (RNT, p. 27). Le maître d'ouvrage prévoit en outre la mise en place de mesures pour s'assurer de la bonne élimination des espèces exotiques envahissantes identifiées lors de l'inventaire dans le cadre de la phase préparatoire du chantier.

(3) L'Autorité environnementale recommande de :

- présenter davantage de photomontages justifiant de la bonne intégration du projet dans son environnement, ainsi que des analyses du fonctionnement urbain du futur quartier dans un secteur élargi ;
- expliquer en quoi le projet participe à la reconquête de la Seine et de ses berges, notamment par référence au plan vert départemental 2018-2028, et comment il a été conçu en lien avec le patrimoine bâti et historique situé à proximité.

3.2. Le bruit et les vibrations

Le site du projet est longé à l'ouest par les voies ferrées du RER C et limité au nord par le pont de Choisy (route départementale (RD) 86). Ces deux infrastructures⁴ de transport sont respectivement identifiées en catégorie 1 au classement sonore du réseau ferroviaire⁵ et en catégorie 3 au classement sonore du réseau routier national⁶. La proximité, à l'est du lot B7, du quai Fernand Dupuy et de l'avenue Louis Luc participe également à dégrader l'ambiance sonore du quartier. En effet, ces deux axes présentent des niveaux sonores compris entre 65 dB(A) et 75 dB(A) de jour, d'après les cartes stratégiques du bruit (CSB) mises à disposition par Bruitparif (p. 120).

L'étude d'impact présente trois cartes de niveaux sonores sur une journée complète qui permettent de distinguer l'exposition du secteur aux bruits routiers, aux bruits ferroviaires et à ces bruits cumulés (Illustration 6 ci-après). Cependant, pour caractériser pleinement l'ambiance sonore du quartier, il aurait fallu également insérer une carte relative à la période nocturne. D'après Bruitparif, les niveaux sonores la nuit toutes origines cumulées sont majoritairement compris entre 50 et 60 dB (A), avec néanmoins une façade du côté des voies ferrées, à l'ouest, susceptible d'être exposée à des niveaux supérieurs à 60 dB (A) (Illustration 7).

-
- 4 Les infrastructures de transports terrestres sont classées en cinq catégories selon le niveau de bruit qu'elles génèrent, de la catégorie 1, la plus bruyante, à la catégorie 5, la moins bruyante. Des bandes sonores affectées par le bruit sont délimitées de part et d'autre de ces infrastructures classées. La largeur maximale de ces bandes dépend de la catégorie : - catégorie 1 : 300 m, - catégorie 2 : 250 m, - catégorie 3 : 100 m, - catégorie 4 : 30 m, - catégorie 5 : 10 m. À l'intérieur de ces bandes sonores, toute nouvelle construction (habitation, enseignement, hôpitaux, hôtels) doit présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs.
 - 5 Arrêté n°2002/08 du 3 janvier 2002 relatif au classement sonore du réseau ferroviaire et de transports en commun en site propre dans certaines communes du département du Val-de-Marne et aux modalités d'isolement acoustique des constructions en découlant.
 - 6 Arrêté n°2002/06 du 3 janvier 2002 relatif au classement sonore du réseau routier national et autoroutier dans certaines communes du département du Val-de-Marne et aux modalités d'isolement acoustique des constructions en découlant.

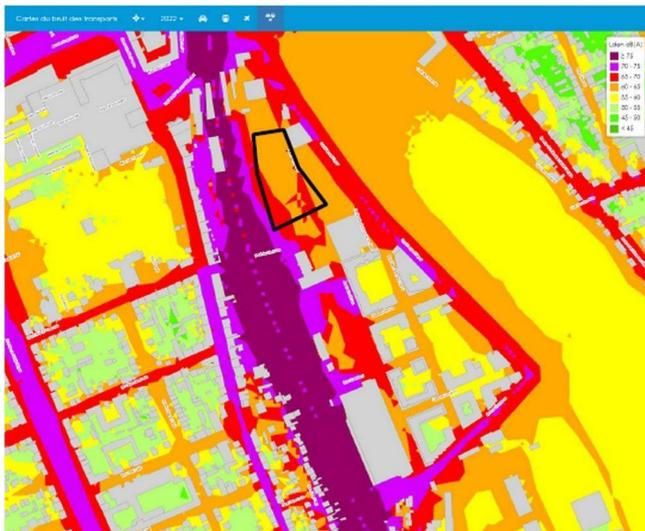


Illustration 6 : Carte des niveaux sonores représentant l'indicateur de bruit Lden sur une journée complète pour l'ensemble des sources de bruit (Source : EI, d'après Bruitparif 2022, p.121).

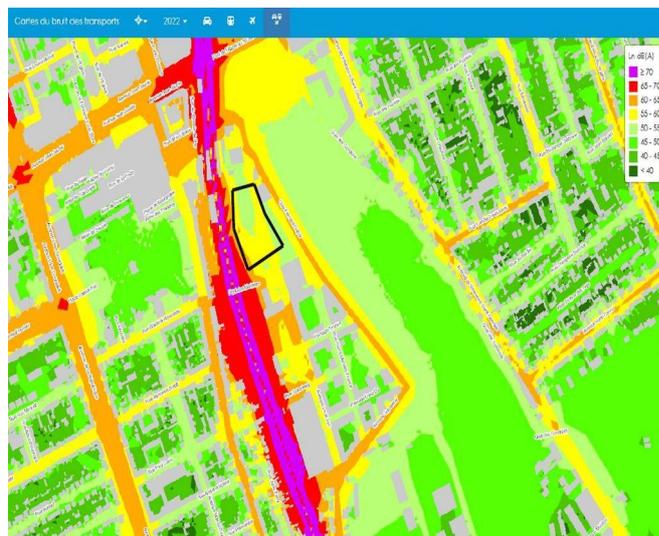


Illustration 7 : Carte des niveaux sonores représentant l'indicateur de bruit Lden en période nocturne pour l'ensemble des sources de bruit (Source : Bruitparif, 2022 et MRAe pour le contour approximatif du lot B7).

Cet état des pollutions sonores est complété par des relevés acoustiques réalisés en 2023 sur une période de 24 heures, sur la base d'un point de mesure positionné en limite ouest du périmètre du projet. Les niveaux sonores relevés sont de 59,5 dB(A) le jour et de 53,1 dB(A) en LAeq, soit des niveaux inférieurs à ceux des cartes stratégiques, même en tenant compte de l'écart méthodologique entre LAeq et Lden. La conclusion de ce rapport qualifie le niveau sonore ambiant sur la période diurne de « *représentatif d'un site calme en bordure de voie ferrée avec de nombreux passages de trains* ». L'Autorité environnementale remarque que l'emplacement d'un unique capteur en contrebas des voies ferrées ne permet pas de réaliser des mesures acoustiques représentatives des niveaux sonores induits en façade des futurs bâtiments. Par ailleurs, la durée de 24 heures sur laquelle ces mesures ont été réalisées ne garantit pas la représentativité de l'environnement sonore d'un site. Par conséquent, pour l'Autorité environnementale, l'étude acoustique réalisée est insuffisante et devrait être complétée par une modélisation des niveaux sonores auxquels seront exposés les futurs habitants et usagers du projet une fois réalisé.

En outre, les niveaux sonores maximaux (pics de bruit) occasionnés par les passages des trains n'ont pas été mesurés. La caractérisation du bruit ferroviaire a fait l'objet d'une évolution dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM), qui a introduit en 2019 la prise en compte des pics de bruit ferroviaire et a amené le Conseil national du bruit dans son avis du 7 juin 2021 à définir un certain nombre de recommandations relatives à la caractérisation du bruit ferroviaire, notamment celle de réaliser un comptage pondéré des événements sonores à l'aide d'indicateurs événementiels. L'Autorité environnementale estime en conséquence que pour les projets implantés sur des parcelles exposées au bruit ferroviaire, une caractérisation en indicateur événementiel (Lamax, Nax, etc.) doit systématiquement être menée afin de permettre de définir des mesures d'évitement et de réduction des impacts sanitaires adaptés à la typologie du bruit.

L'étude d'impact indique, à propos des seuils fixés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en matière d'effets sanitaires liés au bruit, qu'ils « *sont dépassés sur la quasi-totalité du quartier du projet* » (p.189), sans toutefois préciser les niveaux retenus par l'OMS pour caractériser de tels effets. Pour le bruit routier, ces valeurs sont établies à l'extérieur de l'habitat à 53 dB(A) durant la journée et à 45 dB(A) pour les bruits nocturnes.

Afin d'évaluer les incidences vibratoires aux passages des trains, une campagne de mesures des vibrations à l'emplacement des futurs bâtiments s'est déroulée en 2023. Les résultats de ces mesures montrent des niveaux vibratoires relativement bas au passage des trains et l'étude conclut à une gêne faible dans les logements. Toutefois, l'Autorité environnementale constate que la méthodologie de l'étude n'est pas expliquée, et

que la plage horaire des mesures a été restreinte à une période nocturne de 13 heures, qui n'a permis de relever que les passages de trains de fret (p.122). Compte tenu que les voies ferrées situées à proximité du projet sont empruntées en continu tout au long de la journée par plusieurs types de trains (RER C, TER, Corails, fret), l'Autorité environnementale suggère que les mesures soient réalisées sur une période minimale de 48 heures afin qu'elles soient plus représentatives des vibrations générées par l'ensemble du trafic ferroviaire.

Les façades les plus proches du projet seront construites à une distance inférieure à 10 m de la voie ferrée. Dès lors, il est indispensable de s'appuyer sur les recommandations et les prescriptions d'un bureau d'études acoustique pour assurer le respect par le projet de la réglementation en vigueur. L'étude d'impact détaille à ce titre les objectifs de confort acoustique et vibratoires visés pour le projet (p.191 à 196).

Néanmoins, ces mesures intervenant sur le bâti sont nécessaires mais ne sont pas suffisantes car elles ne prennent pas en compte l'émergence du bruit extérieur alors que, selon le dossier, « *le contexte sonore et vibratoire va influencer sur le confort des occupants dans les espaces extérieurs (cœur d'îlot, balcons) et les bâtiments projetés* ». À cet égard, l'Autorité environnementale rappelle l'importance de prendre en compte l'impact du bruit sur la santé et le confort acoustique compte tenu de l'exposition des locaux fenêtres ouvertes et dans les espaces de vie extérieurs, comme le recommande l'OMS.

Le maître d'ouvrage envisage, pour réduire l'exposition au bruit des futurs habitants et usagers, de « *faciliter l'utilisation des mobilités décarbonées* » par « *le déploiement de dispositifs facilitant la pratique du vélo ou de la mobilité électrique* ». Toutefois cette mesure devrait être précisée, en détaillant la nature et le nombre de dispositifs prévus, ainsi que le potentiel d'usage prévisible. Sans une telle estimation et des objectifs à atteindre, cette mesure risque de manquer d'efficacité.

L'étude d'impact mentionne une autre mesure relative à l'« *aménagement du site en faveur du confort extérieur des usagers* » prévoyant notamment que « *l'implantation des bâtiments participe à la création d'obstacles vis-à-vis des principales nuisances (voies circulées)* ». Toutefois, l'absence de données et d'évaluation caractérisant la réduction du bruit attendue ne permet pas d'apprécier la pertinence et l'efficacité du choix de l'implantation. Au regard de l'importance de l'enjeu lié au bruit dû notamment à la proximité immédiate des voies ferrées, l'Autorité environnementale estime que d'autres mesures de réduction, telles que la création d'un mur anti-bruit, devraient être étudiées et envisagées. Elle considère qu'un dispositif de suivi de l'exposition au bruit en phase d'exploitation est également nécessaire, afin que des mesures correctrices puissent être mises en œuvre en tant que de besoin.

(4) L'Autorité environnementale recommande de :

- reprendre l'étude acoustique réalisée afin d'en rendre les paramètres et donc les résultats plus représentatifs de l'ambiance sonore générée notamment par le bruit ferroviaire (nombre et hauteurs des capteurs, durée de mesure, prise en compte des niveaux sonores maximaux (pics de bruit) occasionnés par les passages des trains, etc.) ;
- modéliser précisément les niveaux sonores auxquels seront exposés les habitants et usagers du futur quartier ;
- expliciter la méthode utilisée pour l'étude vibratoire et en garantir également la représentativité ;
- évaluer et démontrer l'efficacité des mesures envisagées pour réduire l'effet du bruit sur la santé et le confort de vie des futurs habitants et usagers, et les renforcer pour respecter les valeurs établies par l'OMS caractérisant des risques sanitaires, y compris fenêtres ouvertes et dans les espaces extérieurs.

3.3. La pollution des sols

Le secteur du projet ne comporte pas de sites répertoriés dans les bases Casias⁷ et Basol⁸, dont les plus proches se trouvent respectivement à 50 m et 150 m. L'installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) la plus proche se trouve à environ 700 m du projet (p.113).

⁷ Cartographie des anciens sites industriels et d'activités de services

⁸ Base des anciens sites pollués ou potentiellement pollués

Au niveau du lot B7, les résultats d'analyse de la pollution des sols relevés dans le document joint en annexe n°3 (diagnostic initial des pollutions du sous-sol réalisé en mars 2024) ont mis en évidence :

- la présence d'une contamination significative des sols en hydrocarbures totaux (HCT) liée à la présence d'une ancienne cuve de 10 000 litres de fuel enterrée ;
- la présence de légères contaminations liées à l'apport de terre de qualité médiocre présentant des dépassements ponctuels des valeurs de référence en métaux lourds.

D'après cette analyse, les eaux souterraines sont indemnes de contamination significative.

Le maître d'ouvrage a fait réaliser une étude complémentaire portant sur les mesures de gestion à prendre dans le cadre du projet de réaménagement du site. Ces mesures consistent principalement à extraire la cuve de fioul et excaver les terres polluées, sur une surface estimée à 100 m², préalablement à la réalisation des travaux (p.171). Par ailleurs, comme le recommande le bureau d'étude, il est envisagé de mettre en place « un recouvrement des remblais historiques par au moins 30 cm de terres saines au droit des futurs espaces verts » (p.188). Un plan de gestion sera réalisé afin de définir les modalités de traitement des pollutions et s'accompagnera d'une analyse des risques résiduels (ARR) prédictive destinée à vérifier l'absence de risque pour les futurs usagers du site compte tenu des teneurs résiduelles après traitement.

Pour l'Autorité environnementale, ce plan de gestion et l'ARR prédictive doivent être réalisés dans le cadre de l'étude d'impact, préalablement à toute autorisation de travaux et sur l'ensemble du périmètre du projet.

En effet, huit points de sondage de sols ont donné lieu à un constat de contaminations. Dans la mesure où le premier niveau de sol des bâtiments sera à 31,20 m NGF⁹ soit à environ 5,7 m du terrain actuel et à 0,7 m de la nappe alluviale de la Seine, de nombreuses pollutions constatées peuvent être perturbées et être diffusées lors des opérations de terrassements. Compte tenu de l'enjeu, le maître d'ouvrage doit préciser d'ores et déjà les volumes concernés et les conditions d'évacuation des terres polluées, et de préciser comment il entend organiser efficacement la surveillance du chantier afin d'éviter la diffusion de polluants dans les sols et les eaux souterraines puis la Seine à l'occasion des opérations de terrassement (cf mesure MRC 14 : « Gestion en cas de découverte de terres souillées pendant les travaux »).

Dans la mesure où une partie de la surface polluée sera simplement recouverte de terre végétale, il convient d'exposer de manière détaillée les mesures pérennes qui permettront aux futurs propriétaires et gestionnaires d'immeubles, ainsi qu'aux habitants et usagers, d'être informés de cette situation afin de proscrire tout usage des sols incompatible avec les risques sanitaires liés à ces pollutions, tel que des plantations disposant de racines profondes.

(5) L'Autorité environnementale recommande de :

- réaliser avant tout début des travaux et sur l'ensemble du site du projet le plan de gestion et l'analyse des risques résiduels prédictive ;
- préciser la localisation des terres polluées, leur volume détaillé par secteur et la hauteur des décaissements à prévoir, ainsi que les conditions d'évacuation des terres polluées (nombre de camions, destination) ;
- préciser les modalités de surveillance du chantier et démontrer qu'elles permettront de gérer efficacement la découverte de terres polluées afin d'éviter la diffusion des polluants ;
- prévoir une information des futurs propriétaires et gestionnaires de lots, ainsi que des habitants et usagers, pour éviter tout usage des sols susceptible d'exposer ces derniers à des risques sanitaires liés à la pollution des sols.

3.4. Le risque d'inondation

Le site d'étude se positionne à proximité mais en-dehors d'une zone « violet foncé » du plan de zonage réglementaire du plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) de la Marne et de la Seine correspondant à la zone urbaine dense en aléas fort et très fort avec une hauteur d'eau en cas de crue pouvant atteindre jusqu'à 2 m.

⁹ Nivellement général de la France



Illustration 8 : Extrait de la carte du PPRI (Source : PPRI de la Marne et de la Seine) (p.109)

De plus, compte tenu de sa proximité avec la Seine, le site d'étude se situe dans une zone vulnérable à la remontée du niveau de sa nappe d'accompagnement.

L'étude d'impact signale qu'« en cas de crue, le projet pourrait faire obstacle à l'écoulement des eaux et être impacté par la montée des eaux » (p. 187). Les mesures de réduction visant à réduire cet impact prévoient que « les aménagements projetés pour l'opération intègrent des espaces végétalisés en pleine terre ou semi-perméables au sol afin (...) de limiter le phénomène de ruissellement pluvial » et que « la conception architecturale et technique du projet respectera l'ensemble des prescriptions et recommandations applicables pour éviter de faire obstacle à l'écoulement des eaux de crues ».

Pour l'Autorité environnementale, il est nécessaire que la conception architecturale et technique du projet soit abordée de manière plus détaillée dans l'étude d'impact afin que celle-ci permette de prendre connaissance des mesures constructives qui permettront la transparence hydraulique par rapport à l'écoulement des eaux en cas de crue. Il conviendrait également que le dossier expose les mesures de prévention et de mise en résilience envisagées concernant l'opération du lot B7, notamment sur la base d'une actualisation, le cas échéant, du bilan de résilience réalisé à l'échelle de la Zac et des dispositions de gestion de crise dont l'avis de l'Autorité environnementale de 2022 faisait état.

(6) L'Autorité environnementale recommande d'apporter des précisions sur la conception architecturale et technique du projet visant à éviter de faire obstacle à l'écoulement des eaux de crues ainsi que sur les mesures de prévention, de mise en résilience et de gestion de crise envisagées dans le cas de survenance d'une inondation, y compris par remontée de nappe.

3.5. Les effets cumulés

L'étude d'impact réserve un chapitre dédié aux effets cumulés du projet avec des projets connexes (p.141 à 143). Huit opérations concomitantes sont recensées comme pouvant avoir des effets cumulés avec l'aménagement du lot B7 de la Zac du Port. Une carte permet de les localiser. Le dossier distingue les effets cumulés temporaires durant la phase chantier et les effets cumulés permanents pendant la phase exploitation.

Il est indiqué de manière peu précise que « la réalisation simultanée de ces chantiers peut en effet conduire à avoir des effets amplifiés sur le trafic, les nuisances, les risques ou les pollutions/déchets ».

Pour limiter les effets cumulés, le dossier évoque la possibilité de coordonner les projets. L'Autorité environnementale souligne la nécessité de travailler en amont pour organiser la coordination des intervenants et de présenter, dans le cadre de l'étude d'impact, un plan de gestion abouti permettant de limiter autant que possible l'impact des chantiers, par exemple par une mutualisation des itinéraires et accès aux chantiers, des aires de stockage des matériaux et de mise en œuvre des bases chantiers, etc.

(7) L'Autorité environnementale recommande de présenter un plan de gestion coordonné opérationnel des différents maîtres d'ouvrage de projets situés dans un même périmètre d'intervention visant à limiter les effets cumulés des chantiers concomitants.

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

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

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 l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'[article L.123-2](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr.

L'Autorité environnementale 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 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 24 juillet 2024

Siégeaient :

**Isabelle BACHELIER-VELLA, Sylvie BANOUN, Noël JOUTEUR,
Philippe SCHMIT, président, Jean SOUVIRON.**

ANNEXE

Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande de : - compléter l'étude d'impact par des analyses plus approfondies sur certaines thématiques liées notamment à l'insertion et au fonctionnement du projet au sein du quartier existant (mobilités, paysage, patrimoine), ainsi que par des éléments issus des études spécifiques annexées au dossier ou faisant l'objet d'autres procédures ou documents (dossier loi sur l'eau, PPRi...) ; - garantir le caractère opérationnel et l'efficacité attendue des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) proposées, en précisant leur contenu et les modalités de leur mise en œuvre ; - proposer des mesures de suivi assorties d'indicateurs pertinents et quantifiés, de cibles et d'un calendrier, pour les enjeux susceptibles d'avoir un impact sur la santé (pollution sonore et des sols), ainsi que des mesures correctives à mettre en œuvre le cas échéant.....10
- (2) L'Autorité environnementale recommande de : - présenter des solutions de substitution raisonnables à la solution d'aménagement retenue et une analyse comparative de leurs incidences potentielles sur l'environnement et la santé humaine ; - décrire en détail les bâtiments démolis sur le site, en apporter la justification notamment au regard du caractère inenvisageable de leur réutilisation et évaluer les incidences potentielles sur l'environnement et la santé des opérations de démolitions effectuées.....11
- (3) L'Autorité environnementale recommande de : - présenter davantage de photomontages justifiant de la bonne intégration du projet dans son environnement, ainsi que des analyses du fonctionnement urbain du futur quartier dans un secteur élargi ; - expliquer en quoi le projet participe à la reconquête de la Seine et de ses berges, notamment par référence au plan vert départemental 2018-2028, et comment il a été conçu en lien avec le patrimoine bâti et historique situé à proximité.....13
- (4) L'Autorité environnementale recommande de : - reprendre l'étude acoustique réalisée afin d'en rendre les paramètres et donc les résultats plus représentatifs de l'ambiance sonore générée notamment par le bruit ferroviaire (nombre et hauteurs des capteurs, durée de mesure, prise en compte des niveaux sonores maximaux (pics de bruit) occasionnés par les passages des trains, etc.) ; - modéliser précisément les niveaux sonores auxquels seront exposés les habitants et usagers du futur quartier ; - expliciter la méthode utilisée pour l'étude vibratoire et en garantir également la représentativité ; - évaluer et démontrer l'efficacité des mesures envisagées pour réduire l'effet du bruit sur la santé et le confort de vie des futurs habitants et usagers, et les renforcer pour respecter les valeurs établies par l'OMS caractérisant des risques sanitaires, y compris fenêtres ouvertes et dans les espaces extérieurs.....15
- (5) L'Autorité environnementale recommande de : - réaliser avant tout début des travaux et sur l'ensemble du site du projet le plan de gestion et l'analyse des risques résiduels prédictive ; - préciser la localisation des terres polluées, leur volume détaillé par secteur et la hauteur des décaissements à prévoir, ainsi que les conditions d'évacuation des terres polluées (nombre de camions, destination) ; - préciser les modalités de surveillance du chantier et démontrer qu'elles permettront de gérer efficacement la décou-

verte de terres polluées afin d'éviter la diffusion des polluants ; - prévoir une information des futurs propriétaires et gestionnaires de lots, ainsi que des habitants et usagers, pour éviter tout usage des sols susceptible d'exposer ces derniers à des risques sanitaires liés à la pollution des sols.....16

(6) L'Autorité environnementale recommande d'apporter des précisions sur la conception architecturale et technique du projet visant à éviter de faire obstacle à l'écoulement des eaux de crues ainsi que sur les mesures de prévention, de mise en résilience et de gestion de crise envisagées dans le cas de survenance d'une inondation, y compris par remontée de nappe.....17

(7) L'Autorité environnementale recommande de présenter un plan de gestion coordonnée opérationnel des différents maîtres d'ouvrage de projets situés dans un même périmètre d'intervention visant à limiter les effets cumulés des chantiers concomitants.....18