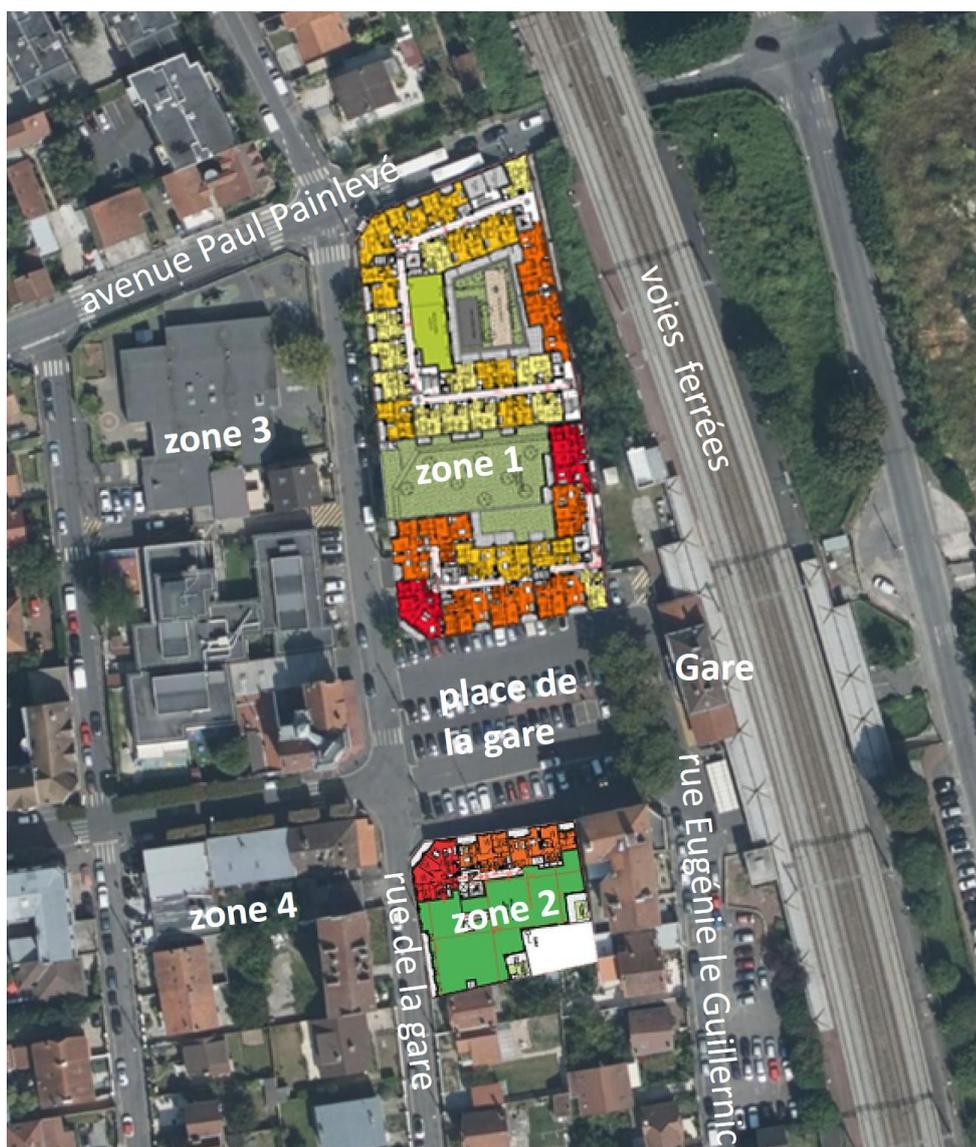




Mission régionale d'autorité environnementale  
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré  
sur le projet d'aménagement du quartier de la gare  
à Villeneuve-le-Roi (Val-de-Marne)**

N°MRAe APJIF-2024-058  
du 14/08/2024



183 logements à R+5, dont une résidence de personnes âgées, exposés au bruit de la voie ferrée  
(source : photo aérienne Géoportail et plans du 1<sup>er</sup> étage issus du permis de construire, collage et annotations MRAe)

# Synthèse de l'avis

Le présent avis concerne le projet d'aménagement du quartier de la gare, situé à Villeneuve-le-Roi (94), et son étude d'impact, datée du 23 avril 2024. Il est émis dans le cadre d'une procédure de demandes de permis de construire, portée par la SAS Kaufman et Broad développement.

Localisé en bordure de voies ferrées à fort trafic, le projet a été modifié depuis l'avis de l'Autorité environnementale du 13 novembre 2020. Après démolition du parking de la place de la gare et de plusieurs maisons et commerces, la nouvelle version prévoit le réaménagement de la place et la construction de deux ensembles immobiliers à R+5 d'une surface de plancher de 12 820 m<sup>2</sup> occupant la totalité de leurs emprises respectives (aucune partie n'est en pleine terre).

Le programme prévu pour les deux ensembles immobiliers inclut :

- 74 logements (au lieu de 117 dans la version de 2020),
- une résidence pour personnes âgées de 109 logements (100 logements en 2020),
- des commerces en pied d'immeubles,
- un parking en sous-sol d'une capacité de 256 places, dont certaines dédiées au parking public de la gare.

Durant le chantier, il n'est plus prévu d'aménager un parking provisoire de l'autre côté des voies ferrées, mais de conserver des stationnements sur la place de la gare.

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

- le cadre de vie (insertion paysagère, exposition d'une nouvelle population à des pollutions sonores et vibratoires, gestion des déplacements aux abords de la gare) ;
- les risques d'inondation, la gestion des eaux pluviales et la protection des captages pour la production d'eau potable ;
- les risques technologiques et les risques sanitaires liés à la pollution des sols et aux déchets de démolition ;
- la prise en compte de la biodiversité ;
- les effets cumulés avec d'autres projets.

l'Autorité environnementale constate globalement que l'étude d'impact a été en partie actualisée et des éléments de réponse ont été apportés à certaines recommandations de l'avis précédant. Les modifications sont apparentes. Toutefois, l'Autorité environnementale maintient la majorité des recommandations émises dans l'avis précédent, et notamment de :

- produire des plans, coupes, et axonométries du projet représentant l'ensemble constitué par les zones 1 et 2 dans son contexte urbain ainsi qu'une étude sur l'ensoleillement et les vues des logements orientés en cœur d'îlot de la zone 1 ;
- justifier le choix d'implantation de la résidence pour personnes âgées, au regard du cumul d'enjeux sanitaires du site retenu, ainsi que son emplacement au sein de ce site ;
- étudier, au-delà de l'isolement des façades, les mesures permettant de réduire significativement les impacts sanitaires liés au bruit et prévoir des mesures vibratoires et acoustiques à l'issue de la réalisation des bâtiments d'habitation de manière à évaluer l'efficacité des mesures envisagées ;
- exposer les choix d'aménagement des abords de la gare en termes de modes de déplacement et de stationnement, au regard des objectifs de réduction de la pollution atmosphérique et d'amélioration du cadre de vie.

La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis, celle des sigles précède l'avis détaillé.

# Sommaire

Synthèse de l'avis.....	3
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Sigles utilisés.....	6
Avis détaillé.....	7
<b>1. Présentation du projet.....</b>	<b>7</b>
1.1. Le site d'implantation.....	7
1.2. Le projet.....	8
<b>2. Historique du dossier et enjeux identifiés.....</b>	<b>9</b>
2.1. Précédentes décisions et avis de l'Autorité environnementale.....	9
2.2. L'actualisation de l'étude d'impact.....	9
2.3. Modalités d'association du public en amont du projet.....	10
2.4. Principaux enjeux identifiés par l'Autorité environnementale.....	10
<b>3. Prise en compte des recommandations précédemment formulées et nouvelles recommandations.....</b>	<b>11</b>
3.1. La description du projet.....	11
3.2. La justification du projet.....	12
3.3. Le cadre de vie et le paysage.....	12
3.4. La pollution sonore et vibratoire.....	13
3.5. Les déplacements.....	17
3.6. Les risques d'inondation.....	18
3.7. La gestion de l'eau.....	20
3.8. la pollution des sols.....	22
3.9. Les risques liés aux démolitions.....	23
3.10. La biodiversité.....	23
<b>4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....</b>	<b>25</b>
<b>ANNEXE.....</b>	<b>26</b>
<b>Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....</b>	<b>27</b>

# Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement<sup>1</sup> et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

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

\* \* \*

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie par la commune de Ville-neuve-le-Roi (Val-de-Marne) pour rendre un avis sur le projet d'aménagement du quartier de la gare, dans le cadre d'une procédure de demandes de permis de construire portée par la SAS Kaufman et Broad developpement, et sur son étude d'impact datée du 23 avril 2024.

Le projet d'aménagement du quartier de la gare est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubriques 39° et 41° du tableau annexé à cet article).

Cette saisine étant conforme au I de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale compétente, il en a été accusé réception par le pôle d'appui à l'Autorité environnementale le 22 décembre 2023. Conformément au II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, le pôle d'appui a consulté le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France, le 3 juillet 2024. Sa réponse du 7 août 2024 est prise en compte dans le présent avis.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 14 août 2024. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement du quartier de la gare à Villeneuve-le-Roi (94).

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport d'Éric ALONZO, 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.

---

<sup>1</sup> 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).

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

<b>EPT</b>	Établissement public territorial
<b>HSE</b>	Hygiène, sécurité, environnement
<b>OIN</b>	Opération d'intérêt national
<b>OMS</b>	Organisation mondiale de la santé
<b>PEB</b>	Plan d'exposition au bruit
<b>PHEC</b>	Plus hautes eaux connues
<b>PPRI</b>	Plan de prévention du risque inondation
<b>SDP</b>	Surface de plancher
<b>SRU</b>	Solidarité, renouvellement urbain (loi)

# Avis détaillé

## 1. Présentation du projet

### 1.1. Le site d'implantation

Le projet est localisé sur la commune de Villeneuve-le-Roi (Val-de-Marne), située dans une boucle de la Seine à quinze kilomètres au sud-est de Paris (figure 1). Comptant 21 411 habitants (données Insee 2020), la commune occupe un territoire de 840 ha, artificialisé à près de 95 %. La moitié ouest de la commune (environ 300 ha) est occupée par les emprises de l'aéroport d'Orly.

Villeneuve-le-Roi est en partie comprise dans le périmètre de l'opération d'intérêt national<sup>2</sup> Orly-Rungis-Seine-Amont (OIN Orsa). Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, la commune est membre de l'établissement public territorial (EPT) Grand-Orly-Seine-Bièvre.

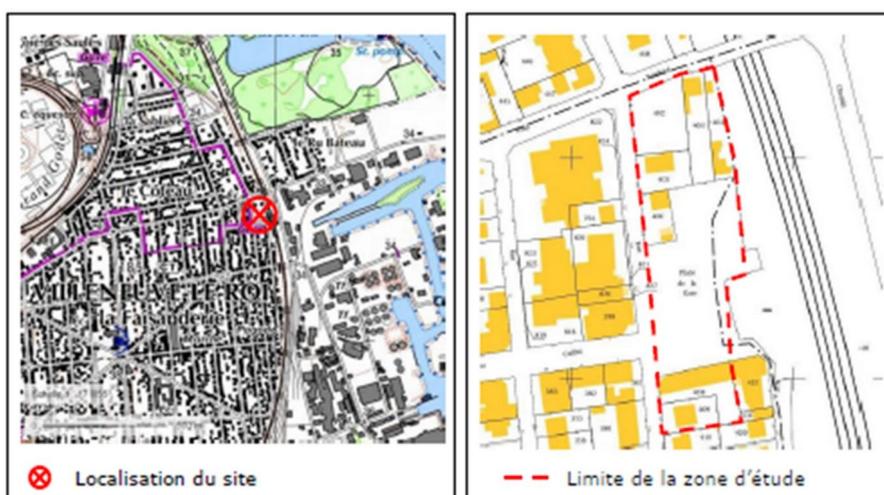


Figure 1: Localisation du site sur la carte IGN et le plan cadastral (source : annexe 6, p.8)



Figure 2: Localisation des zones. Le projet présenté ne porte que sur les zones 1 et 2.  
(source : étude d'impact p. 341 et 23)

<sup>2</sup> Une opération d'intérêt national (OIN) est une opération d'urbanisme à laquelle s'applique un régime juridique particulier en raison de son intérêt majeur. L'État conserve dans ces zones la maîtrise de la politique d'urbanisme.

## 1.2. Le projet

La programmation du projet a été actualisée en juin 2022 et le plan masse, ainsi que la configuration des sous-sols ont été modifiés. Après démolition du parking de la gare, des pavillons et des commerces existants, le projet prévoit toujours la construction de deux ensembles immobiliers à R+5 et le réaménagement de la place de la gare<sup>3</sup>, mais la surface de plancher est désormais de 12 820 m<sup>2</sup> au lieu de 13 500 m<sup>2</sup>. Au total, les bâtiments accueilleront 183 logements, contre 217 initialement.

La nouvelle programmation prévoit :

- sur la « zone 1 » (îlot situé au nord de la place) : la construction d'un immeuble de cinquante logements, une résidence pour personnes âgées de 109 logements et des commerces en rez-de-chaussée ;
- sur la « zone 2 » (îlot sud), un immeuble comprenant 24 logements et quatre locaux commerciaux ou de services (dont trois en rez-de-chaussée et un au premier étage).



Figure 3: Zone 1, projet précédent à gauche et projet actuel à droite. L'élargissement de la bande bâtie à l'ouest (délimitée par les lignes en pontillés) a été élargie, réduisant la taille des cours qui assurent l'ensoleillement et les vues des logements orientés vers le cœur d'îlot (source : étude d'impact p. 12 et permis de construire, plan du R+2 et R+3)

En comparant les plans des deux versions du projet pour la zone 1, l'Autorité environnementale observe que, malgré la réduction de la surface de plancher, la bande construite située à l'ouest, le long de la rue de la gare, a été élargie au détriment de la taille des cours-jardins (sur dalle) en cœur d'îlot. Ainsi, l'ensoleillement et les vues des logements orientés sur ces cours seront significativement réduites, principalement pour ceux situés autour de la cour fermée au nord (Figure 3).

**(1) L'Autorité environnementale recommande de présenter une étude sur l'ensoleillement et les vues des logements orientés en cœur d'îlot de la zone 1, notamment ceux situés dans la partie nord.**

Pour le stationnement, 256 places seront créées au total (contre 297 dans la version précédente), répartis dans les emprises immobilières de la zone 1 (dont 116 places de parking public en sous-sol et 56 places en rez-de-chaussée) et de la zone 2 (sous-sol).

Au final, la totalité des emprises des zones 1 et 2 sera construite (sous-sol et rez-de-chaussée). Le projet ne prévoit aucune surface en pleine terre au sein de ces îlots.

Le projet de réaménagement de la place de la gare, qui n'est pas encore défini à ce stade, prévoit la suppression du parking aérien existant au profit d'un espace public planté, majoritairement piéton, sur lequel une voie carrossable est maintenue.

<sup>3</sup> Les constructions des deux ensembles immobiliers sont portées par Kaufman & Broad tandis que le réaménagement de la place de la gare est porté par la commune.

## 2. Historique du dossier et enjeux identifiés

### 2.1. Précédentes décisions et avis de l'Autorité environnementale

Au regard de la rubrique n° 39 de la nomenclature du code de l'environnement (article R. 122-2) en vigueur en juin 2020, le projet a été soumis à examen au cas par cas conduisant à la décision n° DRIEE-SDDTE-2020-004 portant obligation de réaliser une étude d'impact environnementale.

Dans cette décision, les impacts potentiels du projet sur l'environnement et la santé humaine sont en particulier :

- les interactions et incidences entre le présent projet et l'opération sur le secteur de la gare ;
- l'exposition des habitants au bruit, aux nuisances vibratoires et à la pollution de l'air ;
- les déplacements engendrés par le projet et leurs conséquences sur le stationnement ;
- la protection de la ressource en eau ;
- l'exposition des usagers du site (notamment les personnes âgées) au risque d'inondation ;
- la compatibilité du site, dont la pollution est avérée, avec les usages projetés ;
- les nuisances et pollutions engendrées par les travaux de construction.

L'étude d'impact résultant de cette décision a donné lieu le 13 novembre 2020 à un avis de l'Autorité environnementale, dont l'ensemble des recommandations sont rappelées dans le présent avis.

### 2.2. L'actualisation de l'étude d'impact

Le projet a fait l'objet d'une actualisation de l'étude d'impact. Le dossier intègre des données de l'Insee plus récentes et certains chapitres de l'analyse de l'état initial ont été mis à jour, sur la base de l'actualisation de plusieurs études (étude géotechnique, étude hydrogéologique, étude environnementale complémentaire et proposition de mesures de gestion des déblais, expertise hydraulique, diagnostic vibro-acoustique). Les chapitres actualisés sont signalés et les nouveaux apports sont clairement identifiés dans le dossier.

Sur le fond, certaines analyses de l'étude d'impact doivent encore être approfondies, notamment concernant la pollution sonore à laquelle seront soumis les futurs habitants et les enjeux relatifs à l'aménagement de la gare, dont le projet, porté la commune, est encore en cours de définition.

L'étude d'impact actualisée concerne presque exclusivement le projet immobilier (zones 1 et 2 de part et d'autre de la place). Toutefois, les plans qui représentaient, dans le dossier initial, simultanément les projets immobiliers dans ces deux zones n'ont pas été actualisés (ex. : p. 12, 165, 221). Les plans et coupes de la nouvelle version ne montrent les projets des zones 1 et 2 que séparément (ex. : p. 13 et 14, 194-198, 201, 203-207, 221, 303, 319), ce qui nuit à la compréhension du projet dans son ensemble. Qui plus est, le contexte d'insertion est très insuffisamment représenté. Enfin l'absence de représentation de type axonométrie (trois dimensions) rend difficile la compréhension de la volumétrie des deux ensembles immobiliers.

#### **(2) L'Autorité environnementale recommande de produire des plans, coupes, et axonométries du projet représentant l'ensemble constitué par les zones 1 et 2 dans son contexte urbain.**

Par ailleurs l'absence d'informations concernant le réaménagement de la place de la gare est justifiée dans l'étude d'impact par l'existence de deux maîtrises d'ouvrage différentes (le réaménagement de la place étant porté par la Ville de Villeneuve-le-Roi) et par un décalage de calendrier (cette partie du projet n'étant pas encore définie, p. 193<sup>4</sup>). Sur ce point, le périmètre du projet retenu par le maître d'ouvrage semble avoir évolué par rapport à la version antérieure du projet, dans le cadre de laquelle ce périmètre englobait les deux opéra-

<sup>4</sup> Sans précision supplémentaire, les références de pages renvoient à l'étude d'impact.

tions, sans néanmoins que l'étude d'impact initiale en tire les conséquences. Pour l'Autorité environnementale, le réaménagement de la place de la gare et celui des îlots 1 et 2 constituent bien, sauf démonstration du contraire, un seul et même projet au sens de l'évaluation environnementale, conformément à l'article L. 122-1 (III - 5°) du code de l'environnement<sup>5</sup>. Celle-ci est donc incomplète, puisqu'elle n'intègre pas l'ensemble des incidences potentielles du projet pris dans sa globalité, ou à tout le moins ne justifie pas qu'il s'agit de deux projets distincts.

L'Autorité environnementale réitère à cet égard la recommandation émise dans son avis précédent. Il est en effet nécessaire d'actualiser l'étude d'impact en détaillant le contenu des opérations de réaménagement de la place de la gare, en analysant leurs incidences environnementales et en précisant le cas échéant, les mesures correctives nécessaires.

De la même manière, le dossier évoque la réalisation de deux autres zones (3 et 4) dédiées à un projet de construction de logements et de commerces (voir Figure 2). Il est indiqué que « ces zones ne disposent pas de plan masse » et qu'à ce jour « cette phase du projet n'est pas d'actualité ».

Le planning prévisionnel des travaux est par ailleurs trop imprécis, seules les dates de démarrage et la durée totale du chantier sont renseignées, alors que la programmation des opérations a évolué. En outre, aucune information n'est apportée concernant les délais de réalisation de l'aménagement de la place de la gare (p. 211).

### (3) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact :

- en y intégrant dès que possible l'analyse des impacts du réaménagement de la place de la gare et en détaillant les mesures d'évitement ou de réduction de ces impacts ;
- en la complétant par celle de la construction des zones 3 et 4 si ces projets sont confirmés ;
- en détaillant les étapes et le planning prévisionnel des travaux ;
- en produisant l'étude d'impact ainsi actualisée lors de la consultation publique.

## 2.3. 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.

## 2.4. Principaux enjeux identifiés par l'Autorité environnementale

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

- la santé humaine et le cadre de vie (insertion paysagère ; exposition de la population aux pollutions sonores et vibratoires ; gestion des déplacements aux abords de la gare du RER) ;
- les risques d'inondation, la gestion des eaux pluviales et la protection des captages pour la production d'eau potable ;
- les risques technologiques, la pollution des sols et les déchets de démolition ;
- la biodiversité ;
- les effets cumulés avec d'autres projets.

<sup>5</sup> « 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'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ».

### 3. Prise en compte des recommandations précédemment formulées et nouvelles recommandations

Le présent avis porte essentiellement sur les suites données aux demandes de compléments et aux recommandations formulées dans l'avis de l'Autorité environnementale du 13 novembre 2020, en tenant compte du changement de programmation prévu.

Recommandations de l'Autorité environnementale dans son avis du 13 novembre 2020	Compléments apportés à l'étude d'impact	Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis
<h4>3.1. La description du projet</h4>		
<p>L'Autorité environnementale avait recommandé :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- de préciser si l'espace situé au sud-est de la gare, rue Eugénie le Guillaumic, faisait partie du projet ;</li><li>- d'harmoniser les pièces du dossier en précisant le nombre de places de parking prévues, leur affectation, leur mutualisation éventuelle et, pour le public, le mode de tarification envisagé ;</li><li>- de préciser si le parking provisoire sera payant, et à quelle date et selon quelles modalités il sera démoli.</li></ul>	<p>Dans l'étude d'impact actualisée, le périmètre du projet retenu en 2024 n'intègre plus l'espace au sud-est de la gare, le long des voies ferrées (rue Eugénie le Guillaumic et parking attenant). Toutefois, cette exclusion apparaît uniquement sur le plan, elle aurait mérité d'être précisée et expliquée dans le dossier (p. 23).</p> <p>Le nombre de places de parking automobile prévues dans le projet est indiqué dans l'étude d'impact actualisée (p. 203). L'affectation et la répartition des places privées/public sont précisées. Le mode de tarification envisagé par contre n'a pas été donné.</p> <p>Le parking provisoire envisagé initialement de l'autre côté de la voie ferrée a été abandonné. La nouvelle programmation du projet prévoit désormais la conservation des places de stationnement sur la place de la gare en phase chantier (p. 243). Cette mesure supprime de fait les incidences du parking provisoire sur la faune et la flore précédemment identifiées.</p>	

Recommandations de l'Autorité environnementale dans son avis du 13 novembre 2020	Compléments apportés à l'étude d'impact	Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis
<b>3.2. La justification du projet</b>		
<p>L'Autorité environnementale avait recommandé de justifier le choix d'implantation de la résidence pour personnes âgées, au regard du cumul d'enjeux sanitaires du site retenu, ainsi que son emplacement au sein de ce site.</p>	<p>L'étude d'impact actualisée présente de nouvelles variantes du plan masse, de l'aménagement des sous-sols et du programme. La description de ces variantes mentionne que les bâtiments ont été tournés de 180° pour favoriser le positionnement des pièces techniques et des circulations internes côté voie ferrée, que le nombre de sous-sol a été limité à un seul niveau sous l'emprise des bâtiments, sans déborder sous celle de la place de la gare, et que la SDP et le nombre de logements ont été réduits.</p> <p>L'Autorité environnementale note toutefois que le nombre de logements de la résidence pour personnes âgées a augmenté de neuf logements, soit 109 au total. Par ailleurs, le choix d'implanter cette résidence n'est toujours pas justifié dans l'étude d'impact, au regard des contraintes environnementales du site et des risques sanitaires qu'il présente.</p>	<p><b>(4) L'Autorité environnementale recommande à nouveau de justifier le choix d'implantation de la résidence pour personnes âgées, au regard du cumul d'enjeux sanitaires dans le site retenu, ainsi que son emplacement au sein de ce site.</b></p>
<b>3.3. Le cadre de vie et le paysage</b>		

Recommandations de l'Autorité environnementale dans son avis du 13 novembre 2020	Compléments apportés à l'étude d'impact	Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis
<p>L'Autorité environnementale avait recommandé de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- compléter l'analyse des incidences paysagères du projet en s'appuyant sur une analyse de l'émergence des nouveaux immeubles dans le grand paysage ;</li> <li>- de faire porter l'actualisation de l'étude d'impact sur le traitement paysager de la place de la gare.</li> </ul>	<p>Le dossier reconnaît que « le projet changera la perception du site, puisqu'il comportera la mutation d'un tissu pavillonnaire bâtiments en (R+1 ou R+comble) vers un secteur de logements collectifs (bâtiments allant jusqu'à R+3+2 Attiques) ». Des vues en perspective plus lointaine ont été ajoutées dans l'étude d'impact actualisée, de façon à apprécier l'impact visuel des futurs immeubles à une échelle plus large (vue depuis le chemin latéral (p. 278), le croisement de l'avenue Paul Doumer et l'avenue Paul Painlevé (p. 279) et la rue de la gare (p. 280). Toutefois, l'absence de plans, coupes et axonométries représentant les ensembles immobiliers des zones 1 et 2 dans leur contexte urbain limite la possibilité d'évaluer cette intégration (voire recommandation 1).</p> <p>Par ailleurs, comme déjà indiqué, le réaménagement de la place de la gare n'est pas à ce stade présenté dans l'étude d'impact. La nécessaire actualisation de l'étude d'impact sur ce point devra intégrer l'analyse paysagère de cette opération, compte tenu notamment des ambitions d'amélioration paysagère et du cadre de vie portées par le projet de réaménagement de la place (p. 280). Les principes de cet aménagement méritent d'être présentés dès la première consultation du public.</p>	<p>(5) L'Autorité environnementale recommande d'inclure dans l'actualisation de l'étude d'impact des plans, des coupes et des axonométries présentant les futures constructions et le réaménagement de la place de la gare dans leur contexte urbain et rendant compte de leur parti-pris paysager.</p>
<h3>3.4. La pollution sonore et vibratoire</h3>		
<p>■ La pollution sonore</p>		

## Recommandations de l'Autorité environnementale dans son avis du 13 novembre 2020

L'Autorité environnementale avait recommandé de :

- justifier dans l'étude d'impact le respect par le projet du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Orly ;
- au maire de Villeneuve-le-Roi, de suspendre l'instruction de la demande de permis de construire sur la zone 2 dans l'attente de la délimitation d'un secteur de renouvellement urbain dans l'ancienne zone C du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Orly de compléter l'état initial relatif au bruit en caractérisant le niveau de gêne et d'exposition des populations aux bruits ferroviaire et aérien, en s'appuyant en particulier sur les indicateurs événementiels de bruit, et en caractérisant les enjeux sanitaires de l'exposition à ces bruits d'une population augmentée, au regard des niveaux sonores relevés sur le site, des recommandations de

## Compléments apportés à l'étude d'impact

L'analyse de l'état initial sur le bruit n'a pas été actualisée dans la présente étude d'impact. En effet, l'étude acoustique n'a pas été mise à jour, le maître d'ouvrage précisant que les résultats de cette étude restent valables (p. 311).

L'Autorité environnementale rappelle que les infrastructures de transport terrestre sont classées en cinq catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante. Or, la zone du projet est située à proximité d'une voie ferrée classée en catégorie 1. Les logements prévus y seront donc soumis à des nuisances sonores qui peuvent dépasser 75 dB(A), notamment ceux de la zone 1 (voir figure 4).

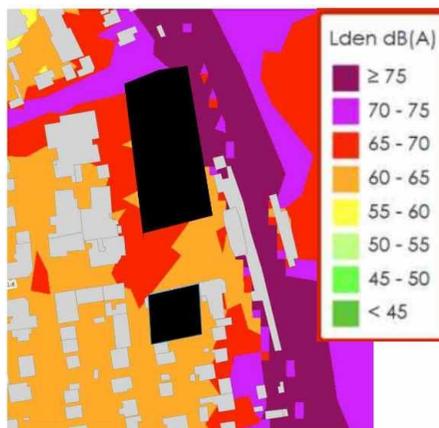


Figure 4: Le secteur du projet (en noir) est exposé à un bruit très élevé pouvant excéder, selon Bruitparif, 75 dB(A) au nord-est (source : Bruitparif 2022, bruits cumulés ; localisation du projet : MRAe).

Par ailleurs, compte tenu de la proximité de l'aéroport de Paris-Orly, le projet est en partie situé dans l'ex-zone C du périmètre d'application du plan d'exposition au bruit (PEB), qui prévoit l'interdiction d'augmenter la population exposée sauf à faire l'objet de la délimitation d'un secteur de renouvellement

## Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis

(6) L'Autorité environnementale recommande de :

- préciser l'état d'avancement de l'arrêté de délimitation d'un secteur de renouvellement urbain (SRU) permettant de déroger à l'interdiction d'augmenter la population exposée au bruit aérien dans les secteurs situés dans l'ex-zone C du PEB, dont la délivrance est une condition indispensable pour la réalisation du projet ;
- caractériser plus finement les niveaux sonores auxquels seront exposés les habitants en modélisant la situation acoustique projetée des logements fenêtres ouvertes, notamment ceux de la zone 1, et dans les espaces extérieurs ;
- définir, au-delà de l'isolement des façades, des mesures d'évitement et de réduction, en priorité à la source, permettant de prévenir les impacts sanitaires liés au bruit, par réf-

## Recommandations de l'Autorité environnementale dans son avis du 13 novembre 2020

l'OMS et des seuils réglementaires ;

- confirmer, au titre des mesures de réduction du projet, le positionnement des pièces de vie du « *bâtiment écran* » à distance de la façade la plus exposée, située le long des voies ferrées ;
- établir l'efficacité des mesures retenues de réduction du bruit en procédant à une modélisation des niveaux de bruit dans les espaces extérieurs et aux différents niveaux des bâtiments (en configuration fenêtres ouvertes et fermées) ;
- préciser le dispositif de suivi des performances acoustiques à moyen et long terme.

## Compléments apportés à l'étude d'impact

urbain (SRU) par arrêté préfectoral. L'éventuel arrêté de délimitation du SRU constitue une condition préalable à la délivrance des permis de construire. Or, l'Autorité environnementale constate que le dossier de demandes de permis de construire ne comprend pas cet arrêté, alors que l'instruction de la demande de permis de construire sur la zone 2 est en cours.

L'étude d'impact actualisée ne contient toujours pas de modélisation permettant d'évaluer les niveaux d'exposition au bruit prévisibles en phase d'exploitation du projet, et une comparaison des résultats obtenus avec les valeurs de référence définies par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour caractériser les risques sanitaires, qui sont en période diurne de 54 dB(A) pour le bruit ferroviaire et de 45 dB(A) pour le bruit aérien. Or le site du projet est exposé à un niveau sonore en Lden<sup>6</sup> de 68 dB(A) pour le bruit ferroviaire et de 60,3 dB(A) pour le bruit aérien (p. 163).

Concernant les mesures envisagées, l'étude d'impact met en avant la diminution du nombre de logements dans le programme de la zone 2 concernée par le PEB (passant de 48 à 24), limitant ainsi le nombre de personnes exposées aux nuisances sonores (p. 224). Bien qu'il ait été ajouté dans l'étude d'impact actualisée que « *l'isolement acoustique des façades sera conforme à la réglementation en vigueur* », la mesure d'évitement liée à la diminution du nombre de logements ne répond pas à la problématique de l'exposition des habitants au bruit dans les espaces extérieurs et à l'intérieur des logements en configurations fenêtres ouvertes.

En outre, comme indiqué dans l'avis du 13 novembre 2020, les modalités du

## Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis

rence aux valeurs définies par l'OMS pour déterminer le caractère néfaste du bruit sur la santé, y compris fenêtres ouvertes et dans les espaces de vie extérieurs, et démontrer leur efficacité par des modélisations complémentaires ;

- préciser le dispositif de suivi des niveaux sonores ainsi établis à moyen et long terme.

<sup>6</sup> L'indicateur Lden (pour Level day-evening-night) représente le niveau de bruit moyen pondéré au cours de la journée en donnant un poids plus fort au bruit produit en soirée (18-22h) (+ 5 dB(A)) et durant la nuit (22h-6h) (+10 dB(A)) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes.

Recommandations de l'Autorité environnementale dans son avis du 13 novembre 2020	Compléments apportés à l'étude d'impact	Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis
	<p>suivi à moyen et long terme de l'efficacité des dispositifs constructifs doivent être prévues et détaillées dans l'étude d'impact, en indiquant qui est responsable de ce suivi et de la mise en œuvre de mesures correctives en cas de non atteinte des objectifs de performance acoustique.</p>	
<p>■ Les vibrations et le « bruit rayonné »</p>		
<p>L'Autorité environnementale avait recommandé de réexaminer, avant la consultation du public sur le projet, l'absence de traitement anti-vibratoire des bâtiments de la zone 1 du projet, au regard de l'exposition des futurs habitants à des nuisances acoustiques à basses-fréquences liées aux passages des trains.</p>	<p>Le diagnostic vibratoire a fait l'objet d'une mise à jour en 2023 conduisant à la réévaluation des risques d'exposition aux nuisances vibro-acoustiques ou bruit solidien des logements de l'opération à l'égard du faisceau ferroviaire. Pour mémoire, le bruit « solidien » est rayonné par les parois/planchers des structures bâties soumises aux sollicitations vibratoires transmises par les fondations (p. 168).</p> <p>Six emplacements de mesure vibratoire et acoustique ont été retenus. Les résultats de cette étude montrent que, dans tous les cas, les niveaux de bruit par rayonnement vibro-acoustique sont supérieurs au niveau de bruit maximal de 30 dB(A). Le risque d'inconfort acoustique au passage d'un train est donc qualifié de non négligeable pour les futurs habitants des logements de la zone 1.</p> <p>Afin de limiter ce risque, l'étude préconise de mettre en place, pour la superstructure de l'ensemble des bâtiments de la zone 1, une suspension antivibratoire de type plots élastomères. D'autres actions sont recommandées en complément pour limiter au maximum les niveaux sonores rayonnés dans les futurs logements (mise en œuvre de doublage d'isolation et de cloisons sèches) (p. 314).</p> <p>L'Autorité environnementale constate que le projet intègre le risque d'exposi-</p>	<p>(7) L'Autorité environnementale recommande de prévoir des mesures vibratoires et acoustiques de suivi à l'issue de la réalisation des bâtiments d'habitation de manière à évaluer l'efficacité des mesures constructives envisagées et de compléter les traitements antivibratoires en cas de dépassement du niveau sonore rayonné de 30 db(A).</p>

Recommandations de l'Autorité environnementale dans son avis du 13 novembre 2020	Compléments apportés à l'étude d'impact	Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis
	<p>tion vibro-acoustique et prévoit la mise en œuvre de mesures constructives visant à réduire l'impact de ces nuisances. Cependant, les simulations sur le rayonnement vibro-acoustique à l'intérieur des futurs logements ont été réalisées sans dispositif d'isolation vibratoire, ce qui ne permet pas d'évaluer l'efficacité des mesures d'isolation vibratoire envisagées. Un suivi de ces mesures apparaît par conséquent nécessaire.</p>	
<h3>3.5. Les déplacements</h3>		
<p>L'Autorité environnementale avait recommandé de justifier les choix</p>	<p>La présente étude d'impact n'a pas été actualisée sur la thématique de la mobilité. Elle indique toujours que, dans le cadre du réaménagement de la</p>	<p>(8) L'Autorité environnementale</p>

Recommandations de l'Autorité environnementale dans son avis du 13 novembre 2020	Compléments apportés à l'étude d'impact	Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis
<p>d'aménagement des abords de la gare en termes de modes de déplacement et de stationnement, au regard des objectifs de réduction de la pollution atmosphérique et d'amélioration du cadre de vie.</p>	<p>place de la gare, une amélioration des liaisons piétonnes est prévue, sans pour autant qu'aucun aménagement cyclable aux abords de la gare ne soit évoqué, alors que ce type d'infrastructure fait défaut dans le secteur (p. 117).</p> <p>Pour l'Autorité environnementale, compte tenu des projets résidentiels prévus aux abords du site et des insuffisances des infrastructures existantes (pression sur le stationnement aux abords de la gare, absence de piste cyclable), l'étude d'impact doit davantage justifier les choix d'aménagement des abords de la gare en termes de mobilité, voire examiner la possibilité d'aménagements complémentaires au regard notamment des objectifs de réduction de la pollution atmosphérique et d'amélioration du cadre de vie.</p>	<p>à nouveau de justifier les choix d'aménagement des abords de la gare en termes de modes de déplacement et de stationnement, voire examiner des hypothèses d'aménagements complémentaires en faveur des modes actifs, au regard des objectifs de réduction de la pollution atmosphérique et d'amélioration du cadre de vie.</p>
<h3>3.6. Les risques d'inondation</h3>		
<h4>■ Inondation par débordement de la Seine</h4>		
<p>L'Autorité environnementale avait recommandé de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- compléter l'étude d'impact par</li> </ul>	<p>L'étude d'impact actualisée se contente de rappeler les règles figurant dans le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la vallée de la Seine dans le département du Val-de-Marne, sans démontrer la conformité du pro-</p>	<p>(9) L'Autorité environnementale</p>

Recommandations de l'Autorité environnementale dans son avis du 13 novembre 2020	Compléments apportés à l'étude d'impact	Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis
<p>une analyse des incidences des scénarios de crue dites « exceptionnelles » ;</p> <p>- confirmer la conformité du projet avec le règlement du PPRI, au regard de la nature des locaux prévus en sous-sol et de la cote du niveau de plancher le plus bas pour les logements de l'immeuble de la zone 2 ;</p> <p>- présenter une analyse détaillée des incidences d'une crue sur les populations exposées, en particulier pour les plus vulnérables (personnes âgées), et préciser les mesures de réduction de la vulnérabilité et de mise en résilience du projet.</p>	<p>jet avec ce règlement (p. 128).</p> <p>Des coupes sur les futurs immeubles des zones 1 et 2, indiquant la limite des plus hautes eaux connus (PHEC) cinquanteanales et centennales, ont été ajoutées (p. 197 et 201), sans qu'aucune information explicite ne viennent éclairer le lecteur, notamment sur la submersion des locaux techniques.</p> <p>L'étude initiale sur les écoulements de la Seine a été actualisée afin d'évaluer l'inondabilité du site. Ces éléments sont repris dans l'étude d'impact actualisé qui présente deux cartes (zone 1 et 2) de modélisation des hauteurs d'eau pour la crue de référence, en l'état actuel de l'aménagement du terrain. L'étude hydraulique jointe en annexe établit un modèle aménagé et conclut que « le projet n'impacte pas les niveaux d'eau de façon significative pour chacune des crues simulées » (p. 1164). L'Autorité environnementale considère que cette conclusion devrait être reprise dans l'étude d'impact dans sa partie sur les incidences permanentes du projet.</p> <p>Comme recommandé dans l'avis précédent, l'étude hydraulique analyse les hauteurs d'eau et les vitesses d'écoulement des crues exceptionnelles, de période de retour de trois cents ans et de mille ans (occurrence dite exceptionnelle, prévue pour les territoires à risque important d'inondation).</p> <p>L'Autorité environnementale relève en revanche que l'analyse détaillée des incidences d'une crue sur les populations exposées, en particulier pour les plus vulnérables (personnes âgées) fait toujours défaut.</p>	<p>à nouveau de présenter une analyse détaillée des incidences des crues d'occurrences différentes (de 50 à 300 ans minimum) sur le territoire du projet sur les populations exposées, en particulier pour les plus vulnérables (personnes âgées), et préciser les mesures de réduction de la vulnérabilité et de mise en résilience du projet.</p>
<p>■ Inondation par remontée de nappes</p>		

Recommandations de l'Autorité environnementale dans son avis du 13 novembre 2020	Compléments apportés à l'étude d'impact	Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis
<p>L'Autorité environnementale avait recommandé de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- analyser la capacité du réseau d'assainissement à prendre en charge les eaux d'exhaure ;</li> <li>- présenter les mesures de gestion du chantier en cas de crue pour éviter que des matériaux ou produits polluants ne soient emportés vers la Seine.</li> </ul>	<p>La version modifiée du projet ne prévoit désormais plus qu'un niveau de sous-sol.</p> <p>Une étude complémentaire sur les modalités de gestion des eaux d'exhaure et les impacts du projet sur les eaux souterraines a été réalisée. L'étude d'impact actualisée détaille précisément les simulations effectuées sur l'estimation du débit d'exhaure et les incidences en phase chantier (pompage) et en phase exploitation (effet barrage).</p> <p>Compte tenu des débits d'exhaure attendus relativement importants, le maître d'ouvrage prévoit de mettre en œuvre des mesures d'évitement pour limiter les impacts.</p>	
<h3>3.7. La gestion de l'eau</h3>		
<h4>■ La gestion des eaux pluviales</h4>		
<p>L'Autorité environnementale avait recommandé de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- détailler la gestion des eaux plu-</li> </ul>	<p>L'étude d'impact actualisée décrit les modes et les principes de gestion des eaux pluviales pour des pluies courantes et pour des pluies moyennes à fortes.</p>	<p><b>(10) L'Autorité environnementale recommande à nouveau de présen-</b></p>

Recommandations de l'Autorité environnementale dans son avis du 13 novembre 2020	Compléments apportés à l'étude d'impact	Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis
<p>viales au-delà des premières pluies ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- justifier la capacité du réseau d'assainissement à recueillir les eaux de pluie régulées du projet ;</li> <li>- présenter les principes retenus pour la gestion des eaux pluviales dans le réaménagement de la place de la gare.</li> </ul>	<p>Les données techniques des dispositifs de régulation tels que l'épaisseur de substrat sur les toitures végétalisées ou les volumes utiles des bassins de rétention installés dans les zones 1 et 2 sont précisées.</p> <p>Une « <i>synthèse des volumes à gérer et mode de gestion</i> » issue de la notice de gestion jointe en annexe vient compléter les informations précédentes (p. 209). Cette synthèse est difficilement compréhensible en l'état, un renvoi vers l'annexe correspondante pour « <i>plus de détails</i> » est simplement mentionnée. Cependant, dès lors que ce document figure dans l'étude d'impact, il convient que celui-ci demeure directement compréhensible.</p> <p>La limitation des rejets vers le réseau a été recherchée, les modifications apportées au projet permettant en effet que « <i>l'ensemble des pluies égales ou inférieures à 10 mm seront gérées de manière totalement autonome à la parcelle, et le mode d'écoulement sera gravitaire</i> » (p. 339).</p> <p>L'Autorité environnementale remarque que la description des modalités de gestion des eaux pluviales ne concerne que les zones 1 et 2 ; les principes retenus pour la gestion des eaux pluviales dans le réaménagement de la place de la gare ne sont pas traités.</p>	<p>ter les principes retenus pour la gestion des eaux pluviales dans le réaménagement de la place de la gare.</p>
<p>■ L'alimentation en eau potable</p>		
<p>L'Autorité environnementale avait recommandé que l'étude d'impact soit complétée par l'analyse des incidences du parking provisoire sur les captages d'eau potables des</p>	<p>Le projet de parking provisoire a été abandonné dans la dernière version du projet.</p>	

Recommandations de l'Autorité environnementale dans son avis du 13 novembre 2020	Compléments apportés à l'étude d'impact	Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis
usines de Choisy-le-Roi et d'Orly.		
<b>3.8. la pollution des sols</b>		
<p>L'Autorité environnementale avait recommandé de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- réaliser, avant la consultation du public sur le projet, des investigations sur la qualité des eaux souterraines au droit du site, ainsi que des analyses complémentaires dans les parcelles abritant encore des maisons lors des investigations initiales sur les sols et les gaz du sol ;</li> <li>- présenter les résultats des mesures complémentaires des gaz de sols, le plan de gestion et l'évaluation quantitative des risques sanitaires annoncés dans l'étude d'impact ;</li> <li>- décrire les conséquences qui doivent en être éventuellement tirées pour maîtriser les risques sanitaires pour les futurs habitants.</li> </ul>	<p>Une campagne de caractérisation complémentaires des milieux (sols, eaux souterraines et gaz du sol) a été réalisée en 2022 afin de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- déterminer la qualité des terrains devant être excavés et évacués dans le cadre de la réalisation du projet ;</li> <li>- identifier les filières de gestion hors site, et les coûts et surcoûts associés ;</li> <li>- valider la compatibilité sanitaire du site avec son usage projeté.</li> </ul> <p>Les résultats analytiques ont montré, dans la zone 1, la présence d'impacts limités en hydrocarbures dans les sols et les gaz du sol. Dans la zone 2, des impacts en solvant chloré (tétrachloroéthylène ou PCE) ont été révélés dans les gaz du sol. Enfin, des traces de métaux ont été caractérisés dans les remblais du site (p. 149).</p> <p>L'Autorité environnementale constate la prise en compte de ces résultats dans une série de mesures de réduction durant la phase travaux avec la mise en place de mesures Hygiène sécurité environnement (HSE). Par ailleurs, certaines sources de pollutions n'ayant pas été délimitées dans le cadre des investigations, des mesures constructives sont également envisagées pour procéder au dégazage de polluants volatils à l'intérieur des futurs bâtiments et parkings.</p> <p>Enfin des mesures de suivi sont prévues à l'issue des travaux pour contrôler l'exposition des habitants aux éventuels polluants. À ce titre, des prélèvements et analyses de l'air intérieur seront effectués dans les parkings et au</p>	<p><b>(11) L'Autorité environnementale recommande à nouveau de détailler les mesures envisagées pour la gestion des terres polluées et de pratiquer une analyse de risque résiduel autour des sources de pollutions n'ayant pas été délimitées dans le cadre des investigations à l'issue des travaux avant l'entrée des nouveaux résidents.</b></p>

Recommandations de l'Autorité environnementale dans son avis du 13 novembre 2020	Compléments apportés à l'étude d'impact	Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis
	rez-de-chaussée des bâtiments et, en fonction des nouvelles données obtenues, l'analyse des risques résiduels du projet sera mise à jour.	
<b>3.9. Les risques liés aux démolitions</b>		
L'Autorité environnementale avait recommandé de détailler les mesures visant à protéger la population riveraine de potentielles nuisances et pollutions (plomb, amiante) liées à la phase de démolition.	Une étude complémentaire sur la gestion des déblais a été réalisée en 2023. L'étude d'impact actualisée reprend les mesures liées à l'application d'un mode opératoire adapté en cas de présence d'amiante. Il est spécifié qu'en phase démolition « <i>la zone sera confinée afin d'éviter l'évacuation des fibres d'amiante vers l'extérieur</i> » et qu'« <i>un nettoyage en profondeur sera effectué après les travaux</i> » afin de s'assurer que toute l'amiante a été éliminée (p. 262).	
<b>3.10. La biodiversité</b>		
L'Autorité environnementale avait recommandé d'approfondir l'analyse des impacts du parking provisoire sur la biodiversité, en procédant notamment à un inventaire des orthoptères et de les prendre en compte dans la conception de ce	Le parking provisoire envisagé initialement a été abandonné dans la nouvelle programmation du projet qui prévoit désormais la conservation d'une partie des places de stationnement sur la place de la gare en phase chantier (p. 243). L'évitement total de cette zone et par conséquent des incidences liées dispense le projet d'une analyse des impacts du parking provisoire sur la biodiversité.	

Recommandations de l'Autorité environnementale dans son avis du 13 novembre 2020	Compléments apportés à l'étude d'impact	Recommandations maintenues ou amendées dans le présent avis
parking.		

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

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

Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de la participation du public par voie électronique prévue à l'[article L.123-19](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : [mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr](mailto: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 14 août 2024**

**Siégeaient :**

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

# ANNEXE

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

- (1) L'Autorité environnementale recommande de présenter une étude sur l'ensoleillement et les vues des logements orientés en cœur d'îlot de la zone 1, notamment ceux situés dans la partie nord. ....8
- (2) L'Autorité environnementale recommande de produire des plans, coupes, et axonométries du projet représentant l'ensemble constitué par les zones 1 et 2 dans son contexte urbain.....9
- (3) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact : - en y intégrant dès que possible l'analyse des impacts du réaménagement de la place de la gare et en détaillant les mesures d'évitement ou de réduction de ces impacts : - en la complétant par celle de la construction des zones 3 et 4 si ces projets sont confirmés ; - en détaillant les étapes et le planning prévisionnel des travaux ; - en produisant l'étude d'impact ainsi actualisée lors de la consultation publique.....10
- (4) L'Autorité environnementale recommande à nouveau de justifier le choix d'implantation de la résidence pour personnes âgées, au regard du cumul d'enjeux sanitaires dans le site retenu, ainsi que son emplacement au sein de ce site.....12
- (5) L'Autorité environnementale recommande d'inclure dans l'actualisation de l'étude d'impact des plans, des coupes et des axonométries présentant les futures constructions et le réaménagement de la place de la gare dans leur contexte urbain et rendant compte de leur parti-pris paysager.....13
- (6) L'Autorité environnementale recommande de : - préciser l'état d'avancement de l'arrêté de délimitation d'un secteur de renouvellement urbain (SRU) permettant de déroger à l'interdiction d'augmenter la population exposée au bruit aérien dans les secteurs situés dans l'ex-zone C du PEB, dont la délivrance est une condition indispensable pour la réalisation du projet ; - caractériser plus finement les niveaux sonores auxquels seront exposés les habitants en modélisant la situation acoustique projetée des logements fenêtres ouvertes, notamment ceux de la zone 1, et dans les espaces extérieurs ; - définir, au-delà de l'isolement des façades, des mesures d'évitement et de réduction, en priorité à la source, permettant de prévenir les impacts sanitaires liés au bruit, par référence aux valeurs définies par l'OMS pour déterminer le caractère néfaste du bruit sur la santé, y compris fenêtres ouvertes et dans les espaces de vie extérieurs, et démontrer leur efficacité par des modélisations complémentaires ; - préciser le dispositif de suivi des niveaux sonores ainsi établis à moyen et long terme.....14
- (7) L'Autorité environnementale recommande de prévoir des mesures vibratoires et acoustiques de suivi à l'issue de la réalisation des bâtiments d'habitation de manière à évaluer l'efficacité des mesures constructives envisagées et de compléter les traitements antivibratiles en cas de dépassement du niveau sonore rayonné de 30 db(A).....16
- (8) L'Autorité environnementale recommande à nouveau de justifier les choix d'aménagement des abords de la gare en termes de modes de déplacement et de stationnement, voire examiner des

hypothèses d'aménagements complémentaires en faveur des modes actifs, au regard des objectifs de réduction de la pollution atmosphérique et d'amélioration du cadre de vie.....18

(9) L'Autorité environnementale recommande à nouveau de présenter une analyse détaillée des incidences des crues d'occurrences différentes (de 50 à 300 ans minimum) sur le territoire du projet sur les populations exposées, en particulier pour les plus vulnérables (personnes âgées), et préciser les mesures de réduction de la vulnérabilité et de mise en résilience du projet.....19

(10) L'Autorité environnementale recommande à nouveau de présenter les principes retenus pour la gestion des eaux pluviales dans le réaménagement de la place de la gare.....20

(11) L'Autorité environnementale recommande à nouveau de détailler les mesures envisagées pour la gestion des terres polluées et de pratiquer une analyse de risque résiduel autour des sources de pollutions n'ayant pas été délimitées dans le cadre des investigations à l'issue des travaux avant l'entrée des nouveaux résidents.....22