



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
sur le projet d'aménagement du site de Villevert
Louveciennes (78)**

**N° APJIF-2024-083
du 05/11/2024**



Création ex-nihilo d'un quartier isolé de plus de deux mille habitants, accolé à une sortie d'autoroute et dépendant de l'automobile, dans un site historique à forte valeur patrimoniale (source : Géoportail et document de travail Horizon VIAE, légende et insertion du projet par la MRAe)

Synthèse de l'avis

Le présent avis concerne le projet d'aménagement du site de Villevert, situé à Louveciennes dans les Yvelines, porté par la société par actions simplifiée (SAS) Horizon VIAE et son étude d'impact, datée du 18 juillet 2024. Il est émis dans le cadre d'une procédure de permis d'aménager.

Le site de Villevert est un terrain en friche de près de 22,7 ha, dans un environnement à la fois naturel (proximité des forêts et des espaces agricoles), patrimonial (proximité du château de Versailles et du domaine de Marly) et routier (accessibilité depuis les grandes infrastructures routières de l'ouest parisien : route de Versailles (RN 186), autoroutes A13 et A12). Issues du Grand domaine de Marly, ces terres sont restées agricoles jusqu'à l'installation temporaire de l'Organisation du Traité de l'Atlantique-Nord (Otan) à partir des années 1950. Au cours de la décennie suivante, elles ont été cédées à la société Bull, qui a cessé son activité en 2004. Depuis, le site fait l'objet de grands projets mixtes, successivement abandonnés, jusqu'à l'émergence, à partir de 2021, du projet actuel.

Ce projet consiste en l'aménagement d'un vaste quartier mixte d'une surface de plancher de 130 000 m² comprenant logements, résidences gérées, hôtel, bureaux, activités, commerces, groupe scolaire, crèche, village des sports, bureaux, etc.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale concernent

- l'artificialisation des sols ;
- l'accessibilité, les déplacements et le trafic routier ;
- la santé humaine et l'exposition à des pollutions ;
- le paysage et le patrimoine ;
- les milieux naturels et la biodiversité ;
- la demande en ressources, en énergie et les réseaux ;
- le climat et les émissions de gaz à effet de serre ;
- la gestion des eaux pluviales.

Compte-tenu de la situation enclavée du site, à l'écart de tout tissu urbain constitué et d'infrastructures de transports en commun lourds et de l'environnement atmosphérique et sonore dégradé par la proximité directe de grandes infrastructures routières, l'Autorité environnementale recommande de renoncer à un programme d'aménagement comportant des logements, des hébergements résidentiels et des équipements accueillant des publics sensibles et induisant une dépendance à la voiture individuelle.

L'Autorité environnementale recommande par ailleurs notamment :

- la production d'une étude d'impact appréciant les incidences du projet global (programmation complète envisagée sur la friche de 22,6 ha et aménagements routiers induits par la réalisation) ;
- l'objectivation de besoins identifiés à l'échelle du territoire et la proposition d'alternatives de programmation prenant en compte les contraintes du site ;
- la recherche de sobriété foncière et la réduction de l'artificialisation ;
- le respect, par le projet urbanistique, architectural et paysager, de la forte sensibilité paysagère et patrimoniale du site ;
- la nécessité d'évaluer précisément les besoins générés par le projet en ressources et en énergie, ainsi que son bilan d'émissions de gaz à effet de serre.

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 précède l'avis détaillé. 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
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.....	10
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	10
2. L'évaluation environnementale.....	10
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	10
2.2. Articulation avec le PLU de Louveciennes.....	12
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	13
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	14
3.1. Artificialisation des sols.....	14
3.2. Accessibilité, déplacements et trafic routier.....	14
3.3. Santé humaine et exposition à des pollutions.....	16
3.4. Paysage et patrimoine.....	20
3.5. Milieux naturels et biodiversité.....	23
3.6. Demande en ressources, en énergie et réseaux.....	24
3.7. Climat et émissions de gaz à effet de serre (GES).....	26
3.8. Gestion des eaux pluviales.....	27
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	27
ANNEXE.....	28
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	29

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 commune de Louveciennes pour rendre un avis sur le projet d'aménagement du site de Villevert, porté par la SAS Horizon VIAE, situé à Louveciennes (Yvelines) et sur son étude d'impact datée du 18 juillet 2024.

Le projet est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39 b) du tableau annexé à cet article), dans le cadre d'une procédure de permis d'aménager.

L'Autorité environnementale en a accusé réception le 6 septembre 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, le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France a été consulté et a apporté sa contribution le 23 octobre 2024.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 5 novembre 2024. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement du site de Villevert à Louveciennes.

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.

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.

-
- 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)

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

ACV	Analyse de cycle de vie
ARR	Analyse des risques résiduels
dB (A)	Décibel A
EI	Étude d'impact
EnR	Production d'énergie à partir de ressources renouvelables
ERC	Séquence « éviter-réduire-compenser »
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
MRAe	Mission régionale d'autorité environnementale
NO ₂	Dioxyde d'azote
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation
OMS	Organisation mondiale de la santé
PDA	Périmètre délimité des abords des monuments historiques
PM10	Particules fines de diamètre inférieur à 10 µm
PLU	Plan local d'urbanisme
Znieff	Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

■ Le site de Villevert

Le site de Villevert à Louveciennes (commune des Yvelines de 7 563 habitants³) est un terrain de près de 22,7 ha considéré par le porteur de projet comme la dernière réserve foncière importante dans l'ouest parisien⁴.

À vingt kilomètres à l'ouest du centre de Paris et à cinq kilomètres au nord du domaine du château de Versailles, le site est localisé au cœur d'un nœud d'infrastructures routières majeures. En effet, il est desservi par la route de Versailles (RN 186 : axe Versailles – Louveciennes – Saint-Germain-en-Laye) connectée à un échangeur autoroutier de l'A13 (au sud-est du site), lui-même proche de l'embranchement de l'A13 avec l'A12 (au sud-ouest du site).

Bordé par des routes à grand trafic et par de grands espaces boisés et agricoles, le site de Villevert est assez isolé et enclavé. Le centre-ville de Louveciennes est à environ deux kilomètres et les routes coupent le site de tout tissu urbain avoisinant.

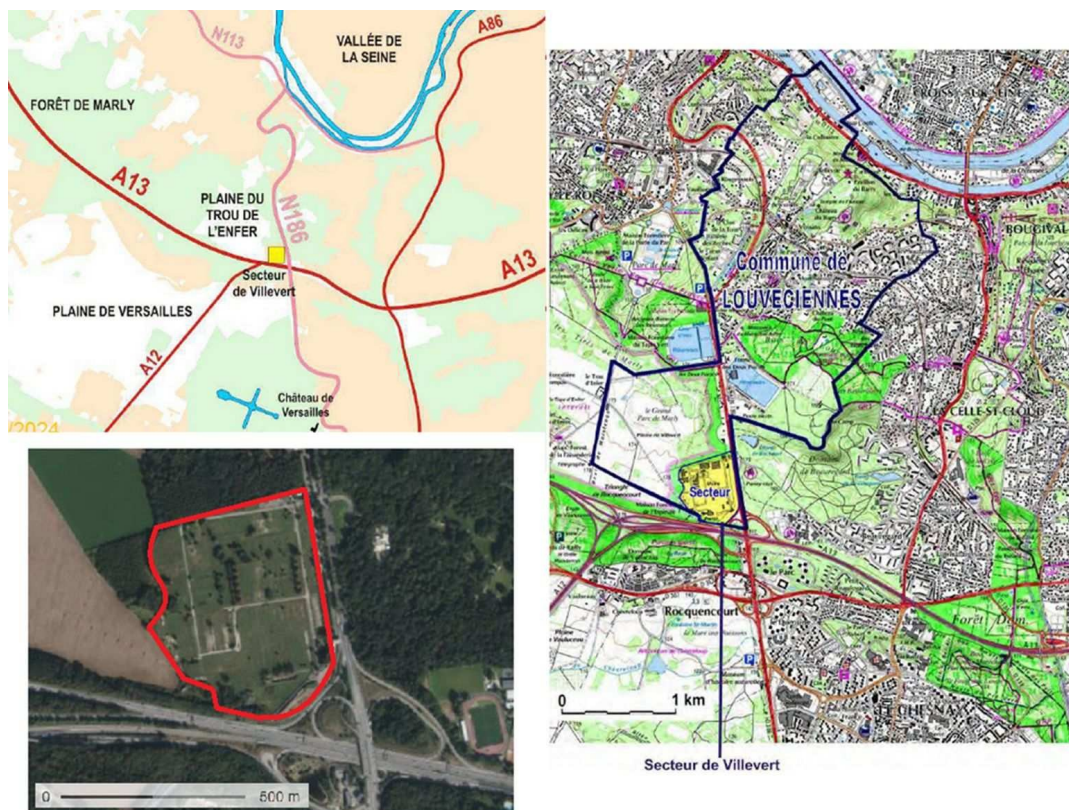


Figure 1 : Le site de Villevert à Louveciennes, au cœur d'un nœud routier comprenant la route de Versailles (RN 186) et les autoroutes A13 et A12.
(sources : en haut à gauche et à droite : étude d'entrée de ville, PLU de 2017 de Louveciennes, p. 7 et 9 ; en bas à gauche : vue aérienne Géoportail)

3 Insee, population municipale 2021.

4 Communiqué de presse Horizon VIAE du 18 juin 2024 : <https://actualites.groupe-horizon.fr/images/4411/cp-horizon-viae-depot-permis-damenager-18-juin-2024.pdf>

Les grandes infrastructures de transport ferroviaire sont également éloignées, la gare la plus proche (Louveciennes) étant distante d'environ trois kilomètres. Seule une ligne de bus, la ligne express 1 en direction de Versailles et de Saint-Germain-en-Laye, dessert le site.

Historiquement incluses dans le grand parc de Marly, ces emprises cultivées de la Ferme du Trou de l'enfer ne sont construites qu'au cours des années 1950, lorsque le site, propriété de l'État, devient un centre de commandement utilisé par l'Otan. Dans les années 1960, la propriété est cédée à l'entreprise Bull (informatique). Après le départ de Bull en 2004, le site est laissé en friche. Les bâtiments ont depuis été démolis et le site est inoccupé.

Il a été l'objet de grands projets successivement abandonnés, dont un projet tertiaire du groupe Canal+, puis de grands projets mixtes (logements, bureaux, espaces commerciaux).

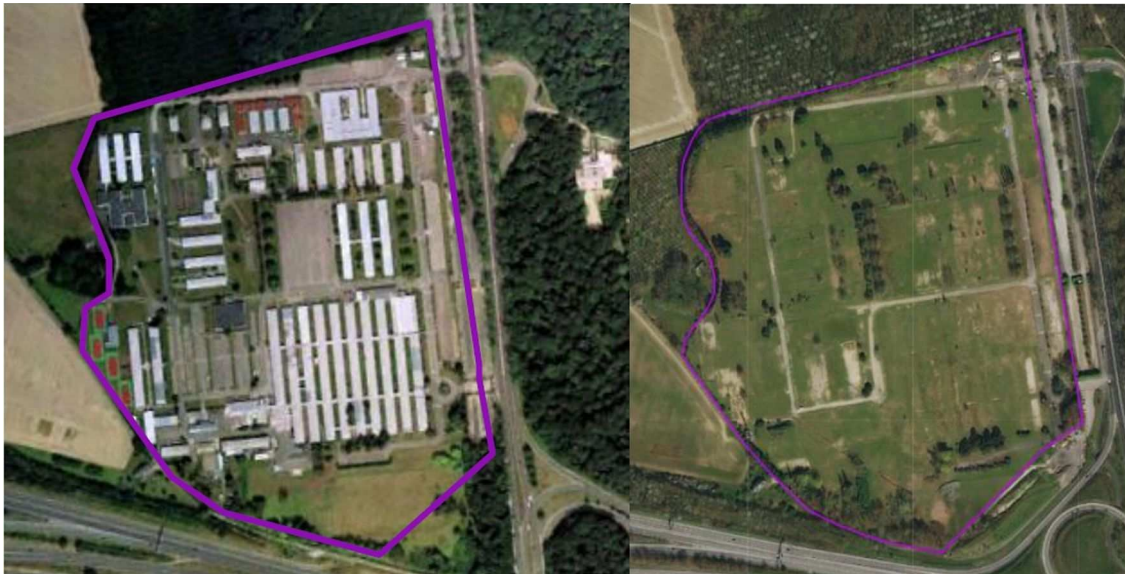


Figure 2 : Vues aériennes du site en 2004 : les installations de Bull et en 2018 : le site actuel (source : étude écologique, p. 82).

■ Présentation du projet

Le projet actuel est porté par deux groupes de promotion immobilière Horizon et VIAE en joint-venture pour réaliser l'opération⁵. Il consiste en l'aménagement, sur une unité foncière de près de 22,7 ha, d'un vaste quartier mixte d'une surface de plancher⁶ de 130 000 m² comprenant des logements, résidences gérées, hôtel, bureaux, activités, commerces, groupe scolaire, crèche, village des sports, bureaux, etc.

Le projet est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39 b) du tableau annexé à cet article), dans le cadre d'une procédure de permis d'aménager.

La demande de permis d'aménager, réalisée auprès de la commune de Louveciennes, porte sur une première phase du projet, correspondant à une surface de plancher d'environ 90 000 m² sur une emprise de 16,6 ha et dont la livraison est envisagée à horizon 2028.

Incluse dans la demande de permis d'aménager, une notice de présentation expose les grands principes d'implantation du projet. Un plan de composition précise l'aménagement des espaces publics à venir.

Les composantes programmatiques prévisionnelles des îlots créés sont approximatives en termes de situations, de formes urbaines et de surfaces de plancher par destinations. Sur demande de l'Autorité environnementale, le groupe Horizon VIAE a précisé ses intentions via la production d'un document de travail communi-

⁵ Le projet d'Horizon VIAE bénéficie d'un site internet dédié : <https://villevert-louveciennes.fr/>

⁶ La surface de plancher ne comprend pas les murs, ni les espaces de circulation (escaliers, ascenseurs, etc.), ni les parkings.

qué par courriel le 18 juillet 2024, tout en expliquant qu'il s'agissait là d'« éléments non définitivement arrêtés à ce jour et devant faire l'objet de discussions et d'échanges avec la ville de Louveciennes et l'État ».

Les 130 000 m² de surface de plancher se décomposeraient en environ 60 000 m² pour les logements, 20 000 m² pour les résidences gérées et 50 000 m² pour les activités économiques, sans que le total n'inclue les équipements publics envisagés (programmation d'une école notamment).

La programmation intentionnelle se décomposerait en :

- une première phase de 83 797 m² de surface de plancher comprenant 369 logements familiaux (150 logements sociaux et 219 logements libres), une résidence intergénérationnelle de 140 logements, une résidence services seniors de 130 logements, un hôtel, une résidence hôtelière, des bureaux et espaces de « co-working », des locaux d'activités (PME/PMI), une halle marchande, des commerces, un village des sports, une école ainsi qu'une crèche ;
- une deuxième phase de 54 374 m² de surface de plancher comprenant 491 logements familiaux (cinquante logements sociaux et 441 logements libres), une résidence jeunes actifs de cent logements et des locaux d'activité (PME/PMI).

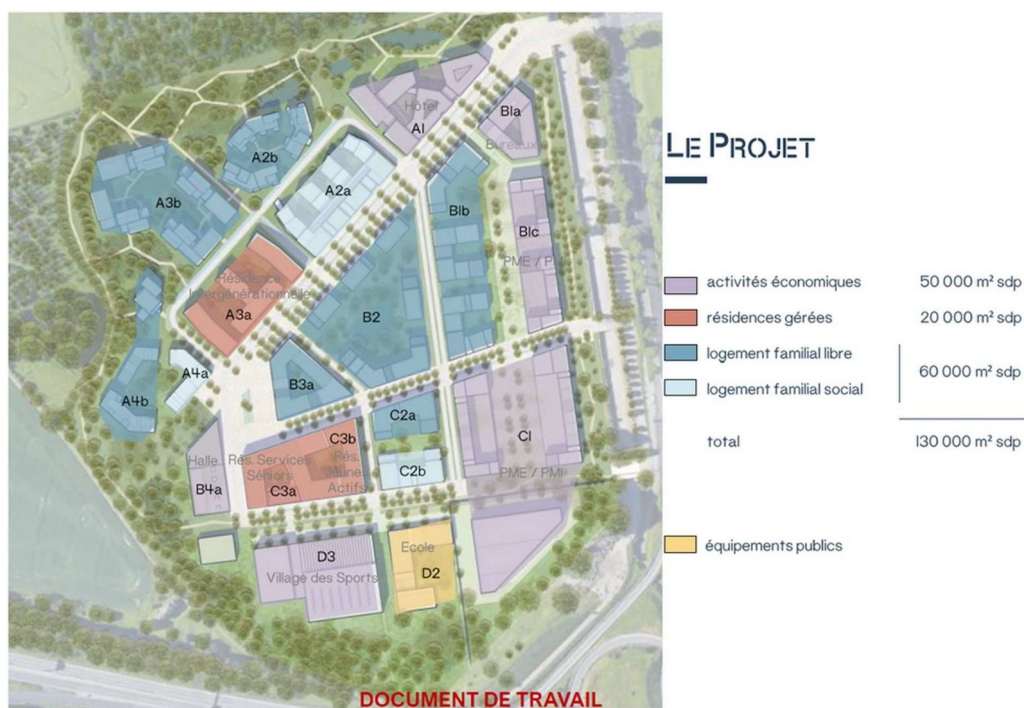


Figure 3: Programmation intentionnelle du projet qui ne figure pas dans l'étude d'impact (source : document de travail Horizon VIAE)



Figure 4 : Perspective du projet vu depuis le sud-ouest qui ne figure pas dans l'étude d'impact (source : Horizon VIAE)

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

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

Les échanges avec les habitants et associations locales qui ont pu émettre des observations dans le cadre des procédures d'urbanisme portées par la commune de Louveciennes ne sont pas retracés dans le dossier. La population s'est notamment exprimée dans le cadre de la concertation préalable et des enquêtes publiques relatives à la révision du plan local d'urbanisme (PLU) de Louveciennes, qui avait été approuvée en 2017⁷, et qui portait une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) sur le secteur de Villevert. La population s'est également exprimée lors de la procédure de régularisation de la révision du PLU en 2023 ayant produit une évaluation environnementale⁸.

Au regard de la situation stratégique, de l'ampleur et de la sensibilité du projet, il apparaît à l'Autorité environnementale que la tenue d'une concertation préalable avec la population fait défaut.

(1) L'Autorité environnementale recommande de présenter les modalités de participation du public à la conception du projet, de retranscrire les observations émises sur l'aménagement du secteur via les procédures d'urbanisme et d'expliquer en quoi les choix retenus les prennent en compte.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

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

- l'artificialisation des sols ;
- l'accessibilité, les déplacements et le trafic routier ;
- la santé humaine et l'exposition à des pollutions ;
- le paysage ;
- les milieux naturels et la biodiversité ;
- la demande en ressources, en énergie et les réseaux ;
- le climat et les émissions de gaz à effet de serre ;
- la gestion des eaux pluviales.

2. L'évaluation environnementale

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

■ Qualité générale du dossier

Le dossier transmis à l'Autorité environnementale comporte les différentes pièces de la demande de permis d'aménager, ainsi que l'étude d'impact du projet d'aménagement du site de Villevert, qui restitue son évaluation environnementale. Cette étude d'impact est datée du 18 juillet 2024. Son contenu répond globalement aux attendus de l'article R.122-5 du code de l'environnement : description de l'état initial de l'environnement (p. 21-219⁹), caractéristiques du projet (p. 220-247), incidences notables sur l'environnement – lesquelles sont abordées selon leur caractère temporaire (p. 256-316) ou permanent (p. 317-377) – et mesures d'évitement, réduction et compensation (ERC) associées. Destiné à un public non-expert, le résumé non technique de l'étude d'impact est présenté dans un document indépendant.

7 Le PLU de 2017 n'est, à ce jour, plus en vigueur suite à son annulation par un jugement de la Cour administrative d'appel de Versailles du 12 juillet 2024 (voir suite du présent avis).

8 L'Autorité environnementale a émis un avis sur le projet de révision du PLU le 18 octobre 2023 : https://www.mrae.-developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2023-10-18_louveciennes_plu_avis_delibere.pdf

9 Sans précision supplémentaire, les références de pages du présent avis renvoient à l'étude d'impact.

■ Solutions de substitution raisonnables

En revanche, l'Autorité environnementale observe que l'examen de solutions de substitution raisonnables¹⁰ n'est pas mené, ce qui sera développé dans la sous-partie 2.3 du présent avis. Elle note également l'absence d'un volet de l'étude d'impact dédié à la description du dispositif de suivi envisagé.

■ Périmètre du projet

Le contenu de l'étude d'impact expose l'aménagement total des 22,6 ha (p. 15) et rappelle la notion de projet global au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement : « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité* ». Pourtant, en dépit du fait qu'il s'agit bien d'aménager l'ensemble du site, l'étude d'impact résulte, pour certaines thématiques, d'une approche segmentée, réduite au périmètre restreint de la demande de permis d'aménager, c'est-à-dire à la première phase du projet (définition de la trame verte, principes de gestion des eaux pluviales, trame viaire, besoins énergétiques, contribution à l'effet d'îlot de chaleur urbain, etc.).

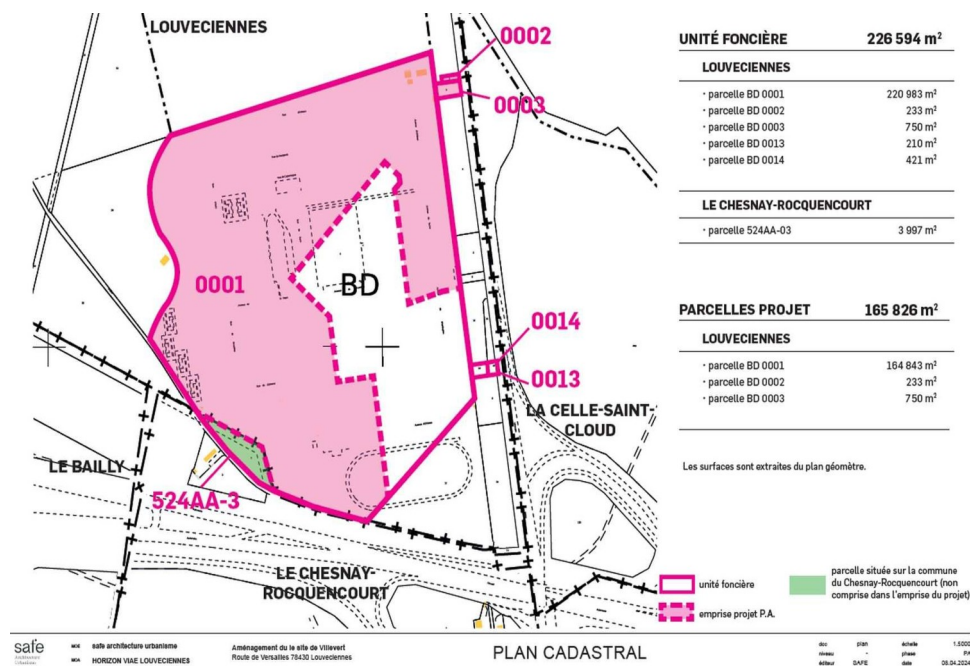


Figure 5 : Ce découpage en « pièce de puzzle » ne saurait se traduire par une approche fractionnée des incidences du projet global (Plan cadastral de l'emprise projet visée par la demande de permis d'aménager)

Puisque l'Autorité environnementale ne peut s'exprimer sur une évaluation des incidences sur l'environnement et la santé humaine de l'ensemble des caractéristiques spatiales et fonctionnelles du projet, **il est demandé à la maîtrise d'ouvrage de présenter à nouveau l'étude d'impact à l'échelle du projet d'ensemble et le cas échéant, de revoir les études techniques associées.** Il s'agira, thématique par thématique, d'être complet sur le projet global et la considération de ses incidences prévisibles. L'Autorité environnementale ne peut se satisfaire de présentations partielles conduisant à minorer les incidences et le niveau attendu par les mesures d'évitement, réduction et compensation (ERC) engageant la maîtrise d'ouvrage.

Fonctionnellement liés à la réalisation du projet, les aménagements à venir de la route de Versailles (le dossier évoque notamment une trémie sous le carrefour d'entrée du site), relèvent également du projet global et

10 Article R. 122-5 du code de l'environnement II. 7° « Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ».

doivent être, à ce titre, précisément décrits et pleinement intégrés à l'analyse des incidences et à la définition des mesures ERC.

L'Autorité environnementale estime donc que l'étude d'impact doit être reprise. Cette révision devrait amener à la remise en question de choix peu cohérents avec l'application d'une séquence éviter-réduire-compenser (ERC) à la hauteur des enjeux développés par la suite. L'Autorité environnementale rappelle au maître d'ouvrage que la séquence ERC a pour premier objectif d'éviter les atteintes à l'environnement et à la santé humaine, puis de réduire les incidences n'ayant pas pu être évitées et, en dernier recours, de compenser les celles qui n'ont pu être ni évitées ni suffisamment réduites¹¹. Si l'évitement est possible, il prévaut.

■ Dispositif de suivi

Les modalités de suivi des mesures proposées devront gagner en robustesse et en précision. Elles nécessitent de faire l'objet, dans l'étude d'impact, d'un chapitre dédié.

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

- par une évaluation, pour chacune des thématiques environnementales et sanitaires, des incidences du projet global (programmation complète envisagée sur la friche de 22,6 ha et aménagements routiers induits par la réalisation) ;
- par une application en conséquence de la séquence éviter-réduire-compenser à la hauteur des enjeux développés dans le cadre du présent avis ;
- par la présentation d'un dispositif de suivi du projet et des mesures ERC envisagées.

(3) L'Autorité environnementale recommande de la saisir de nouveau sur la base de l'étude d'impact ainsi complétée à l'échelle du projet d'ensemble.

2.2. Articulation avec le PLU de Louveciennes

Le projet d'aménagement du site de Villevert est encadré par les règles d'utilisation des sols issues du PLU de la commune de Louveciennes.

Le PLU en vigueur est le PLU approuvé par délibération du conseil municipal du 11 avril 2013. En effet, un jugement de la cour administrative d'appel de Versailles du 12 juillet 2024¹² a annulé le PLU qui avait été approuvé par délibération du conseil municipal du 6 décembre 2017. Dans le PLU de 2013 à nouveau en vigueur, le site de Villevert est visé par un périmètre d'attente de projet d'aménagement de projet global (Papag) en application de l'ancien article L. 123-2 a) du code de l'urbanisme¹³ et par une zone « UV » interdisant les constructions, ouvrages et travaux à destination d'habitation. Dans ces conditions, aucun permis d'aménager ne peut à ce stade être délivré par la commune. Celle-ci a cependant décidé l'instruction de la demande de permis d'aménager présentée par Horizon VIAE et a saisi l'Autorité environnementale dans ce cadre, le 6 septembre 2024.

Suite à l'annulation du PLU de 2017 par la cour administrative d'appel de Versailles, la commune s'est pourvue en cassation devant le Conseil d'État le 2 août 2024. La décision du Conseil d'État est pendante à ce stade.

Pour information, le site de Villevert était, dans le PLU (annulé) de 2017, identifié comme zone à urbaniser (« AUAOP ») et objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) encadrant la réalisation du projet. Suite à un arrêt de la cour administrative d'appel de Versailles du 9 février 2023, la commune de Louveciennes avait été contrainte de procéder à une régularisation de ce PLU en raison de son illégalité résultant d'un défaut d'évaluation environnementale. L'évaluation environnementale réalisée *a posteriori* a donné lieu à l'avis de l'Autorité environnementale du 18 octobre 2023 précité. Cet avis contenait des recommanda-

11 <https://www.notre-environnement.gouv.fr/themes/evaluation/article/eviter-reduire-compenser-erc-en-quoi-consiste-cette-demarche>

12 Cour administrative d'appel (CAA) de Versailles, 2^e chambre, 12/07/2024, 21VE00471 : <https://www.legifrance.gouv.fr/ceta/id/CETATEXT000049999220?isSuggest=true>

13 Lien vers l'ancien article L.123-2 du code de l'urbanisme, en vigueur du 28 mars 2009 au 9 août 2015 : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000020448627/2009-03-28/

tions portant notamment sur la justification des choix d'aménagement stratégiques de la commune au regard des principales incidences environnementales et sanitaires du document d'urbanisme, s'agissant en particulier du site de Villevert. L'avis abordait ainsi les enjeux paysagers et patrimoniaux du site, la prise en compte de la biodiversité existante, l'exposition des futures populations à des pollutions sonores et atmosphériques liées aux infrastructures de transport et la place de l'automobile.

L'enquête publique faisant suite à cette évaluation environnementale a eu lieu du 8 janvier 2024 au 8 février 2024. Par délibération du conseil municipal du 26 et du 28 mars 2024, la commune a validé la régularisation de la procédure de révision du PLU et a également prescrit la révision n° 2 du PLU, susceptible de porter des évolutions aux choix d'aménagement sur le site de Villevert. L'Autorité environnementale sera conduite à s'exprimer à l'issue de l'arrêt de cette nouvelle révision du PLU par la commune de Louveciennes et veillera alors à sa prise en compte des recommandations déjà émises. La démarche d'évaluation environnementale du futur PLU révisé devra s'appuyer sur une analyse renforcée des incidences environnementales et sanitaires de l'aménagement du site et la commune devra prendre toute disposition, dans le champ de compétence du PLU, visant à éviter et réduire les incidences négatives.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

■ Justification du programme

La définition des objectifs programmatiques n'apparaît nullement justifiée au regard de besoins avérés à l'échelle du territoire. La nécessité de créer des logements supplémentaires en étalement urbain alors que selon l'Insee (2021) la commune de Louveciennes comporte un taux important de logements vacants (14 %¹⁴) n'est pas démontrée. La demande hôtelière ou encore la caractérisation de besoins en immobilier à vocation économique, au regard du potentiel éventuellement existant à l'échelle intercommunale, ne s'appuient sur aucun diagnostic présent au dossier.

(4) L'Autorité environnementale recommande de justifier la programmation du projet par des diagnostics des besoins par destination qui ne pourraient s'exprimer ailleurs ou autrement, à l'échelle du territoire communal, voire intercommunal, en considération des enjeux environnementaux et sanitaires développés dans le présent avis.

■ Solutions de substitution raisonnables

En application de l'article R.122-5 du code de l'environnement qui précise le contenu de l'étude d'impact, celle-ci doit comporter « une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ». L'examen de solutions de substitution raisonnables est absent de l'étude d'impact.

Le maître d'ouvrage se justifie par le fait que « l'aménagement du site de Villevert se fait de façon itérative, partant des premières lignes directrices définies dans l'OAP et évoluant au fil des contraintes et opportunités identifiées par les études techniques préparatoires. Il n'y a donc pas différents scénarios d'aménagements à exposer, le plan masse étant le fruit de ces évolutions régulières au cours de la maturation du projet » (p. 247). Pour l'Autorité environnementale, cette justification n'est pas satisfaisante au regard de l'obligation réglementaire. Il n'est nullement démontré que le scénario de projet retenu minimise ses incidences sur l'environnement et la santé, comparativement à des scénarios alternatifs.

Le rapport de présentation du PLU de 2017 (annulé en juillet 2024) rappelait la nécessaire prise en compte des contraintes environnementales majeures du site pour la définition du projet (diagnostic urbain et état initial de l'environnement, p. 10-11), du fait de son éloignement de la ville et de la gare, de son accroche routière, de son impact présumé sur le trafic et de son contexte patrimonial et paysager, dans les termes suivants : « La localisation de ce site rend la définition de la programmation et de son aménagement particulièrement délicate au regard : - du fonctionnement urbain de Louveciennes, compte tenu de son éloignement de l'urbanisa-

14 En 2021, Louveciennes comptait 522 logements vacants, pour un parc total de 3 650 logements.

tion existante de la ville ; - de la circulation engendrée et de sa desserte à partir de la N186 et de son éloignement de la gare ; - de la qualité du paysage, compte tenu de son environnement en grande partie naturel avec en particulier le parc de Marly au nord, et le site classé de la Plaine du Trou de l'Enfer à l'ouest ».

Des scénarios alternatifs, tant en termes d'implantation que de programmation et de configuration du projet, doivent permettre de proposer des réponses plus adéquates aux problématiques du site, notamment compte tenu de son éloignement du tissu urbain existant et des transports en commun, de sa proximité avec d'importantes sources de pollutions et nuisances, de sa localisation dans un grand paysage dominé par une nature préservée.

(5) L'Autorité environnementale recommande d'examiner et de comparer des solutions alternatives d'implantation, de programmation et de configuration du projet, permettant de répondre à des besoins justifiés et tenant compte des fortes contraintes ou sensibilités du site (isolement, proximité routière, milieux naturels et paysage sensibles, etc.).

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

3.1. Artificialisation des sols

Le projet vise une artificialisation globale du site. Les lots immobiliers s'étalent sur toute l'unité foncière, y compris au sud dans des secteurs proches de l'autoroute n'ayant jamais été artificialisés jusqu'alors. Le futur plan masse ne reprend pas la trame viaire des précédentes occupations (Otan et Bull), ce qui aurait permis d'artificialiser prioritairement les sols qui l'avaient déjà été (et qui donc avaient perdu une partie de leurs qualités pédologiques). Une telle approche est en contradiction avec l'objectif d'absence d'artificialisation nette des sols fixé par la loi Climat et résilience adoptée en août 2021. Cette thématique centrale est pourtant absente de la démarche d'évaluation environnementale présentée. Pour l'Autorité environnementale, la densité de la programmation envisagée sur ce site est inadaptée et son urbanisation ne contribue pas à la sobriété foncière et à la réduction de l'artificialisation.

(6) L'Autorité environnementale recommande, à défaut de reconsidérer l'urbanisation du site :

- de présenter une analyse quantitative et qualitative des sols en pleine terre avant et après projet, détaillant l'ensemble de leurs fonctions écologiques ;
- de développer une démarche de recherche de sobriété foncière et de réduction de l'artificialisation, notamment en réduisant le périmètre du projet et en tenant compte des surfaces déjà artificialisées par le passé.

3.2. Accessibilité, déplacements et trafic routier

■ Accessibilité du site et déplacements

L'opération d'aménagement a vocation à se raccorder à la route de Versailles (RN 186), axe structurant 2x2 voies qui relie Versailles à Saint-Germain-en-Laye lui-même raccordé à l'autoroute A13 bordant le site, via un vaste échangeur côté sud. L'accessibilité routière du site est particulièrement remarquable, du fait de la proxi-



Figure 6 : L'environnement du site est extrêmement routier : autoroutes, nationales, échangeurs - (source : Géoportail, couche « réseau routier français et européen », localisation du projet et de l'accès principal par la MRAe)

mité des échangeurs des autoroutes A13 et A12 et des routes nationale (route de Versailles) et départementale (RD 307).

Le seul accès sur la route de Versailles est un tourne à gauche déporté depuis le sud vers l'entrée du site (rue d'Ankara). Un second accès serait créé pour le projet, à 90 m au nord de la bretelle d'autoroute, n'autorisant que les mouvements de tourne-à-droite (étude de circulation, p. 14).

En contraste avec cette excellente accessibilité du site par l'automobile, celle par les transports en commun et les mobilités actives est très mauvaise.

La desserte en transports en commun se limite à un arrêt de bus (ligne Express 1 entre Saint-Germain-en-Laye et Versailles, d'une fréquence de quinze minutes en heure de pointe). L'éloignement des réseaux transilien et RER nécessite un rabattement reposant très largement sur la voiture individuelle. Le développement de nouveaux transports se limite au mieux à des dessertes bus supplémentaires sur la route de Versailles, ce qui privilégie l'usage de la voiture.

Bien que le plan vélo de la Communauté d'agglomération de Saint-Germain Boucles de Seine (CASGBS) prévoit la réalisation d'aménagements cyclables sécurisés le long de la route de Versailles (réseau express vélo), l'éloignement des gares, pôles de services et d'emplois limite le potentiel de report modal en matière de déplacements quotidiens. De plus, l'ambiance très routière de cet axe induit un sentiment d'inconfort pour le cycliste. Pour ces mêmes raisons (éloignement du site et environnement routier défavorable), le potentiel de déplacements à pied hors site est marginal.

Le projet apparaît ainsi inadapté à l'usage de modes de déplacement non motorisés ou collectifs, alors qu'il comprend une part importante de logements familiaux sociaux et de structures d'hébergement destinées à des populations jeunes ou âgées peu motorisées. L'Autorité environnementale rappelle que les ménages les plus modestes sont statistiquement moins motorisés¹⁵ et pour les personnes non motorisées, les déplacements seront majoritairement restreints au site, ce qui dégrade leurs conditions de vie (accès aux emplois, loisirs, services) et le projet induit une dépendance aux véhicules motorisés individuels.

(7) L'Autorité environnementale recommande de renoncer à un projet de quartier urbain mixte (logements, activités, équipements) sur le site de Villevert en raison de son accroche routière et de son isolement majeur vis-à-vis des tissus urbains existants et des transports en commun et des difficultés d'accès aux centralités urbaines par des modes alternatifs à la voiture individuelle.

■ Trafic automobile

Une étude de circulation a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact (annexe 9). Elle s'appuie sur une campagne de comptages réalisés « en section du mercredi 1^{er} février 2023 au mardi 7 février 2023 sur la route de Versailles à une cinquantaine de mètres au nord du carrefour N186 / rue d'Ankara » et sur une seconde campagne de « comptages [...] réalisés du vendredi 10 mars 2023 au jeudi 16 mars 2023 sur la route de Versailles au nord-ouest du rond-point de la Grille royale, sur la route de Marly et sur la rue du Maréchal Joffre ». Il est notamment rendu compte d'un trafic « sur la route de Versailles au Nord du carrefour du projet avec 800 véhicules en moyenne par voie aux heures de pointe du matin et du soir », tandis que le trafic de l'autoroute A13 au sud du projet aux heures de pointe est évalué « à hauteur de 7 500 à 8 000 véhicules par heure » (p. 96).

La question du trafic généré par le futur quartier est importante. Les hypothèses de génération doivent être reliées à la programmation globale et précisées, qu'il s'agisse de l'estimation des parts modales ou de l'évaluation du trafic généré par l'ensemble des logements, activités et équipements. L'incitation à l'usage de la voiture individuelle pour des déplacements pendulaires vers l'extérieur, du fait de l'isolement avéré du site, fait partie des éléments qui doivent intégrer l'analyse.

Aucune analyse n'est présentée du potentiel d'usage des modes alternatifs à l'automobile, en particulier des mobilités actives (aménagements existants ou prévus, itinéraires, etc.).

15 <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/le-parc-automobile-des-menages-en-2023-moins-de-voitures-pour-les-plus-modestes-plus-souvent>

(8) L'Autorité environnementale recommande d'améliorer la qualité de l'étude de circulation et de ses hypothèses de génération de trafics en fonction de la programmation, susceptible d'aggraver la situation sanitaire du secteur en lien avec les émissions de bruit et de pollutions sonores.

■ Stationnement

Compte-tenu du recours quasi obligatoire à l'usage de la voiture individuelle, le projet implique de nouveaux besoins en places de stationnement automobile. D'après le dossier, « *le projet prévoit l'aménagement des stationnements nécessaires à chaque lot, en souterrain et à l'air libre, en quantités suffisantes pour satisfaire les besoins des usagers du site. Le nombre de places sera ventilé selon les typologies de logement (2 places pour 3 chambres). Des places de livraison seront intégrées le long du mail pour les commerces* » (p. 341).

En d'autres termes, le projet ne documente pas les modalités qu'il met en œuvre pour satisfaire l'objectif qu'il se donne de réduction de la place de la voiture individuelle. Cela devrait conduire à des incidences indésirables sur l'environnement, en termes de renforcement de la consommation de l'espace urbain et d'accroissement de l'effet d'îlot de chaleur urbain.

Les conditions de réalisation des sous-sols de stationnement automobile, qui ont notamment des incidences sur la consommation de la pleine terre à l'échelle du site ne sont pas décrites dans l'étude d'impact.

Les caractéristiques du stationnement vélo (nombre d'emplacements, répartition, accessibilité) ne sont pas détaillées.

(9) L'Autorité environnementale recommande de présenter les conditions de réalisation des sous-sols de stationnement automobile, plans à l'appui, d'analyser les incidences environnementales du projet en matière de stationnement aérien comme souterrain et de contribuer à la réduction et à l'optimisation des espaces dédiés pour des incidences minimisées.

3.3. Santé humaine et exposition à des pollutions

■ Pollution de l'air

L'examen de la qualité de l'air sur le site repose sur une présentation des concentrations annuelles modélisées par Airparif ainsi que sur une campagne de mesures sur site concernant le dioxyde d'azote (NO₂) et les particules fines (PM₁₀) réalisée en octobre 2021.

L'Autorité environnementale observe que, selon Airparif, les concentrations en NO₂ et en particules varient significativement entre les secteurs du site proches des grandes infrastructures routières et ceux qui en sont les plus éloignés, ce que confirme la campagne de mesures *in situ* avec des concentrations en NO₂ et PM¹⁰ systématiquement supérieures aux valeurs recommandées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS)¹⁶, et particulièrement élevées au voisinage de l'autoroute, de la bretelle autoroutière et de la route de Versailles.

L'est et le sud du site ne font l'objet d'aucune attention particulière en matière de programmation visant à éviter l'exposition de populations (en particulier les populations vulnérables) à des concentrations de polluants élevées.

Une étude « air et santé », de juin 2023, est présentée en annexe 12 de l'étude d'impact. L'analyse des émissions de polluants atmosphériques induites par le trafic de la zone d'étude montre que la mise en service du projet aura un impact significatif en matière de pollution de l'air, avec une augmentation d'environ 40 % des émissions pour l'ensemble des polluants, par rapport à un scénario en l'absence de projet (+80 % pour l'arsenic et +68% pour le nickel).

En dépit d'une situation atmosphérique particulièrement dégradée à l'état initial et susceptible de se dégrader encore par le trafic induit, le projet prévoit dans la partie sud du site, c'est-à-dire dans le secteur le plus

16 Les lignes directrices de l'OMS relatives à la qualité de l'air (2021) recommandent de ne pas dépasser, en moyennes annuelles, les valeurs de 10 µg/m³ pour le NO₂ et de de 15 µg/m³ pour les PM10 : <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/346555/9789240035423-fre.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

dégradé, la construction d'établissements accueillant des populations sensibles (groupe scolaire, crèche) et d'équipements sportifs. Ceci est contradictoire par rapport aux préconisations de l'étude « air et santé » qui visent l'« éloignement des sites sensibles, à forte densité de population pour les projets neufs » et l'étude de « mesures constructives pour éviter au maximum les situations à risques » (annexe 12, p. 60). Les pistes de réduction des émissions à la source et de limitation de l'exposition ne sont pas clairement reprises en tant que mesures de réduction par la mise en œuvre du projet et leur efficacité n'est pas démontrée.

(10) L'Autorité environnementale recommande :

- d'éviter la construction de tout établissement accueillant des populations sensibles dans les secteurs concernés par une qualité de l'air dégradée au regard des valeurs retenues par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour considérer les effets néfastes de la pollution sur la santé ;
- de prévoir des mesures évitant l'exposition de futures populations à une qualité de l'air dégradée, par référence aux valeurs de l'OMS, et démontrer leur efficacité.

■ Pollution sonore

L'autoroute A13 et la route de Versailles (RN 186) qui bordent le site sont classées bruyantes en application des arrêtés préfectoraux de classement sonore des infrastructures de transport terrestre du 10 octobre 2000 sur les communes de La Celle-Saint-Cloud, de Louveciennes et l'ancienne commune de Rocquencourt¹⁷.



Figure 7: Un site très bruyant (source : carte Bruitparif du bruit routier jour-soir-nuit, localisation approximative du site par la MRAE)

Les niveaux de bruit routier calculés en indicateur Lden sur une journée complète et présentés dans les cartes stratégiques de bruit arrêtées pour la zone dépassent la valeur retenue par l'OMS¹⁸ pour définir le niveau au-delà duquel les effets néfastes du bruit sur la santé sont documentés. Ils sont particulièrement élevés au voisinage de l'A13 et de la route de Versailles (cf. figure 7). Un constat analogue peut être fait s'agissant des niveaux sonores représentant l'indicateur Ln sur la période de nuit.

Un diagnostic acoustique a été réalisé (annexe 13) en juillet 2024, s'appuyant sur des mesures réalisées du 22 au 23 septembre 2021 et sur des modélisations logicielles.

Les résultats mettent en évidence des niveaux sonores mesurés en période diurne compris entre 51,8 et 68,3 dB(A) LAeq et des niveaux sonores mesurés en période nocturne compris entre 49,8 et 65,2 dB (A) LAeq. Correspondant à une moyenne énergétique sur une période donnée, l'indicateur LAeq ne peut être comparé aux valeurs recommandées par l'OMS qui s'expriment pour les indicateurs Lden et Ln (moyennes énergétiques pondérées).

Le projet prévoit la réalisation de trois merlons anti-bruit (cf. annexe 15, note de dimensionnement des merlons acoustiques) au sud et au sud-ouest du site, en complément de la conservation du merlon existant au sud-est du site en face de la bretelle autoroutière. L'Autorité environnementale remarque que la continuité des merlons dans l'espace n'est pas assurée, notamment pour les lots B4b et D3. À titre de représentation de la discontinuité spatiale, la coupe « B » de l'étude acoustique ne fait pas figurer de merlon à l'état projet.

L'étude acoustique précise que les résultats de cette modélisation « montrent que l'ajout du trafic induit par la présence du projet n'a aucun ou très peu d'impact sur les niveaux de bruits » avec des cartes de bruit qui

17 Classement sonore des voies bruyantes dans les Yvelines: <https://www.yvelines.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-et-prevention-des-risques/Lutte-contre-les-nuisances-sonores/Classement-des-voies-bruyantes/Le-classement-dans-les-Yvelines>

18 Les lignes directrices de l'OMS relatives au bruit dans l'environnement dans la Région européenne (2021) recommandent de ne pas dépasser, pour le bruit dû au trafic routier, 53 dB Lden et 45 dB Ln, valeurs au-delà desquelles sont associés des effets néfastes sur la santé et le sommeil : <https://www.who.int/europe/fr/publications/i/item/WHO-EURO-2018-3287-43046-60243>

seraient sensiblement les mêmes considérant le trafic actuel ou le trafic projeté. La modélisation est réalisée à l'état initial, ainsi qu'à l'état projet avec les merlons créés et le trafic actuel et projeté. L'étude acoustique présente des cartes et coupes qui ignorent la programmation de la deuxième phase du projet, dont l'école qui accueillera pourtant des populations particulièrement sensibles au bruit. Celle-ci est programmée à proximité directe de l'autoroute. Les équipements sportifs prévus apparaissent également particulièrement exposés. Malgré la création de merlons, les lots situés au sud et à l'est du site demeurent exposés à de forts niveaux sonores. Pour l'Autorité environnementale, l'engagement de la maîtrise d'ouvrage d'éviter l'exposition de populations vulnérables aux nuisances sonores d'origine routière sera difficilement tenue.

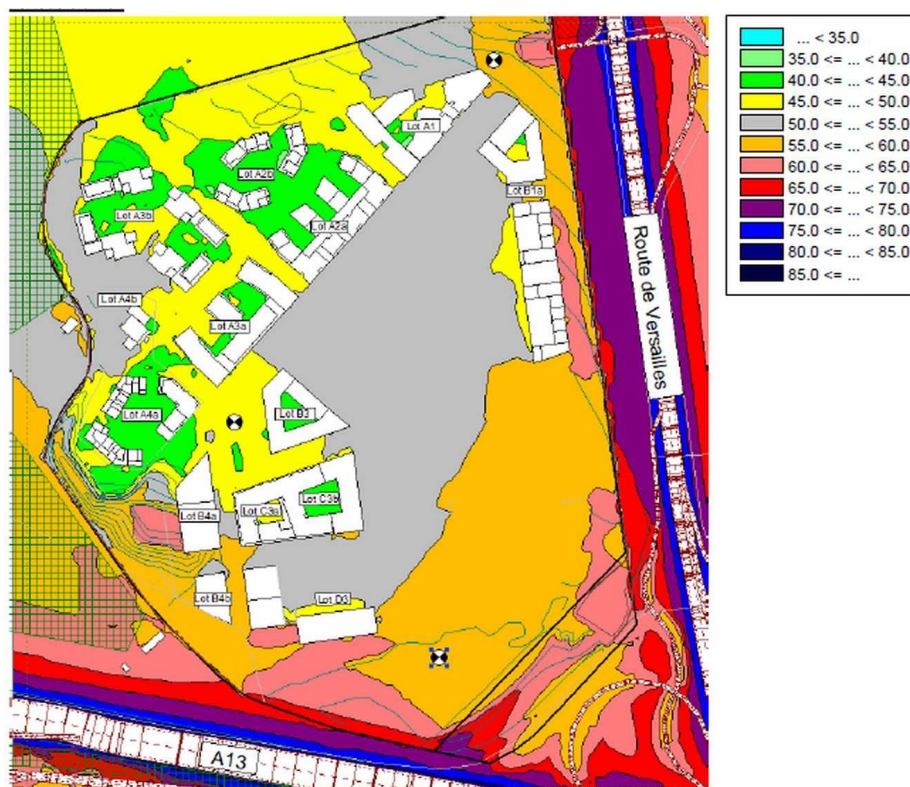
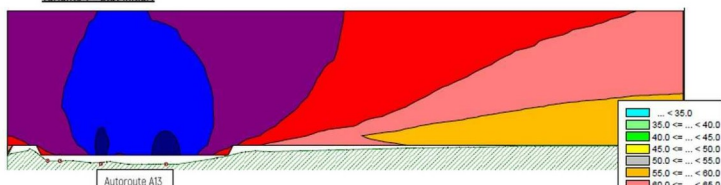


Figure 8 : Cette modélisation acoustique du site à l'état projet considérant le trafic actuel en période diurne- indicateur LAeq ne représente pas la seconde phase qui comprend notamment une école (source : annexe 13, étude acoustique, p. 24)

4.5.4.2 Coupe B

4.5.4.2.1 Période diurne

Variante 1 - Etat initial



Variante 2 - Projet

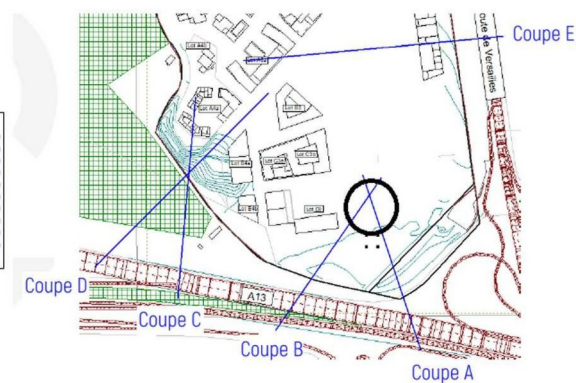
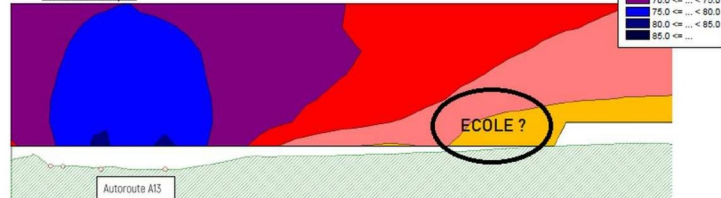


Figure 9: L'école prévue à proximité directe de l'autoroute A13 sera soumise à des nuisances sonores significatives (source : étude acoustique, p. , localisation approximative de l'école par la MRae)

(11) L'Autorité environnementale recommande de :

- se référer systématiquement aux valeurs retenues par l'Organisation mondiale de la santé pour caractériser le niveau au-delà duquel les effets néfastes du bruit sur la santé sont avérés pour les indicateurs Lden et Ln et permettre que les modélisations de l'ambiance acoustique du site à l'état initial et à l'état projet intègrent des mesures de niveaux sonores pour ces indicateurs ;
- intégrer à l'étude acoustique la globalité du projet ;
- éviter toute implantation de programme de nature à exposer des populations à des nuisances sonores élevées affectant la santé, en particulier les populations vulnérables ;
- garantir la continuité et l'efficacité des mesures de réduction du bruit (merlons, bâtiments écran) en vue de produire des espaces intérieurs et extérieurs calmes à destination des usagers.

■ Pollution des sols

Le site a été occupé dans les années 1950 par des bâtiments du centre de commandement de l'Otan. Les bâtiments ont ensuite été repris par la société Bull dans les années 1960 jusqu'au début des années 2000 (Bull a quitté définitivement le site en 2004). Selon les informations fournies par la Driat Île-de-France, la seule installation classée exploitée sur le site depuis la fin de l'année 2002 était la chaufferie du bâtiment 13 et du restaurant (installation soumise à déclaration) et il n'a pas été délivré de récépissé de cessation d'activité à la société Bull pour cette activité. Un incendie s'est déclaré sur le site le samedi 25 novembre 2006, alors que la démolition était en cours. Selon les informations de la Driat Île-de-France, le feu a débuté au bâtiment 11 et s'est propagé sans toucher le bâtiment 13. Les débris observés étaient des restes de bureaux. Des travaux divers de réhabilitation ont été menés sur le site laissé à l'abandon (cf plan de gestion, annexe 11, p. 16) : « démantèlement des stockages d'hydrocarbures, démolition de la totalité des bâtiments et évacuation des débris de démolition, travaux de désamiantage, évacuation de mâchefers ». La presse¹⁹ a fait état d'un autre incendie d'origine criminelle en 2016, le site appartenant au groupe Unibail-Rodamco depuis 2013.

L'étude d'impact mentionne plusieurs études de pollution « réalisées successivement dans le cadre de la cessation des activités de la société Bull et de la remise en état du site » (p. 158). Si un plan de gestion de la pollution des sols de juin 2023 est fourni en annexe 11, ayant intégré une campagne d'investigations dans les sols et gaz des sols, les études de diagnostics précédentes ne sont pas jointes. L'étude d'impact relate néanmoins leurs conclusions. Plusieurs sources potentielles historiques de pollution sont identifiées sur le site : cuves, chaufferies, transformateurs, atelier d'entretien de véhicules, station-service (cf plan de gestion, annexe 11, p. 16).

Des impacts de pollution dans les sols ont été identifiés, en composés organiques (teneurs significatives en hydrocarbures totaux C10-C40 et hydrocarbures aromatiques polycycliques dans certains sondages) et en métaux notamment. Des



Figure 10: Cartographie des impacts dans les sols (source : annexe 11, plan de gestion de la pollution des sols, p. 344)

19 « Louveciennes : l'incendie sur la plaine de Villevert était bien criminel », Le Parisien, 29 septembre 2016 : <https://www.leparisien.fr/yvelines-78/louveciennes-78430/louveciennes-l-incendie-sur-la-plaine-de-villevert-etait-bien-criminel-29-09-2016-6161537.php>

impacts de pollutions dans les gaz du sol sont également mis en évidence, dont des concentrations en hydrocarbures aliphatiques et aromatiques. L'étude relève plusieurs zones problématiques de concentrations élevées de polluants sur le site. Le traitement des zones problématiques est envisagé par excavation et évacuation hors site ou bien sur site par bioterre²⁰. L'étude précise aussi les conditions de gestion des déblais non inertes : évacuation hors site, confinement sur site et réutilisation en remblais sur site. Les scénarios et coûts de gestion des pollutions concentrées ne considèrent que les zones problématiques de la première phase du projet associée à la demande de permis d'aménager. Les estimations quantitatives de déblais ne considèrent également que cette phase.

La compatibilité sanitaire du site est validée sur la base d'une analyse des risques sanitaires résiduels (ARR) prédictive avec des usages de logements, commerces, activités, bureaux et crèches. L'ARR prédictive montre des niveaux de risques évalués avant travaux inférieurs aux seuils recommandés selon la méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués. Des mesures de contrôle et de suivi des opérations de dépollution sont exposées dans l'étude, telles que des analyses des sols en fond et bord de fouille après retrait des sources de pollution, la production d'une attestation de prise en compte des mesures de gestion, différentes restrictions d'usage, la réalisation d'une ARR finale après les travaux de terrassement, etc.

Le projet prévoit d'accueillir des populations sensibles sur le site (groupe scolaire et crèche). Bien que l'ARR prédictive conclut à la compatibilité de l'état environnemental du site avec l'usage prévu, l'Autorité environnementale rappelle la nécessité de prendre en compte la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissement accueillant des populations sensibles, qui précise que : « *La construction de ces établissements doit être évitée sur les sites pollués, notamment lorsqu'il s'agit d'anciens sites industriels [...]. Toutefois, compte tenu de contraintes urbanistiques ou sociales, il peut advenir qu'un site alternatif non pollué ne puisse être choisi. Une telle impossibilité mérite néanmoins d'être étayée par un bilan des avantages et inconvénients des différentes options de localisation* ».

(12) L'Autorité environnementale recommande de respecter les termes de la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissement accueillant des populations sensibles : évitement ou réalisation d'un bilan des avantages et inconvénients des différentes options de localisation.

3.4. Paysage et patrimoine

■ Contexte paysager et patrimonial

Le site de Villevert s'inscrit dans un environnement patrimonial exceptionnel. En effet, ce terrain appartient à la plaine du Trou de l'Enfer qui, historiquement, compose la partie sud du domaine de Marly (Figure 11). Il longe en outre l'ancienne « route royale de Versailles à Marly », grand tracé planté du XVII^e siècle.

La très forte valeur patrimoniale de ce contexte se traduit notamment par plusieurs périmètres de protection (Figure 12) :

- trois sites classés à proximité dont le site de la « Plaine du Trou-de-l'Enfer » en limite ouest du site de Villevert et deux sites un peu plus éloignés, l'« Ensemble formé par la plaine de Versailles » au sud et la « Partie de la forêt de Marly dite Petit Parc » au nord ;
- le site inscrit de la « Route royale de Versailles » (RN 186) qui comprend ses abords à l'est du site de Villevert, et le site inscrit du « Domaine de Beauregard » à proximité, côté est de la route ;
- deux périmètres délimités des abords des monuments historiques (PDA) recouvrant le site de Villevert, concernant d'une part le « Parc de l'ancien château de Rocquencourt », monument historique inscrit depuis 1946 situé au sud-est de l'échangeur, et dont le périmètre délimité des abords recouvre le sud-est du site, et d'autre part le « Domaine national de Versailles » situé plus au sud, monument historique classé depuis 1906, et dont le périmètre délimité des abords concerne l'ensemble du site ;
- la zone tampon, approuvée en 2007, des « Palais et parc de Versailles » inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco en 1979.

20 Cette technique consiste à mettre des sols pollués en tas en vue d'un traitement biologique.

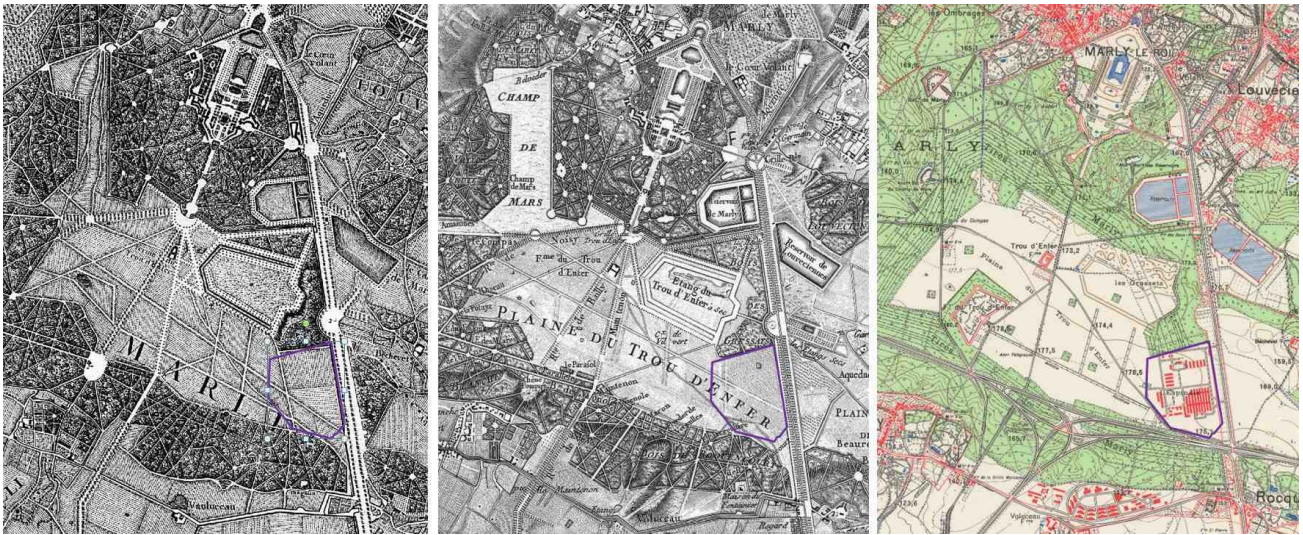


Figure 11: Un site inscrit dans un contexte patrimoniale exceptionnel. De gauche à droite : Carte des environs de Paris de l'abbé Delagrive, 1731-1741, Carte des Chasses du Roi, 1764-1807 et Carte topographique, 1934-1962 (source : Atelier parisien d'urbanisme : [Les plans historiques dans le Grand Paris de 1728 à nos jours | Apur datavisualisation](#) ; délimitation du site par la MRAe)

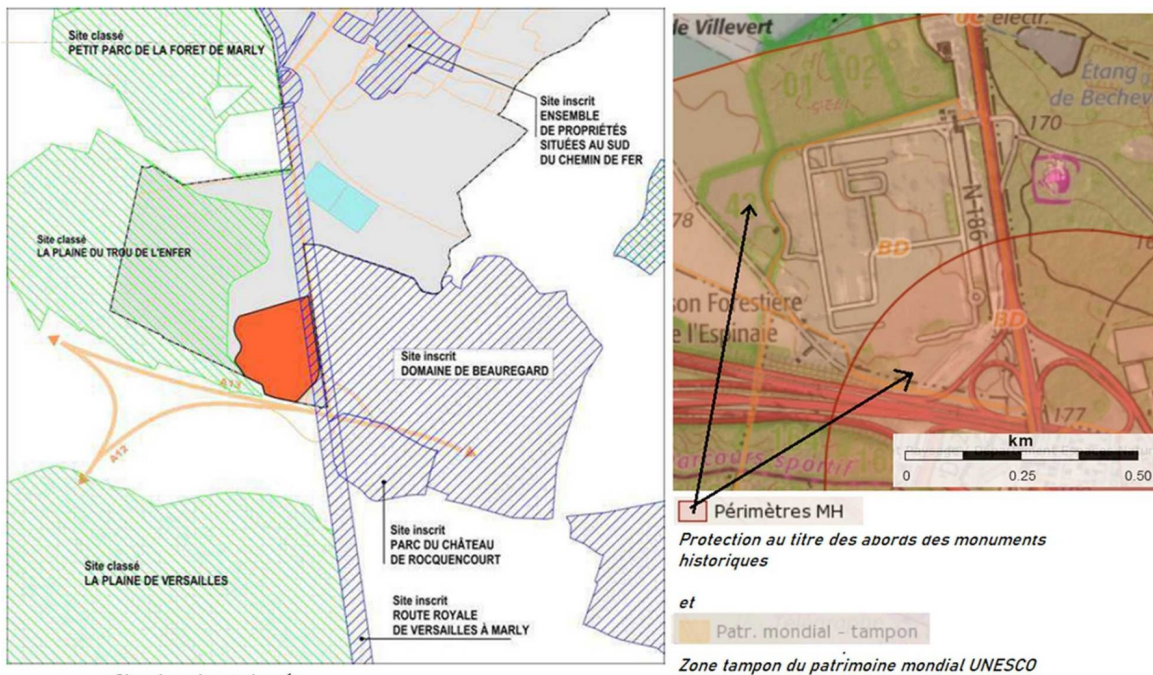


Figure 12: Protections patrimoniales autour et sur le site de Villevert. À gauche : sites inscrits et classés (source : PLU de 2017 - OAP, p. 23) ; à droite : protections au titre des abords des monuments historiques et zone tampon du patrimoine mondial Unesco (source : <http://atlas.patrimoines.culture.fr/>)

■ Insertion paysagère du projet

D'après l'étude d'impact, l'insertion paysagère lointaine du projet apparaît sensible au regard notamment des vues depuis la route de Versailles en venant de Versailles et de vues plus lointaines depuis le domaine du château de Versailles (p. 142). Le site se localise en promontoire sur un plateau. Il s'inscrit, à l'heure actuelle, dans un paysage boisé : « les nombreux arbres de grande hauteur constituent une succession d'écrans qui présentent un paysage forestier continu sur l'ensemble du coteau jusqu'à la forêt de Marly ». Le caractère de friche ouverte du site s'accorde avec les forêts et les espaces agricoles alentours.

L'étude d'impact explique que le site est masqué par ses franges, même à l'est et au sud vis-à-vis de son environnement routier. En effet, les abords de la route de Versailles et des autres voies sont « marqués par la pré-

sence du végétal et des arbres » (p. 136) tandis que la butte paysagère au sud-est masque visuellement le site depuis la bretelle autoroutière (p. 138). Côté sud, depuis l'autoroute A13, le site est « également masqué par une végétation assez dense ».

Alors que le projet met en œuvre la construction de bâtiments d'une hauteur maximale de quatorze mètres (p. 344), le manque de précision général sur les volumes et formes urbaines envisagés invalide toute appréciation des incidences du projet sur le paysage proche et lointain.

Au-delà de quelques principes généraux sur la place du végétal au sein du projet, et d'une rubrique succincte de la notice de présentation consacrée à l'étude de l'impact visuel du projet depuis le château de Versailles, la capacité du projet à se fondre dans un environnement végétalisé n'est pas démontrée. Le projet ne consacre pas d'études spécifiques dédiées au diagnostic paysager et au traitement de la minimisation des impacts paysagers. L'Autorité environnementale considère, en l'absence d'étude *ad hoc*, que l'absence de ruptures dans l'harmonie du paysage n'est pas garantie.

Par ailleurs, ce site de Villevert était au XVIII^e siècle une terre cultivée de la plaine du Trou de l'Enfer qui n'a jamais été construit, sinon pendant une parenthèse durant la seconde moitié du XX^e siècle, et qui est à nouveau non bâtie depuis près de vingt ans. Aussi, la considération des enjeux patrimoniaux devraient conduire à préserver et à valoriser le caractère ouvert et non-bâti de ce terrain.

(13) L'Autorité environnementale recommande de :

- produire une étude paysagère interrogeant le projet dans son environnement ;
- analyser son intégration paysagère en considérant tous les points de vue sur le site par des photomontages ;
- proposer un projet respectant la forte sensibilité paysagère et patrimoniale du site par la mise en œuvre de principes visant la préservation et à la valorisation du caractère ouvert de plaine du Trou de l'Enfer.

■ Tracés historiques et composition du projet

L'actuelle « route de Versailles » (N186) est l'« ancienne route royale de Versailles à Marly ». Elle a donc une dimension patrimoniale très importante (voir Figure 11). Les transformations dont elle pourrait faire l'objet doivent prendre en compte cet enjeu de manière approfondie.

Les tracés du projet ne s'inscrivent en continuité avec aucun des tracés préexistants : ils ne reprennent pas la grille viaire créée par le centre de commandement de l'Otan qu'avait reprise l'entreprise Bull (ce qui aurait permis de s'appuyer sur les parties déjà artificialisées) et ne restituent pas non plus les axes plus anciens visibles sur les cartes du XVIII^e siècle (Figure 11 et notice de présentation, p. 14).



Figure 13: Un projet de paysage peu spécifique
(source : site internet du projet : <https://villevert-louveciennes.fr/>)

Plus généralement, la conception urbanistique, architecturale et paysagère du projet dialogue peu avec l'histoire et l'identité patrimoniale du site.

À l'exception de quelques rares visuels, le projet dans sa dimension paysagère n'apparaît pas suffisamment étayé et représenté à l'aide d'insertions en trois dimensions, photomontages, plans ou coupes.

(14) L'Autorité environnementale recommande de revoir la conception du projet urbanistique, architectural et paysager afin de préserver et valoriser l'histoire et l'identité patrimoniale du site.

3.5. Milieux naturels et biodiversité

Le site de Villevert est en interface directe avec la forêt du domaine national de Marly, présentant des boisements denses. L'accroche à la forêt est déterminante. Il convient de ne pas favoriser le recul de la lisière et de ne pas dégrader ses qualités écologiques. Les espaces boisés situés en bordure nord et ouest du site sont compris au sein de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff) de type II « Forêt de Marly » qui présente dix espèces végétales déterminantes dont six protégées et dont les boisements dominants sont des chênaies-hêtraies et des hêtraies-chênaies acidiphiles (p. 45). Le dossier précise, en outre, que les espaces boisés comme agricoles en bordures nord et ouest du site sont identifiés par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) comme des réservoirs de biodiversité de la trame verte. La lisière forestière est reconnue pour son activité chiroptérologique (étude écologique, p. 82).

Les habitats naturels en présence sur le site sont des habitats de friches divers herbacés ou arborés : « bande enherbée, alignement d'arbres et anciens massifs ornementaux, friche prairiale, etc. » (p. 53). La diversité de ces habitats s'explique par l'histoire de substrats divers.



Figure 14 : à gauche : localisation de l'habitat favorable aux espèces des milieux semi-ouverts et prairiaux avant travaux et, à droite : localisation de la zone à préserver pour l'espèce pendant et après les travaux.

La préservation d'une partie de l'habitat favorable aux espèces des milieux semi-ouverts et ouverts n'est pas garantie à long terme. En outre, seule la phase 1 est représentée (source : annexe 8, étude écologique, p. 139).

Une étude faune flore (annexe 8), datée de juillet 2024, est fournie, mettant à jour des études déjà menées sur le site. Elle s'appuie sur des prospections floristiques, phyto-écologiques et faunistiques qui se sont déroulées en 2021 et 2023 en printemps/été (étude écologique, p. 3). Onze habitats sont localisés sur le site. Les enjeux associés sont considérés comme négligeables par le dossier : « Tous les habitats de l'aire d'étude sont soit artificialisés, soit bien représentés en Île-de-France. Ils ne présentent donc aucun enjeu écologique particu-

lier » (p. 53). 209 espèces végétales ont été recensées sur le site. S'agissant de la faune, l'étude recense 36 espèces d'oiseaux, trois espèces de mammifères terrestres, neuf espèces de chauves-souris, une espèce de reptiles, 21 espèces de papillons de jour, 21 espèces d'orthoptères et assimilés (« *criquets, mantes, grillons et sauterelles* »), quatre espèces de libellules et une espèce d'hyménoptère.

D'une manière générale, l'étude classe les espèces floristiques et faunistiques selon un niveau d'enjeu déterminé en fonction d'un « *niveau de menace défini par la liste rouge des espèces menacées* » et d'un statut de rareté (étude écologique, p. 27).

En l'absence d'espèce floristique à enjeu, les enjeux associés sont considérés comme faibles.

Les enjeux faunistiques apparaissent plus sensibles. L'intérêt pour l'avifaune s'exprime à travers le repérage d'espèces comme la Linotte mélodieuse, identifiée comme à enjeu assez fort (étude écologique, p.4) et comme d'autres espèces d'oiseaux à enjeu faible à localement moyen : l'Accenteur mouchet, la Bergeronnette grise, le Chardonneret élégant, le Faucon crécerelle, l'Hypolaïs polyglotte, la Mésange à longue queue. L'intérêt pour les chiroptères réside principalement dans l'existence de gîtes pour la Noctule commune, la Pipistrelle commune et la Pipistrelle de Nathusius. L'intérêt pour l'entomofaune se caractérise notamment par la présence du Flambé, mais également de l'abeille à culottes.

L'étude d'impact reprend des synthèses cartographiques des habitats présents (p. 55), des enjeux faunistiques (p. 65) et des espèces protégées (EI, p. 71). Elle reprend également la synthèse de l'étude écologique (p. 66), transcrivant des enjeux localisés notamment au niveau des « *arbres ornementaux à potentialités de gîtes pour les chauves-souris* » et des « *espaces de friches composant la moitié sud du domaine de Villevert et plus globalement la mosaïque d'habitat située en limite sud du domaine et mêlant zones arborées, arbustifs et milieux ouverts de friches* ». Les mesures d'évitement, réduction et compensation (ERC) proposées consistent essentiellement en des mesures de réduction des incidences sur la faune en phase de travaux. La mosaïque d'habitats susmentionnée n'est a priori pas évitée.

(15) L'Autorité environnementale recommande de décrire et préciser les mesures d'évitement, réduction et de compensation des incidences permanentes du projet sur les habitats de la faune du site (lisière forestière, habitats herbacés et arborés de la friche).

3.6. Demande en ressources, en énergie et réseaux

■ Demande en ressources et réseaux

Par son ampleur programmatique – 860 logements, 370 places en résidences gérées (type résidences services), activités économiques et commerciales, équipements, etc. –, le projet de Villevert créerait, *ex nihilo*, une arrivée importante de populations et d'usagers dans un morceau de ville à part entière. Cela suppose une augmentation significative de la demande en ressources et énergie, de la consommation d'eau potable, des rejets d'eaux usées ou encore de la production de déchets et la viabilisation de l'ensemble du site.

L'étude d'impact estime que le fonctionnement du projet générera des déchets supplémentaires pour environ 2 120 nouveaux habitants, soit environ 1 005 tonnes par an de déchets si on considère que les habitants de la commune de Louveciennes « *produisent en moyenne 474 kg de déchets par an et par habitant* » (p. 368). L'impact est jugé particulièrement fort à terme pour la production de déchets en phase d'exploitation, que ce soit pour les logements ou pour les activités.

L'Autorité environnementale estime que le dossier, qui se contente de citer les filières de collecte et de traitement des déchets ou encore la certification NF Habitat HQE, sous-évalue l'importance de cette thématique. Il conviendrait d'évaluer bien plus précisément et de quantifier les incidences du projet en matière de déchets produits en phase d'exploitation s'agissant de l'augmentation des déchets ménagers et des déchets commerciaux et d'activités. L'étude d'impact devrait démontrer que le projet pourra mettre en œuvre un ensemble de mesures d'optimisation des ressources et de réduction des déchets lors de son fonctionnement (éco-conception, réemploi des matériaux, mise en place de bornes de tri, etc.) et que ces mesures seront à la hauteur des enjeux.

S'agissant des besoins en eaux supplémentaires liés au projet, ils apparaissent à l'évidence sous-évalués en raison d'une sous-évaluation de la population supplémentaire attendue puisque l'étude d'impact considère « environ 1 030 habitants supplémentaires à terme (soit environ +14 % par rapport à la population actuelle de la commune) » soit une « consommation d'eau potable générée s'élèverait autour de 125 000 l/j, soit environ 45 000 m³/an » (p. 324). Les rejets d'eaux usées issus du fonctionnement du projet ne sont pas quantifiés.

Globalement, la demande du projet en ressources et en énergie n'est pas précisément évaluée et le projet ne développe pas de mesure pour économiser et optimiser cette demande.

Le dossier ne permet pas de savoir si les réseaux à proximité sont suffisants ou s'ils devront être renouvelés pour le projet : « la capacité résiduelle de ces réseaux à répondre aux nouveaux besoins du projet sera à vérifier » (p. 344).

(16) L'Autorité environnementale recommande d'intégrer à l'étude d'impact :

- une évaluation précise des besoins générés par le projet en ressources et en énergie, en phase chantier comme en phase de fonctionnement ;
- une évaluation précise de la production de déchets générée par le projet, en phase chantier comme en phase de fonctionnement ;
- un état des lieux des réseaux publics et une vérification de leur capacité à répondre aux besoins ;
- une détermination d'un ensemble de mesures visant à optimiser la gestion de la demande en ressources et énergie

■ Production d'énergie à partir de ressources renouvelables

Une étude d'approvisionnement en énergie produite à partir de ressources renouvelables (EnR) est fournie en annexe 14 de l'étude d'impact. Elle identifie des besoins en chauffage, en eau chaude sanitaire, en froid (rafraîchissement des bâtiments) et en électricité pour un programme correspondant à celui de l'OAP du PLU de 2017 (annulé) et non pas sur la base d'un programme correspondant aux intentions programmatiques actualisées du projet. Il convient d'actualiser l'étude pour les prendre en compte.

L'étude suggère la création d'un réseau de chaleur sur le quartier à venir. Elle compare plusieurs scénarios d'approvisionnement énergétique : un scénario de référence (pompes à chaleur air / eau et appoint par du gaz), un scénario avec réseau de chaleur biomasse bois et un scénario avec réseau de chaleur géothermique (géothermie sur nappe superficielle). La comparaison des bilans environnementaux est conclue comme suit : « Le scénario biomasse est le plus vertueux en matière d'émissions de gaz à effet de serre pour le poste chaud. La géothermie est le scénario le plus vertueux pour la production de froid. Concernant les émissions de gaz à effet de serre les deux scénarios sont équivalents globalement. Sur le bilan global, le scénario géothermie présente la part d'EnR la plus importante principalement en raison du poste chaleur qui apporte 88 % d'EnR. Le scénario de référence est le scénario qui ponctionne le plus de ressources à la planète. Le scénario biomasse par réseau de chaleur est intéressant dans la diminution du ratio de consommation pour produire de la chaleur. Le scénario géothermie est le plus pertinent d'un point de vue global car il permet une baisse importante du ratio aussi bien pour la production de la chaleur que pour la production du froid » (annexe 14, p. 46).

D'après l'étude d'impact, l'étude d'approvisionnement « ne fait ressortir en l'état aucune conclusion sur le mode de chauffage adopté pour le site de Villevert, et donc une solution de chauffage sur PAC est la solution actuellement envisagée » (p. 372). L'étude d'impact ne se sert donc pas des conclusions environnementales de l'étude d'approvisionnement dans l'optique d'optimiser l'utilisation d'EnR.

Le dossier précise : « D'autres systèmes d'approvisionnement en EnR seront demandés aux concepteurs au cas-par-cas tels que la mise en place de systèmes de récupération de chaleur sur VMC ou eaux grises pour le pré-chauffage de l'eau chaude sanitaire ou l'installation de panneaux photovoltaïques. » (p. 233). Le projet ne prévoit aucune stratégie d'optimisation générale.

(17) L'Autorité environnementale recommande de démontrer l'optimisation de l'utilisation d'énergie produite à partir de ressources renouvelables dans le cadre du projet.

3.7. Climat et émissions de gaz à effet de serre (GES)

■ Empreinte carbone du projet

En raison de son ampleur, le projet devrait faire l'objet d'une approche visant à analyser précisément et à réduire ses consommations énergétiques et ses émissions de gaz à effet de serre, en phase chantier et en phase d'exploitation. Une approche en analyse de cycle de vie (ACV) est nécessaire.

L'empreinte carbone du projet est a priori très forte : déplacements routiers induits, rejets d'activités économiques pourvu que leur nature soit précisée, etc. L'absence de projection de tout scénario alternatif visant à améliorer l'empreinte carbone est préjudiciable.

La performance environnementale du projet n'est supportée que sur le plan des principes constructifs par une considération assez peu engageante d'obtentions de labellisations et de certifications (p. 255).

(18) L'Autorité environnementale recommande :

- d'établir un bilan des émissions des gaz à effet de serre du projet sur l'ensemble de son cycle de vie et de le comparer à celui de solutions alternatives éventuellement plus favorables ;
- de définir des mesures d'évitement, de réduction, ou, à défaut, de compensation et d'en démontrer l'efficacité pour réduire l'empreinte carbone du projet.

■ Chaleur urbaine

Une conception de projet adaptée aux effets du changement climatique apparaît essentielle. Il s'agit de mettre en œuvre un urbanisme favorisant la réduction des températures au sein des logements en été, et luttant contre les phénomènes d'îlots de chaleur urbains en vue d'un confort global des habitants et usagers dans les espaces de vie et extérieurs.

De nombreux leviers concernent les choix d'implantations, la conception architecturale incluant les principes d'une conception bioclimatique, la performance énergétique des constructions, l'intégration d'espaces extérieurs de pleine terre ou encore le choix des revêtements.

La qualité environnementale du projet n'est que succinctement décrite. L'étude d'impact devrait contenir des mesures plus précises de mise en œuvre de ces leviers (mesures quantifiées, qualifiées et localisées).

(19) L'Autorité environnementale recommande de détailler précisément (quantifier, qualifier, localiser) l'ensemble des mesures à mettre en œuvre pour adapter le projet à la chaleur urbaine et de démontrer leur efficacité sur le long terme.

Figure 161 : Contribution du site en phase définitive aux effets ICU / IFU

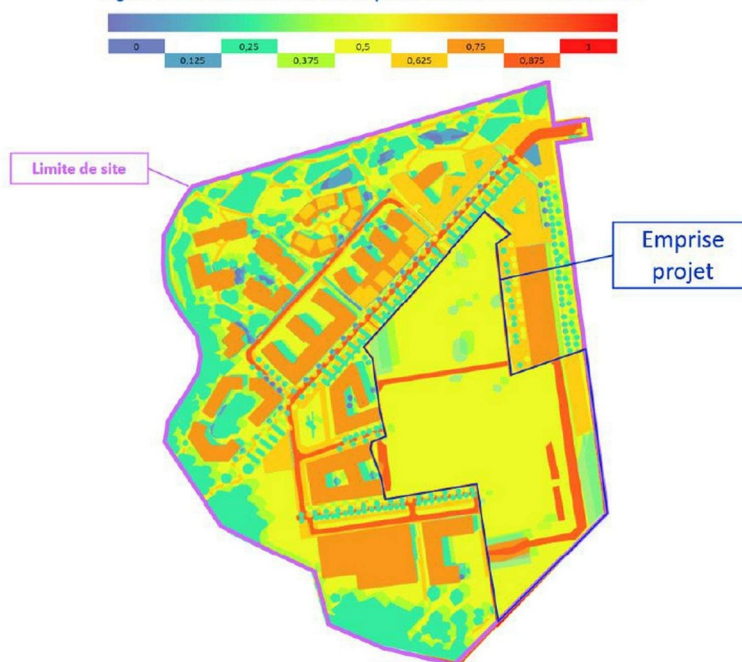


Figure 15 : Modélisation des effets d'îlots de chaleur urbains à l'état projet par l'outil Score ICU (source : EI, p. 375)

3.8. Gestion des eaux pluviales

L'étude d'impact contient une notice de gestion des eaux pluviales (annexe 4). Un examen des solutions de gestion des eaux pluviales aura lieu dans le cadre du dossier loi sur l'eau. L'Autorité environnementale considère que le dossier est trop imprécis sur ce thème.

Le projet vise la mise en place de techniques alternatives de gestion des eaux pluviales avec une priorisation des techniques sans rejet : « Les ouvrages de rétention / infiltration seront réalisées, à ciel ouvert (ouvrage superficiel de type noue ou bassin) ou en enterré (ouvrage de type tranchée drainante et/ou infiltrante, structure alvéolaire ultra-légère) en fonction des opportunités, et intégrées au parti architectural et de l'urbanisme » (annexe 4, notice de gestion des eaux pluviales, p. 19). D'ailleurs le dossier précise qu'« à ce stade du projet, il apparaît qu'il est impossible d'infiltrer toutes les eaux pluviales dans le sol du fait du niveau des plus hautes eaux (NPHE) défini au niveau du terrain naturel. Une partie des eaux pluviales seront stockées dans des ouvrages de rétention avant un rejet à débit régulé au réseau public existant. » Le dossier explique que la perméabilité des sols à infiltrer dépendra notamment des remblais en rehausse du niveau topographique d'une partie du projet (à l'aide de matériaux issus du site) et que pour définir les ouvrages de gestion des eaux pluviales, des « essais supplémentaires seront nécessaires durant la phase chantier afin de déterminer la perméabilité du sol sur les premiers mètres de profondeur » (p. 39).

L'étude d'impact indique la présence d'une nappe alimentée par les précipitations, mais les débordements éventuels de nappe lors d'événements pluvieux extrêmes ne sont pas caractérisés (p. 42). La notice de gestion des eaux pluviales renvoie les études de comportement des nappes à un stade ultérieur et à l'échelle de chaque îlot (p. 10), ce qui n'est pas satisfaisant. De plus, d'après l'étude d'impact, « le projet prévoit la réalisation d'un voire deux niveaux de sous-sol semi-enterrés selon les bâtiments. Un recoupement de la nappe est à prévoir en phase travaux au vu de la prévision de niveaux de sous-sols » (p. 262).

(20) L'Autorité environnementale recommande :

- de préciser les conditions de gestion des eaux pluviales sur le site du projet ;
- de ne pas renvoyer à un stade ultérieur l'analyse des comportements de la nappe sur l'emprise du projet et de prévoir des mesures visant à éviter tout débordement dans un contexte de précipitations intenses.

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

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

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 05/11/2024

Siégeaient :

Éric ALONZO, Isabelle BACHELIER-VELLA, Sylvie BANOUN, présidente par intérim et Noël JOUTEUR.

ANNEXE

5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande de présenter les modalités de participation du public à la conception du projet, de retranscrire les observations émises sur l'aménagement du secteur via les procédures d'urbanisme et d'expliquer en quoi les choix retenus les prennent en compte.....10
- (2) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact : - par une évaluation, pour chacune des thématiques environnementales et sanitaires, des incidences du projet global (programmation complète envisagée sur la friche de 22,6 ha et aménagements routiers induits par la réalisation) ; - par une application en conséquence de la séquence éviter-réduire-compenser à la hauteur des enjeux développés dans le cadre du présent avis ; - par la présentation d'un dispositif de suivi du projet et des mesures ERC envisagées.....12
- (3) L'Autorité environnementale recommande de saisir de nouveau sur la base de l'étude d'impact ainsi complétée à l'échelle du projet d'ensemble.....12
- (4) L'Autorité environnementale recommande de justifier la programmation du projet par des diagnostics des besoins par destination qui ne pourraient s'exprimer ailleurs ou autrement, à l'échelle du territoire communal, voire intercommunal, en considération des enjeux environnementaux et sanitaires développés dans le présent avis.....13
- (5) L'Autorité environnementale recommande d'examiner et de comparer des solutions alternatives d'implantation, de programmation et de configuration du projet, permettant de répondre à des besoins justifiés et tenant compte des fortes contraintes ou sensibilités du site (isolement, proximité routière, milieux naturels et paysage sensibles, etc.).....14
- (6) L'Autorité environnementale recommande , à défaut de reconsidérer l'urbanisation du site : - de présenter une analyse quantitative et qualitative des sols en pleine terre avant et après projet, détaillant l'ensemble de leurs fonctions écologiques ; - de développer une démarche de recherche de sobriété foncière et de réduction de l'artificialisation, notamment en réduisant le périmètre du projet et en tenant compte des surfaces déjà artificialisées par le passé.....14
- (7) L'Autorité environnementale recommande de renoncer à un projet de quartier urbain mixte (logements, activités, équipements) sur le site de Villevert en raison de son accroche routière et de son isolement majeur vis-à-vis des tissus urbains existants et des transports en commun et des difficultés d'accès aux centralités urbaines par des modes alternatifs à la voiture individuelle.....15
- (8) L'Autorité environnementale recommande d'améliorer la qualité de l'étude de circulation et de ses hypothèses de génération de trafics en fonction de la programmation, susceptible d'aggraver la situation sanitaire du secteur en lien avec les émissions de bruit et de pollutions sonores.....16
- (9) L'Autorité environnementale recommande de présenter les conditions de réalisation des sous-sols de stationnement automobile, plans à l'appui, d'analyser les incidences environnementales du projet en matière de stationnement aérien comme souterrain et

- de contribuer à la réduction et à l'optimisation des espaces dédiés pour des incidences minimisées.....16
- (10) L'Autorité environnementale recommande : - d'éviter la construction de tout établissement accueillant des populations sensibles dans les secteurs concernés par une qualité de l'air dégradée au regard des valeurs retenues par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour considérer les effets néfastes de la pollution sur la santé ; - de prévoir des mesures évitant l'exposition de futures populations à une qualité de l'air dégradée, par référence aux valeurs de l'OMS, et démontrer leur efficacité.....17
- (11) L'Autorité environnementale recommande de : - se référer systématiquement aux valeurs retenues par l'Organisation mondiale de la santé pour caractériser le niveau au-delà duquel les effets néfastes du bruit sur la santé sont avérés pour les indicateurs Lden et Ln et permettre que les modélisations de l'ambiance acoustique du site à l'état initial et à l'état projet intègrent des mesures de niveaux sonores pour ces indicateurs ; - intégrer à l'étude acoustique la globalité du projet ; - éviter toute implantation de programme de nature à exposer des populations à des nuisances sonores élevées affectant la santé, en particulier les populations vulnérables ; - garantir la continuité et l'efficacité des mesures de réduction du bruit (merlons, bâtiments écran) en vue de produire des espaces intérieurs et extérieurs calmes à destination des usagers.....19
- (12) L'Autorité environnementale recommande de respecter les termes de la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissement accueillant des populations sensibles : évitement ou réalisation d'un bilan des avantages et inconvénients des différentes options de localisation.....20
- (13) L'Autorité environnementale recommande de : - produire une étude paysagère interrogeant le projet dans son environnement ; - analyser son intégration paysagère en considérant tous les points de vue sur le site par des photomontages ; - proposer un projet respectant la forte sensibilité paysagère et patrimoniale du site par la mise en œuvre de principes visant la préservation et à la valorisation du caractère ouvert de plaine du Trou de l'Enfer.....22
- (14) L'Autorité environnementale recommande de revoir la conception du projet urbanistique, architectural et paysager afin de préserver et valoriser l'histoire et l'identité patrimoniale du site.....23
- (15) L'Autorité environnementale recommande de décrire et préciser les mesures d'évitement, réduction et de compensation des incidences permanentes du projet sur les habitats de la faune du site (lisière forestière, habitats herbacés et arborés de la friche).
.....24
- (16) L'Autorité environnementale recommande d'intégrer à l'étude d'impact : - une évaluation précise des besoins générés par le projet en ressources et en énergie, en phase chantier comme en phase de fonctionnement ; - une évaluation précise de la production de déchets générée par le projet, en phase chantier comme en phase de fonctionnement ; - un état des lieux des réseaux publics et une vérification de leur capacité à répondre aux besoins ; - une détermination d'un ensemble de mesures visant à optimiser la gestion de la demande en ressources et énergie.....25
- (17) L'Autorité environnementale recommande de démontrer l'optimisation de l'utilisation d'énergie produite à partir de ressources renouvelables dans le cadre du projet....25
- (18) L'Autorité environnementale recommande : - d'établir un bilan des émissions des gaz à effet de serre du projet sur l'ensemble de son cycle de vie et de le comparer à celui de solutions alternatives éventuellement plus favorables ; - de définir des mesures d'évi-

tement, de réduction, ou, à défaut, de compensation et d'en démontrer l'efficacité pour réduire l'empreinte carbone du projet.....26

(19) L'Autorité environnementale recommande de détailler précisément (quantifier, qualifier, localiser) l'ensemble des mesures à mettre en œuvre pour adapter le projet à la chaleur urbaine et de démontrer leur efficacité sur le long terme.....26

(20) L'Autorité environnementale recommande : - de préciser les conditions de gestion des eaux pluviales sur le site du projet ; - de ne pas renvoyer à un stade ultérieur l'analyse des comportements de la nappe sur l'emprise du projet et de prévoir des mesures visant à éviter tout débordement dans un contexte de précipitations intenses.....27