



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
sur le projet de construction d'un ensemble
immobilier, avenue du Général de Gaulle à
Villeparisis (77)**

**N° APJIF-2025-009
du 12/03/2025**



Modélisation du projet (source : EI, p.63)



Modélisation du projet vu depuis l'angle des avenues du Général de Gaulle et Kléber (source : EI, p.61)

Synthèse de l'avis

Le présent avis concerne le projet de construction d'un ensemble immobilier, situé aux 168 et 176 avenue du Général de Gaulle, aux 4 et 8 avenue de Roger Salengro, au 125 avenue Aristide Briand et aux 5 et 13 avenue Kléber à Villeparisis (77), porté par SNC LNC SCORPIUS, ainsi que son étude d'impact, datée de décembre 2024. Il est émis dans le cadre d'une procédure de permis de construire.

Situé au nord de la commune de Villeparisis (26 822 habitants en 2021 – Insee), ce projet vise la démolition d'anciens entrepôts situés sur le site et la construction d'un ensemble immobilier mixte d'une surface de plancher¹ de 10 086 m². Le programme comprend 135 logements, dont 71 logements sociaux, des commerces, un établissement de service public ou d'intérêt collectif et un parking automobile en sous-sol de 154 places.

Le projet a fait l'objet d'un examen au cas par cas, l'autorité compétente (le préfet de la région Île-de-France) ayant conclu à la nécessité de réaliser une évaluation environnementale le 30 mai 2024.

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

- les risques sanitaires (nuisances sonores, pollution des sols, pollution de l'air),
- les mobilités,
- la biodiversité.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont de :

- évaluer le niveau sonore à l'intérieur des logements « fenêtres ouvertes » en se référant aux seuils fixés par l'Organisation mondiale de la santé ;
- préciser les mécanismes de protection des habitants face au risque d'inhalation de gaz des sols ;
- effectuer un diagnostic faune-flore quatre saisons afin de permettre de maximiser la préservation de la biodiversité.

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.

1 La surface de plancher n'inclut ni les murs, ni les espaces de circulation (escaliers, ascenseurs notamment), ni les parkings.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	3
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Sigles utilisés.....	6
Avis détaillé.....	7
1. Présentation du projet.....	7
1.1. Contexte et présentation du projet.....	7
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	8
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	8
2. L'évaluation environnementale.....	8
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	8
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	8
2.3. Justification des choix retenus et solutions de substitution raisonnables.....	9
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	9
3.1. Les risques sanitaires.....	9
3.2. Les mobilités.....	13
3.3. La biodiversité.....	14
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	15
ANNEXE.....	17
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	18

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'environnement² 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 environnementale³ 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 le maire de Villeparisis pour rendre un avis sur le projet de construction d'un ensemble immobilier, situé avenue du Général de Gaulle à Villeparisis (77) et porté par la SNC LNC SCORPIUS, et sur son étude d'impact datée de décembre 2024.

Le projet est soumis à un examen au cas par cas en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39° a) du tableau annexé à cet article). Il a fait l'objet d'une décision de soumission à évaluation environnementale du préfet de la région Île-de-France n°DRIEAT-SCDD-2024-087 du 30 mai 2024.

L'Autorité environnementale en a accusé réception le 14 janvier 2024. Conformément au [II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), l'avis a vocation à 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 préfet de département et le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France ont été consultés ; ce dernier a apporté sa contribution le 24 février 2025.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 12 mars 2025. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de construction d'un ensemble immobilier avenue du général de Gaulle à Villeparisis (77).

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Ruth MARQUES coordonnatrice, 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.

2 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).

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

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

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

Sigles utilisés

Atmo	Indicateur journalier de la qualité de l'air calculé par les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air à partir des concentrations dans l'air de polluants réglementés.
Basias	Base de données des anciens sites industriels et activités de services
BTEX	Benzène, toluène, éthylbenzène et xylènes
dB(A)	Décibel pondéré
EI	Étude d'impact
ERC	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation
EQRS	Évaluation quantitative des risques sanitaires
Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
Lden	Level day-evening-night - Niveau sonore moyen pondéré pour une journée divisée en 12 heures de jour, en 4 heures de soirée avec une majoration de 5 dB et en 8 heures de nuit avec une majoration de 10 dB (day-evening-night). Ces majorations sont représentatives de la gêne ressentie dans ces périodes (source : bruitparif.fr).
Ln	Level night
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation
OMS	Organisation mondiale de la santé
PLU	Plan local d'urbanisme
SDP	Surface de plancher
UICN	Union internationale pour la conservation de la nature

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Villeparisis est une commune située dans le département de la Seine-et-Marne. La commune comptait 26 822 habitants en 2021 (Insee). D'une superficie d'environ 830 ha, la ville est majoritairement urbanisée et dense.

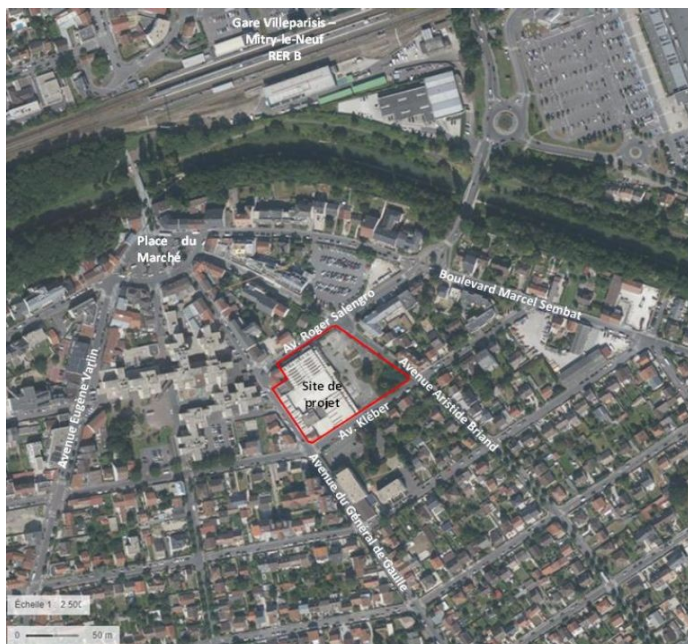


Illustration 1 : Situation géographique du secteur du projet (source : EI, p. 46)



**Illustration 2 : État actuel du terrain
Source Géoportail**

Le projet de construction s'implante sur une parcelle de 7 830 m² située au nord de la commune. Le site est délimité par l'avenue du Général de Gaulle (RD 84A2), l'avenue Roger Salengro (RD 84), l'avenue Kléber et l'avenue Aristide Briand et est inclus dans le secteur de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « La place du Marché ». La station du RER B « Villeparisis – Mitry-le-Neuf », est située à environ 10 minutes à pied du site, et les arrêts de bus « Kléber » et « Chêne », avenue du Général de Gaulle et avenue Aristide Briand, permettent l'accès aux lignes 3s, 2117, 2118, 2119, 2122 et 2123.

Le projet vise à la démolition d'anciens entrepôts commerciaux et à la construction d'un ensemble immobilier mixte d'une surface de plancher⁴ de 10 086 m², avec des bâtiments allant jusqu'au R+3, munis de toits végétalisés. Le site conservera 1 571 m² de pleine terre (15 % de la surface du terrain).

Le programme immobilier vise à construire 135 logements, dont 71 logements sociaux, 628 m² de surface de plancher (SDP) de commerces, un établissement de service public ou d'intérêt collectif de 1 033 m² de SDP et un parking automobile en sous-sol de 154 places. 244 places de stationnement pour des vélos sont également prévues.

⁴ La surface de plancher n'inclut ni les murs, ni les espaces de circulation (escaliers, ascenseurs notamment), ni les parkings.

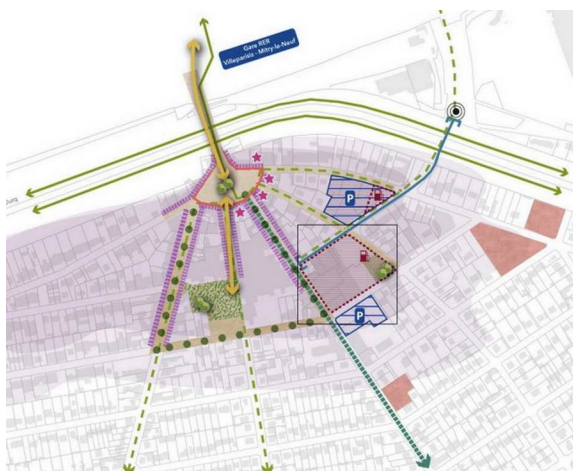


Illustration 3 : Schéma de l'OAP Place du marché. (Le carré noir fait l'objet du zoom présenté en illustration 4) - Source OAP

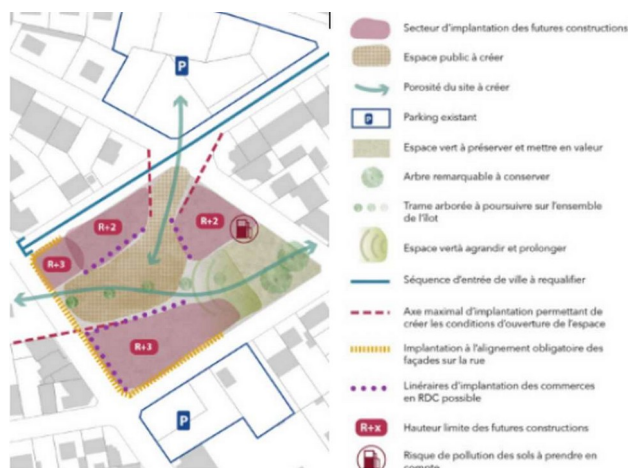


Illustration 4 : "Zoom - Îlot friche commerciale" - Source OAP

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

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

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

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

- les risques sanitaires (nuisances sonores, pollution des sols, pollution de l'air),
- les mobilités,
- la biodiversité.

2. L'évaluation environnementale

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

L'évaluation environnementale est une démarche itérative permettant à la personne publique responsable, ainsi qu'au public, de s'assurer de la meilleure prise en compte possible des enjeux environnementaux aux différents stades de mise en œuvre de la procédure. Le dossier ne répond que partiellement aux exigences de l'article R. 122-5 du code de l'environnement. En effet, l'étude d'impact ne présente pas de partie dédiée à l'analyse de l'articulation du projet avec les documents de planifications existants (cf. infra) et la partie consacrée à la justification des choix retenus et à la présentation des solutions alternatives est succincte. De plus, il conviendrait de présenter le résumé non technique dans un fascicule séparé pour qu'il soit plus accessible dès lors qu'il est destiné à permettre au public une première approche du dossier.

(1) L'Autorité environnementale recommande de présenter le résumé non technique dans un document distinct, pour le rendre plus accessible pour le public.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact ne contient pas de partie dédiée à l'analyse de l'articulation du projet avec les documents de planification existants. Seule la compatibilité du projet avec l'OAP « la place du Marché » est étudiée et confirmée, ce qui semble juste.

L'analyse de l'articulation avec les documents de planification existants permettant de replacer le projet dans son cadre juridique et administratif, il aurait été utile d'étudier sa compatibilité avec le plan local d'urbanisme (PLU) de Villeparisis, le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de Roissy Pays de France et le plan climat, air, énergie territorial (PCAET) de Roissy Pays de France.

(2) L'Autorité environnementale recommande présenter une analyse de l'articulation du projet avec les documents de planification existants.

2.3. Justification des choix retenus et solutions de substitution raisonnables

L'étude d'impact traite succinctement les choix retenus et les solutions alternatives (p. 287 et suivantes), expliquant que la conception du projet est encadrée par l'OAP « place du Marché ». La seule conclusion est que, bien que cela soit prévu par l'OAP, le choix de ne pas réaliser de crèche a été fait au regard de la pollution du sol. L'étude d'impact est donc incomplète sur ce sujet, car dans le cadre des orientations de l'OAP, différents scénarios de projet étaient possibles. Par exemple, le choix de créer 154 places de parking automobile dans un quartier bien desservi par les transports en commun, se situant notamment à proximité de la gare de Villeparisis-Mitry-le-Neuf, n'est pas justifié.

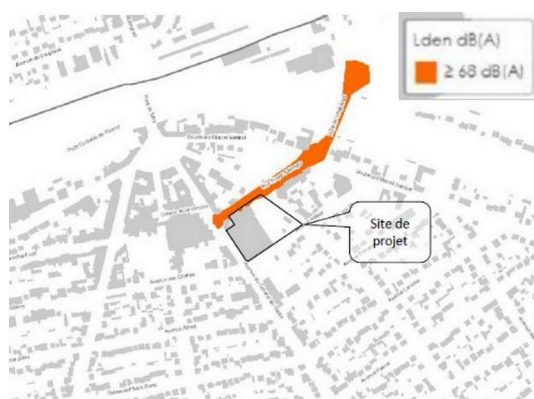
(3) L'Autorité environnementale recommande de démontrer que les choix retenus dans le cadre du projet résultent d'une comparaison de solutions de substitution raisonnables au regard de leurs incidences environnementales et sanitaires, par exemple en ce qui concerne le choix du nombre de places de parking automobile.

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

3.1. Les risques sanitaires

■ Les nuisances sonores

Le projet est situé à proximité de nombreux axes routiers importants et bruyants (avenue Roger Salengro / RD84, avenue Aristide Briand et avenue du Général de Gaulle / RD 84A2). Selon les cartes stratégiques de bruit publiées par Bruitparif, le site est soumis à des niveaux de bruit cumulés (routier, ferroviaire et aérien) allant de 60 à 70 dB(A) Lden⁵ en période jour-soir-nuit et de 55 à 70 dB(A) Ln en période nocturne. Une étude a été réalisée sur le site du 24 au 25 juillet 2024, elle a permis de relever des niveaux sonores moyens allant de 45 dB(A) à 57 dB(A) en période diurne et nocturne (EI, p.111).

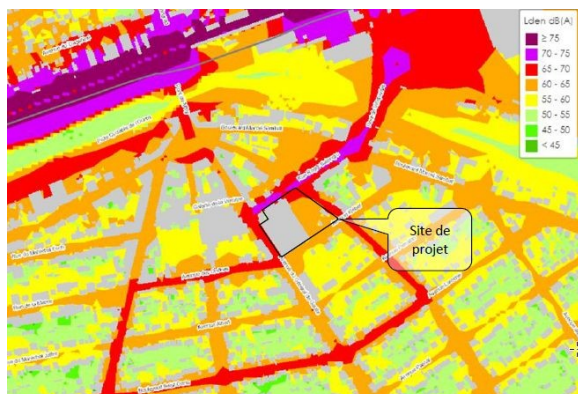


De plus, les cartes stratégiques de bruit montrent un dépassement des valeurs limites réglementaires tout le long de l'avenue Roger Salengro (voir illustration n°7).

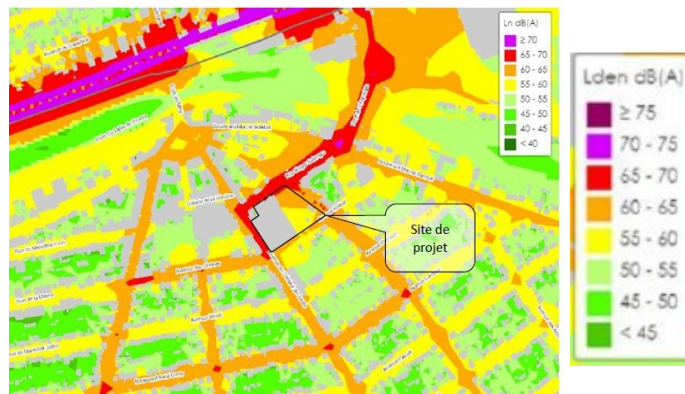
Une modélisation des nuisances sonores au niveau des façades, prenant en compte le projet terminé, la construction voisine, ainsi qu'une augmentation de trafic, a aussi été réalisée. Cette modélisation montre que des niveaux sonores pouvant aller jusqu'à 68 dB(A) sont perceptibles en façade des bâtiments du projet. Elle indique également que la forme du bâtiment crée une zone plus calme au centre du projet (étude acoustique, p. 19).

Illustration 5: Carte de dépassement des niveaux limites réglementaires (Lden dB(A))
(source : EI, p. 110)

⁵ Lden est un indicateur européen du niveau de bruit global pendant une journée entière. Les niveaux sonores de soirée et de nuit sont augmentés respectivement de 5 et 10 dB (A) afin de traduire une gêne plus importante durant ces périodes.



**Illustration 6 : Bruits cumulés (Lden dB(A))
période jour-soir-nuit (source : EI, p. 109)**



**Illustration 7 : Bruits cumulés (Ln dB(A))
période nocturne (source : EI, p. 109)**



**Illustration 8 : Modélisation du bruit sur les
façades des futurs bâtiments ; vue depuis l'ave-
nue Salengro et l'avenue du Général de Gaulle
(source : étude acoustique p. 19)**



**Illustration 9 : Modélisation du bruit sur les
façades des futurs bâtiments ; vue depuis l'ave-
nue Aristide Briand et l'avenue Salengro
(source : étude acoustique p. 19)**

L'Autorité environnementale rappelle que l'Organisation mondiale de la santé (OMS), qui constitue la référence en matière de santé humaine, a défini des niveaux au-delà desquels le bruit a un effet néfaste sur la santé. Pour le bruit routier, ce niveau est établi à 53 dB(A) Lden (période de 24 h) et à 45 dB(A) Ln (période nocturne). Les niveaux limites réglementaires sont plus élevés : 68 dB(A) Lden et de 62 dB(A) Ln.

Les relevés sur le site ont été effectués pendant les vacances scolaires et seulement pendant 24h. Ils sont de ce fait peu représentatifs d'une situation de référence et ne peuvent, par conséquent, pas rendre compte de l'environnement acoustique réel dans lequel sera implanté le projet. En outre, les points de mesures choisis pour ces relevés ne semblent pas pertinents. En effet le point 3 situé au milieu du terrain est protégé du bruit de l'avenue du Général de Gaulle par le bâtiment présent actuellement sur le site et qui n'est pas nécessairement appelé à rester. Les nuisances liées à cette avenue sont donc mal prises en compte. De plus, un point de mesure à l'angle des avenues Roger Salengro et du Général de Gaulle aurait été intéressant compte tenu du trafic important sur ces deux axes.



Illustration 10 : Localisation approximative par la MRAe des logements traversants (flèches bleues) et mono-orientés (flèches rouges) sur plan du 1^{er} étage (source PC avec noms de rues MRAe)

les habitants resteront soumis à de fortes nuisances sonores, notamment s'ils ouvrent leurs fenêtres. De plus, la part exacte de logements traversants ou multi-orientés n'est pas connue et l'étude des plans fait apparaître une grande majorité d'appartements mono-orientés sur des rues bruyantes.

(4) L'Autorité environnementale recommande de :

- effectuer une nouvelle campagne de mesures de l'intensité sonore hors vacances scolaires et jours fériés et sur une période d'au moins trois jours ouvrés ;
- préciser la part exacte de logements traversants ou pluri-orientés ;
- évaluer le niveau sonore à l'intérieur des logements fenêtres ouvertes en le comparant aux niveaux de référence à ne pas dépasser selon l'Organisation mondiale de la santé.

■ La pollution de l'air

Le projet fait est exposé à des pollutions atmosphériques, principalement liées aux axes routiers situés à proximité. La ville de Villeparisis est qualifiée de « zone sensible » pour la qualité de l'air par le plan de protection de l'atmosphère d'Île-de-France. Selon l'indice Atmo⁷ la qualité de l'air à Villeparisis en 2023 pouvait être qualifiée de « bonne » pendant seulement 1 % du temps, de « moyenne » sur 76 %, de « dégradée » sur 16 % et de « mauvaise » sur 7 % (étude air et santé, p.43). Les données d'Airparif (Illustration n°10) ont permis de calculer que pour l'année 2023, la moyenne annuelle de dioxyde d'azote (NO₂) était de 18 µg/m³, que la moyenne annuelle de PM₁₀ était de 16 µg/m³ et que la moyenne annuelle de PM_{2,5} était de 9 µg/m³. En outre, les mesures été effectuées sur le site entre le 13 septembre et le 10 octobre 2024 ont relevé jusqu'à

Afin de limiter l'impact des nuisances sonores sur les futurs habitants, le maître d'ouvrage a prévu une implantation des bâtiments en retrait des limites foncières sur les avenues Salengro et Briand, une configuration des bâtiments créant une zone calme au centre du projet, une double orientation, lorsque la disposition et la taille des logements le permet, un objectif d'isolement acoustique des façades aux bruits aériens vis-à-vis de l'extérieur⁶ et enfin l'utilisation de matériaux pour la construction répondant à cet objectif d'isolement.

Les mesures présentées dans l'étude d'impact semblent insuffisantes, notamment en ce que, malgré les mesures prises par le maître d'ouvrage, la localisation du projet fait qu'intrinsèquement

6 Respectant un DnT,A,tr ≥ 30 dB, Indicateur utilisé en acoustique du bâtiment pour exprimer l'isolement aux bruits aériens entre deux espaces, en tenant compte du temps de réverbération. Cette valeur signifie qu'un local offre une atténuation sonore d'au moins 30 dB pour les bruits extérieurs.

7 L'indice Atmo est un indicateur journalier de la qualité de l'air calculé à partir des concentrations dans l'air de polluants réglementés tels que le dioxyde de soufre (SO₂), dioxyde d'azote (NO₂), ozone (O₃) et les particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5})

28,8 µg/m³ de dioxyde d'azote, jusqu'à 36,6 µg/m³ de PM₁₀ et jusqu'à 30,7 µg/m³ de PM_{2,5}. On peut noter l'écart important entre les relevés in situ et les données d'AirParif.

Paramètres	Valeur réglementaire Objectif de qualité Recommandation OMS	Valeurs au sein de la zone d'étude	Valeurs au sein de l'emprise projet
Dioxyde d'azote Moyenne annuelle	Valeur limite : 40 µg/m³ Objectif de qualité : 40 µg/m³ Valeur limite 2030 : 20 µg/m³ Recommandation OMS : 10 µg/m³	17-21 µg/m³	19 µg/m³
PM10 Moyenne annuelle	Valeur limite : 40 µg/m³ Objectif de qualité : 30 µg/m³ Valeur limite 2030 : 20 µg/m³ Recommandation OMS : 15 µg/m³	15-17 µg/m³	16 µg/m³
PM10 Nombre de jours dépassant 50 µg/m³ en moyenne journalière	Valeur limite : 35 dépassements	4 jours	4 jours
PM2,5 Moyenne annuelle	Valeur limite : 25 µg/m³ Objectif de qualité = VL 2030 : 10 µg/m³ Recommandation OMS : 5 µg/m³	8-9 µg/m³	9 µg/m³

Illustration 11 : Données Airparif de qualité de l'air en 2023 sur le site du projet
(source : EI, p. 186)

L'Autorité environnementale rappelle que L'OMS a défini des niveaux au-delà desquels la santé est altérée par la pollution atmosphérique. Ces valeurs sont, en moyenne annuelle, pour les PM₁₀, 15 µg/m³, pour les PM_{2,5}, 5 µg/m³ et pour le NO₂ 10 µg/m³. Le respect des valeurs limites réglementaires ne garantit pas l'absence d'effet néfaste sur la santé. Les taux de dioxyde d'azote, de PM₁₀ et de PM_{2,5} modélisés à partir des données Airparif dépassent les seuils de recommandation de l'OMS. De plus, la proximité des taux de dioxyde d'azote et de PM_{2,5} avec les seuils de la future réglementation européenne à l'horizon 2030⁸ laisse à penser qu'ils risquent d'être atteints par suite de l'augmentation du trafic liée à ce projet et à d'autres aux alentours.

L'étude d'impact présente les résultats d'une évaluation quantitative des risques sanitaires qui conclut à l'absence d'effet sanitaire néfaste au titre de la qualité de l'air extérieur ce qui est étonnant en vue des résultats des relevés in situ. L'étude d'impact ne précise aucune mesure ERC.

(5) L'Autorité environnementale recommande de définir les mesures d'évitement et de réduction de l'exposition des futurs habitants aux pollutions de l'air et en évaluer l'efficacité prévisible au regard des valeurs limites définies par l'Organisation mondiale de la santé.

■ La pollution du sol

Le site du projet a accueilli une station-service classée en tant qu'établissement dangereux et insalubre de catégorie 3⁹. Il est répertorié dans la base de données Basias¹⁰ et trois réservoirs souterrains de carburant d'une capacité allant de 20 à 30 m³ sont présents sur le terrain. Ces réservoirs sont suspectés d'être à l'origine d'une contamination du sol et des eaux par des hydrocarbures, qui a nécessité en août 2018 la mise en sécurité immédiate des riverains. Une campagne d'investigation et d'analyse des sols a été menée en 2023 et a mis

8 Nouvelle directive du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe adoptée le 2 octobre 2024. Elle préconise de ne pas dépasser une moyenne annuelle de 20 µg/m³ de NO₂, de 20 µg/m³ de PM₁₀ et de 10 µg/m³ de PM_{2,5}.

9 Parmi les établissements classés, la première classe comprend les établissements qui doivent être éloignés des habitations. La deuxième classe comprend ceux dont l'éloignement des habitations n'est pas rigoureusement nécessaire, mais dont l'exploitation ne peut être autorisée qu'à la condition que des mesures soient prises pour prévenir les dangers ou les inconvénients visées à l'article 1er. Dans la troisième classe sont placés les établissements qui, ne présentant pas d'inconvénients graves, ni pour le voisinage, ni pour la santé publique, sont soumis à des prescriptions générales édictées dans l'intérêt du voisinage ou de la santé publique pour tous les établissements similaires.

10 Basias est une base nationale recensant les sites industriels, abandonnés ou en activité, susceptibles d'engendrer une pollution de l'environnement

en évidence au niveau du sol des zones contaminées en BTEX¹¹ et en hydrocarbures C5-C10¹². À proximité de l'emplacement de l'ancienne station-service, des traces de naphtalène ont été retrouvées à partir de sept mètres de profondeur, ainsi que des anomalies en cuivre, plomb et zinc (EI, p. 166). Concernant les gaz du sol, des concentrations élevées en hydrocarbures aliphatiques C5-C8 ont été détectées. Dans les eaux souterraines, l'analyse révèle une forte contamination par les BTEX, notamment en benzène, ainsi que par les HAP, incluant des naphtalènes, et divers autres hydrocarbures (EI, p.166).

Il en résulte que la qualité du sol est médiocre. De plus, il est précisé dans l'analyse des sols que les résultats obtenus pour les gaz du sol sont potentiellement atténués à cause des mauvaises conditions de prélèvement, et ne reflètent donc potentiellement pas la réalité du niveau de pollution (diagnostic environnemental des sols, p. 37).

Le maître d'ouvrage prévoit d'excaver les terres jusqu'à quatre mètres de profondeur et de traiter les zones les plus polluées en retirant une partie des sols contaminés. Un système de ventilation et d'injection d'air sera également mis en place pour dépolluer les eaux souterraines, en particulier dans la partie nord du site, entre l'avenue Roger Salengro et l'ancienne station-service (EI, p. 215). Il est aussi prévu le recouvrement des lieux où se trouveront les espaces verts par un géotextile et trente centimètres de terre saine, le recouvrement par un géotextile et par 60 centimètres de terre saine des emplacements des futurs jardins privés, l'interdiction de toute culture potagère profonde (racines de plus de 60 centimètres) et d'arbres fruitiers, le respect d'un taux minimum de ventilation dans le parking, l'implantation de canalisations d'eau destinée à la consommation humaine dans des tranchées de matériaux sains et l'absence d'usage des eaux souterraines du site (EI, p. 216).

Une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) a conclu à la compatibilité du sol avec les usages projetés. Il conviendrait de la compléter avec une analyse de risques résiduels en fin de travaux afin de s'assurer que les mesures entreprises assurent des conditions de sécurité suffisantes pour l'usage prévu.

Ces mesures destinées à éviter, réduire ou compenser (ERC) les incidences, semblent toutefois insuffisantes, notamment car elles ne protègent pas les habitants du risque de remontée des pollutions lors d'une inondation par remontée de nappes. Or, d'après la base de données de Géorisques, le site du projet est dans une zone potentiellement sujette au débordement de nappe. De plus, le dossier ne démontre pas qu'excaver le sol jusqu'à quatre mètres et installer un géotextile suffisent à protéger efficacement les futurs habitants et usagers des polluants volatils, y compris avec une contamination importante, notamment en naphtalène.

(6) L'Autorité environnementale recommande de

- **prendre des mesures garantissant la protection des futurs usagers et habitants du bâtiment face aux risques d'inhalations de gaz de sols ;**
- **prendre des mesures de protection des habitants et des usagers face au risque de contamination par remontée de nappes ;**
- **réaliser une analyse des risques résiduels pour s'assurer de la compatibilité du site avec les usages prévus.**

3.2. Les mobilités

Le projet prévoit, pour 135 logements, la création de 154 places de stationnement automobile et 244 places de stationnement pour des vélos.

Le site du projet se situe à proximité de l'arrêt « Villeparisis - Mitry-le-Neuf » du RER B. Une étude de trafic réalisée en 2024 a constaté qu'en l'état actuel, aux heures de pointe du matin, le trafic se densifie fortement au droit des deux carrefours giratoires situés de part et d'autre du canal de l'Ourcq où l'on peut observer une situation de forte congestion voire de saturation (étude de trafic, p.30). Le soir le trafic est dense mais globalement fluide. L'étude de trafic analyse l'impact du projet sur le trafic et le qualifie de négligeable.

11 Les BTEX (Benzène, Toluène, Éthylbenzène et Xylènes) sont des composés organiques volatils mono-aromatiques, très toxiques et écotoxiques.

12 Hydrocarbures totaux C5-C10 : pétrole brut, pétrole raffiné, kérosène, essences, fuel, gasoil, lubrifiants, huiles à moteurs.

Les autres projets situés à proximité¹³ n'ayant pas réalisé une telle étude, celle-ci n'analyse pas l'impact cumulé de tous les projets du secteur sur le trafic, ce qui ne permet pas de rendre compte de ce que sera le trafic une fois que les autres projets seront réalisés. De plus le dossier comprend une étude de trafic automobile mais pas de présentation de l'ensemble des déplacements à l'échelle de la commune ou à une échelle élargie. Il est rappelé que les déplacements entre le domicile et le travail ne constituent qu'un quart de l'ensemble des déplacements et par construction ne concernent que les actifs-

En outre, la présence de 244 places de stationnement pour vélo est positive, mais le site du projet et plus globalement la ville de Villeparisis sont mal desservis en termes d'infrastructures cyclables. Par conséquent, en l'état, cette incitation à l'utilisation des mobilités actives semble insuffisante en l'absence d'autres mesures portant par exemple sur les itinéraires sécurisés et la pacification de la circulation par un abaissement des vitesses limites autorisées. Enfin, il aurait été intéressant de préciser le taux d'équipement des places de stationnement automobile en bornes de recharge électrique puisque l'échéance de 2027 (la fin de l'opération) se rapproche de l'échéance de la fin de la commercialisation de véhicules neufs dotés de moteurs thermiques fixée pour 2035. S'agissant d'immeubles construits pour durer, tout taux inférieur à 100 % (en incluant les réservations pour branchements futurs) ne serait pas rationnel.

(7) L'Autorité environnementale recommande de

- recenser les itinéraires cyclables à proximité du projet et les pôles générateurs de déplacement (services, établissements scolaires, établissements de santé, lieux de sport et de loisirs, commerces, etc.) qu'ils permettent de desservir ;
- effectuer une présentation de l'ensemble des déplacements et de ne pas se limiter aux trajets domicile-travail qui ne représentent qu'un quart des trajets et qui concernent les seuls actifs ;
- d'analyser l'effet cumulé sur le trafic du projet avec les autres projets à proximité afin de mieux décrire l'évolution de trafic attendue ;
- préciser le taux de préparation de l'électrification des places de stationnement automobile.

3.3. La biodiversité



Illustration 12 : État actuel du terrain - Source Géoportail

Le site du projet est situé en zone urbaine, cependant une partie en a été laissée en friche, ce qui a permis le développement d'un boisement à l'angle des avenues Kléber et Briand et celui d'une zone humide dont la présence a été confirmée lors de la réalisation d'un diagnostic faune-flore. Ce diagnostic a aussi identifié la présence dans le boisement de Hérissons d'Europe, espèce protégée au plan national par l'arrêté du 23 avril 2007 interdisant « la destruction, la mutilation, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle des animaux dans le milieu naturel » de l'espèce.

Le diagnostic faune-flore a été réalisé en automne. Or, seul un diagnostic faune-flore quatre saisons est représentatif des enjeux liés à la biodiversité d'un site.

13 Projet immobilier à l'angle des avenues des Chênes et du Général de Gaulle (39 logements, 450 m² de commerce et 20 places de stationnement), projet immobilier au 131 avenue Eugène Vaillant (1 779 m² de SPD, 33 logements) ; projet immobilier boulevard de l'Ourcq et rue du Maréchal Foch (3 404 m² de SDP pour 54 logements et 260 m² de SDP pour un cabinet médical) et un projet immobilier du 17 au 21 bis rue du Maréchal Foch (2 894 m² de SDP, 42 logements)

Afin de protéger la biodiversité, le maître d'ouvrage prévoit la conservation d'au moins cinq arbres de la partie boisée, qui sera entourée d'une clôture perméable pour la faune. Pour la protection de la zone humide, le maître d'ouvrage prévoit la création d'un jardin de pluie d'environ 65 m² en cœur d'îlot pour compenser en partie les noues existantes supprimées.



Illustration 13 : Schéma des plantations prévues
(Source étude d'impact p. 71)

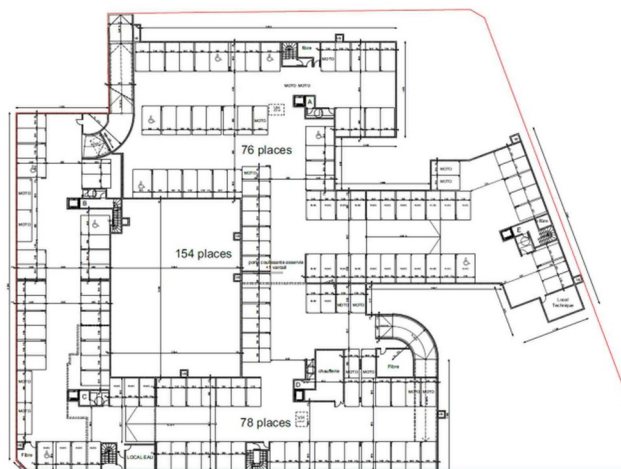


Illustration 14 : Plan du sous sol permettant de visualiser la part de pleine terre. (Source étude d'impact p. 76)

Toutefois, la part exacte du boisement qui sera conservée n'est pas connue et la création d'un jardin de pluie pour compenser la perte de la zone humide probable ne garantit pas de retrouver une biodiversité équivalente, d'autant plus que ce jardin est d'une superficie trois fois plus petite que la zone humide identifiée (224 m²), ce qui n'est pas conforme aux attendus du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux. De plus, puisque l'on ne connaît pas les espèces présentes en hiver, au printemps et en été, ni leur statut de protection, le maître d'ouvrage n'a pas pu caractériser correctement les enjeux pour la faune et la flore (protégées ou non) sur le site.

(8) L'Autorité environnementale recommande ;

- d'effectuer un diagnostic faune-flore quatre saisons afin de pouvoir caractériser correctement les enjeux relatifs au maintien de la biodiversité ;
- d'adapter le projet afin d'assurer la préservation de la biodiversité, en se fondant notamment sur le diagnostic quatre saisons, en renonçant à la destruction de la zone humide probable et en conservant une majorité du boisement présent à l'angle des avenues Kléber et Briand.

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 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 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 syn-

thèse 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 12/03/2025

**Siégeaient : Éric ALONZO, Isabelle AMAGLIO TERISSE, Sylvie BANOUN, *présidente par intérim*,
Denis BONNELLE, Monica Isabel DIAZ, Ruth MARQUES**

ANNEXE

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

- (1) L'Autorité environnementale recommande de présenter le résumé non technique dans un document distinct, pour le rendre plus accessible pour le public.....8
- (2) L'Autorité environnementale recommande présenter une analyse de l'articulation du projet avec les documents de planification existants.....9
- (3) L'Autorité environnementale recommande de démontrer que les choix retenus dans le cadre du projet résultent d'une comparaison de solutions de substitution raisonnables au regard de leurs incidences environnementales et sanitaires, par exemple en ce qui concerne le choix du nombre de places de parking automobile.....9
- (4) L'Autorité environnementale recommande de : - effectuer une nouvelle campagne de mesures de l'intensité sonore hors vacances scolaires et jours fériés et sur une période d'au moins trois jours ouvrés ; - préciser la part exacte de logements traversants ou pluri-orientés ; - évaluer le niveau sonore à l'intérieur des logements fenêtres ouvertes en le comparant aux niveaux de référence à ne pas dépasser selon l'Organisation mondiale de la santé.....11
- (5) L'Autorité environnementale recommande de définir les mesures d'évitement et de réduction de l'exposition des futurs habitants aux pollutions de l'air et en évaluer l'efficacité prévisible au regard des valeurs limites définies par l'Organisation mondiale de la santé.....12
- (6) L'Autorité environnementale recommande de - prendre des mesures garantissant la protection des futurs usagers et habitants du bâtiment face aux risques d'inhalations de gaz de sols ; - prendre des mesures de protection des habitants et des usagers face au risque de contamination par remontée de nappes ; - réaliser une analyse des risques résiduels pour s'assurer de la compatibilité du site avec les usages prévus.....13
- (7) L'Autorité environnementale recommande de - recenser les itinéraires cyclables à proximité du projet et les pôles générateurs de déplacement (services, établissements scolaires, établissements de santé, lieux de sport et de loisirs, commerces, etc.) qu'ils permettent de desservir ; - effectuer une présentation de l'ensemble des déplacements et de ne pas se limiter aux trajets domicile-travail qui ne représentent qu'un quart des trajets et qui concernent les seuls actifs ; - d'analyser l'effet cumulé sur le trafic du projet avec les autres projets à proximité afin de mieux décrire l'évolution de trafic attendue ; - préciser le taux de préparation de l'électrification des places de stationnement automobile.....14
- (8) L'Autorité environnementale recommande ; - d'effectuer un diagnostic faune-flore quatre saisons afin de pouvoir caractériser correctement les enjeux relatifs au maintien de la biodiversité ; - d'adapter le projet afin d'assurer la préservation de la biodiversité,

en se fondant notamment sur le diagnostic quatre saisons, en renonçant à la destruction de la zone humide probable et en conservant une majorité du boisement présent à l’angle des avenues Kléber et Briand.....15