



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
sur l’adaptation des installations du
technicentre de Villeneuve-Saint-Georges (94)**

n°Ae : 2021-71

Avis délibéré n° 2021-71 adopté lors de la séance du 20 octobre 2021

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 20 octobre 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'adaptation des installations du technicentre de Villeneuve-Saint-Georges (94).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Pascal Douard, Virginie Dumoulin, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenic, Serge Muller, Alby Schmitt, Annie Viu, Véronique Wormser

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus 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.

Étaient absents : Marc Clément, François Letourneux, Michel Pascal

* *

*

L'Ae a été saisie pour avis par la préfète du Val-de-Marne, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 21 juillet 2021.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 9 août 2021 :

- la préfète du Val-de-Marne, ,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Île-de-France, qui a transmis une contribution en date du 24 septembre 2021.

L'Ae a également consulté par courrier en date du 9 août 2021 la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Sur le rapport de Pascal Douard, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V 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 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

Le projet Villeneuve Demain à Villeneuve-Saint-Georges (94) est porté par les deux maîtrises d'ouvrage SNCF Voyageurs et SNCF Réseau. Il vise à moderniser les installations existantes de maintenance du matériel roulant pour leur permettre d'accueillir les nouvelles rames qui circuleront sur les lignes D et R du réseau ferré francilien.

Pour l'Ae, les principaux enjeux de ce projet sont :

- la qualité des masses d'eaux,
- la prise en compte des inondations,
- la végétalisation et l'intégration paysagère,
- les nuisances liées aux travaux et à l'activité (qualité de l'air, bruit),
- les émissions de gaz à effet de serre, y compris celles liées aux déplacements des salariés pour accéder au site.

L'étude d'impact est claire, détaillée et documentée sur ces trois premiers aspects, moins précise sur les émissions de gaz à effet de serre et l'accessibilité du site.

L'Ae recommande :

- d'indiquer les dernières évaluations de l'état de la masse d'eau correspondant à la Seine au droit du site et les objectifs visés pour cette masse d'eau ;
- d'augmenter dans la mesure du possible la surface des espaces plantés et de tenir compte de ce paramètre dans le jugement des offres ;
- de préciser les exigences de performance énergétique et environnementale qui s'appliquent aux bâtiments, les niveaux de performance prévus et de produire un bilan des émissions de gaz à effet de serre et des consommations énergétiques en phase travaux et en phase exploitation des bâtiments et aménagement ;
- de favoriser l'accès au site par des modes de transport minimisant les émissions de gaz à effet de serre, de faciliter les stationnements sécurisés des vélos, et de prévoir une réflexion du type plan de déplacement d'entreprise pour encourager cette évolution ;
- d'apporter une information plus précise sur les trafics et la gestion des déchets générés par les travaux de l'aménagement du quartier des Troènes à Choisy-le-Roi.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae sont présentées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet

Le technicentre de maintenance de Villeneuve-Saint-Georges (TMV), installé dans le secteur dit « Villeneuve Prairie », dans le département du Val-de-Marne (94), est actuellement le centre de maintenance SNCF du matériel roulant de la ligne R et d'une partie de celui de la ligne D du réseau ferré francilien ainsi que celui de wagons des trains « Intercités » et des trains « événementiels ». Y travaillent aujourd'hui environ 800 personnes. L'arrivée d'un nouveau matériel roulant (Regio 2N et RER NG) sur ces lignes, en lien avec la volonté affichée d'améliorer leurs performances et l'augmentation de leur trafic, nécessite la construction ou l'adaptation du site actuel.



Figure 1 : Vue aérienne du site (source : dossier)



Figure 2 : Plan de situation du technicentre (Source : dossier)

Le projet d'évolution de Villeneuve Prairie, baptisé « Villeneuve Demain », se situe sur les quatre communes de Choisy-le-Roi, Créteil, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges, au sein des emprises ferroviaires existantes exploitées par SNCF. Il occupe une superficie de 29,35 hectares.

Selon le dossier, le projet permettra en particulier :

- d'entretenir les nouvelles rames qui nécessitent une modification des installations pour accéder aux équipements désormais installés en partie haute ;
- d'adapter la capacité d'accueil pour l'entretien, la maintenance et le nettoyage des rames ;
- de limiter le temps d'immobilisation des rames grâce une organisation modernisée et digitalisée ;
- de pérenniser les activités existant sur le site.

Le projet Villeneuve Demain est porté par les deux maîtrises d'ouvrage SNCF Voyageurs et SNCF Réseau : SNCF Voyageurs réalisera les installations de maintenance et sera désigné exploitant de ces installations ; SNCF Réseau réalisera les accès ferroviaires aux installations de maintenance.

La SNCF prévoit un dialogue compétitif pour choisir une entreprise dans le cadre d'un marché global de performance : les solutions proposées devront respecter les exigences fixées par les maîtres d'ouvrage, notamment environnementales, mais pourront s'écarter de la solution de base imaginée, notamment pour l'implantation et la gestion des voies qui ne seront pas soumises aux spécifications édictées par SNCF réseau. Dans le choix des attributaires du marché, il a été indiqué au rapporteur que les critères environnementaux auront un poids significatif.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le dossier fournit une représentation schématique du futur site :



Figure 3 : Vue générale du projet (source : dossier)

Après démolition des installations existantes (environ 35 bâtiments pour une surface de 30 000 m²), le site comprendra les bâtiments neufs suivants :

- un atelier 7 voies (A7V) sur près de 12 660 m² (65 m x 182 m),
- un atelier 2 voies fosses passerelles² (2VFP) sur près de 3 740 m²,
- une zone de détagage sur près de 361 m²,
- un tour en fosse (TEF) sur près de 615 m²,
- une voie en fosse (VEF) sur près de 1 234 m²,
- deux chantiers de préparation de rames (CPR –R et CPR–D) sur respectivement 418 et 320 m²,
- deux machines à laver sur près de 45 m² chacune.

Il s'y ajoutera l'atelier 3 voies fosses passerelles déjà construit en partie nord-ouest du site à l'occasion du renouvellement du matériel roulant de la ligne R.

La conception du technicentre met l'accent sur l'efficacité énergétique, la production d'énergie renouvelable par panneaux photovoltaïques et forage géothermique³, la réduction des déchets et l'économie circulaire, la limitation des émissions de gaz à effet de serre, la résilience du territoire.

Un convoyeur a été mis en place pour évacuer les déchets du site dus au chantier par voie fluviale. Une centrale à béton sera installée pour les travaux.

Des espaces sont dédiés aux plantations (2,4 ha au sol et 0,6 ha de toiture terrasse). Il a été expliqué aux rapporteurs que les espaces plantés pourraient être plus importants, selon les réponses apportées dans le cadre du dialogue compétitif pour le remodelage des voies.

L'Ae recommande d'augmenter dans la mesure du possible la surface des espaces plantés et de tenir compte de ce paramètre dans le jugement des offres dans le cadre du dialogue compétitif.

Le coût du projet est estimé à 485 millions d'euros hors taxe (valeur 2017), dont 60 millions pour les raccordements et le poste de gestion des voies de service, financés par Île-de-France mobilités. Les investissements pour la gestion des eaux pluviales sont évalués à 22 millions d'euros, l'intégration écologique et paysagère à 1,5 million, la mise en œuvre d'une bande transporteuse pour évacuer les déchets à 2 millions, le suivi écologique du chantier et l'amélioration fonctionnelle de la zone humide à 0,3 million et la réalisation d'un diagnostic de pollution et d'un plan de gestion à 0,2 million. La libération des emprises commencera en 2021, l'achèvement des travaux est prévu à la fin de l'année 2026.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale au titre de la législation relative à l'eau. Le projet nécessite une autorisation au titre des rubriques 2.1.5.0 (rejet d'eaux pluviales pour une superficie supérieure à 20 ha) et 3.2.2.0 (installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau d'une surface soustraite supérieure à 1 ha), ainsi qu'une déclaration au titre des

² Les fosses permettent d'accéder aux organes situés sous les rames, les passerelles aux organes (climatisation, composants pour la motricité) situés dans la partie supérieure des nouvelles rames.

³ La nappe du Lutétien (température de 13°C à 16°C) sera exploitée par un puits de pompage et deux puits de réinjection, pour un débit annuel de 29 m³/h permettant de produire 506 kW en chaud et 423 kW en froid selon le dossier.

rubriques 1.1.1.0 et 1.1.2.0 (prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines) et 5.1.1.0 (réinjection dans une même nappe des eaux prélevées pour la géothermie).

Au titre des ICPE, le projet nécessite également un enregistrement pour les ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur et une déclaration pour l'utilisation de gaz à effet de serre fluorés, le travail mécanique des métaux et alliages, les activités de dégraissage et les installations de combustion.

Le projet est soumis à évaluation environnementale en tant qu'opération d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur à 10 ha en application de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 39 du tableau).

S'agissant d'un dossier dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la SNCF, l'Ae est l'autorité environnementale compétente.

Une évaluation des incidences Natura 2000⁴ est produite, concluant à l'absence d'incidence sur la zone de protection spéciale « Sites de Seine Saint-Denis », ce qui n'appelle pas d'observation de la part de l'Ae.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux du projet sont, pour l'Ae :

- la qualité des masses d'eaux,
- la prise en compte des inondations,
- la végétalisation et l'intégration paysagère,
- les nuisances liées aux travaux et à l'activité (qualité de l'air, bruit),
- les émissions de gaz à effet de serre, y compris celles liées aux déplacements des salariés pour accéder au site.

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est didactique et détaillée. Elle définit plusieurs aires d'études : immédiate (emprises du projet), rapprochée (1 km), intermédiaire (3 km), éloignée, utilisées à bon escient en fonction des différentes thématiques analysées.

2.1 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Le dossier explique pourquoi le technicentre de Villeneuve-Saint-Georges a été préféré aux autres centres de maintenance de la ligne D (Bercy, Montereau et Montargis) et à ceux de la ligne R (Malherbes, Melun, Corbeil, Bercy et Creil). Les avantages de Villeneuve-Saint Georges sont, selon le dossier :

- sa proximité avec la gare de Lyon,

⁴ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

- sa position au milieu des lignes D et R,
- des faisceaux de voies suffisants en heure de pointe,
- la possibilité de recours au transport fluvial,
- de moindre coûts d'investissement et d'exploitation.

À l'intérieur du site de Villeneuve, le dossier indique que différentes variantes d'implantation possible – (Villeneuve Prairie (au nord du site), Villeneuve Dépôt (au centre du site, accueillant aujourd'hui la maintenance des locomotives et automoteurs), Villeneuve Triage (à l'est du dépôt), et le technicentre sud-est européen (au sud du site et affecté à la maintenance des rames de train à grande vitesse (TGV)) – ont été comparées vis-à-vis des critères de faisabilité, exploitabilité et optimum industriel. Les critères environnementaux n'apparaissent pas dans cette analyse.

L'Ae recommande de comparer les implantations possibles sur le site de Villeneuve-Saint-Georges du point de vue des critères environnementaux.

Diverses solutions pour assurer la production en énergie du centre sont analysées, le maître d'ouvrage privilégiant *in fine* celle qui se traduit par la moindre consommation d'énergie primaire (pompe à chaleur et chaudière à condensation pour l'eau chaude sanitaire).

Pour le choix de l'ossature de l'atelier 1A7V, la comparaison entre ossatures métallique, bois, béton et mixte poteau béton et bois a abouti au choix de cette dernière solution.

Le dossier fait de même état d'analyses pour optimiser la gestion des eaux pluviales et aboutir à une solution privilégiant l'infiltration et prévoyant en cas d'événement intense un rejet dans la mare sud (avec infiltration), avec trop plein dans des situations exceptionnelles (d'occurrence décennales) se rejetant dans le réseau séparatif du SyAGE (Syndicat mixte pour l'assainissement et la gestion des eaux du bassin versant Yerres-Seine).

2.2 État initial, incidences du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Cet avis n'évoque que les thématiques jugées à enjeu.

2.2.1 Milieu physique

Qualité des eaux

La qualité des eaux superficielles, potentiellement affectée par les rejets du technicentre, est un enjeu important.

L'étude d'impact ne précise pas les dernières évaluations de l'état écologique et chimique de la masse d'eau correspondant à la Seine.

L'Ae recommande d'indiquer les dernières évaluations de l'état écologique et chimique de la masse d'eau correspondant à la Seine au droit du site et les objectifs visés pour cette masse d'eau dans le projet de schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine-Normandie qui doit être adopté au début 2022.

Des mesures classiques, figurant dans le marché et formalisées dans un plan de respect de l'environnement proposé par les entreprises, limiteront les incidences du chantier sur la qualité des eaux. Elles viseront en particulier à prévenir les pollutions accidentelles.

Le risque de pollution accidentelle est faible en phase exploitation, car le site est étanchéifié et sous rétention au droit des activités polluantes.

Les eaux industrielles seront rejetées après prétraitements (dessableur, deshuileur) et contrôle de leur qualité et de leur volume dans le réseau dit « de la Rotonde », qui rejoint le réseau du Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP). Elles seront traitées dans la station d'épuration de Valenton. Un dispositif propre de traitement est prévu pour les eaux des machines à laver permettant leur recyclage.

Le dossier n'envisage pas une solution de traitement des eaux industrielles qui reposerait sur un dispositif de traitement des eaux industrielles spécifique au technicentre puis un rejet en Seine. Une telle option éviterait pourtant un rejet dans une station d'épuration et les réseaux du SIAAP, conçus pour traiter essentiellement des pollutions domestiques, et aurait mérité une comparaison de ses incidences avec celles de la solution retenue.

La gestion des eaux pluviales suppose la remise en état des réseaux internes au site et la correction des mauvais branchements, prévues dans le cadre du projet. Leur infiltration est privilégiée, notamment au niveau des stationnements (chaussées réservoirs), des voiries (noues et bassins), des toitures végétalisées et des espaces verts. Une cuve de récupération de 65 m³ est prévue au niveau de l'atelier 7 voies. La mare sud fait l'objet d'un réaménagement (reconstitution du substrat et traitement des berges en pente douce permettant le développement d'une roselière). L'ensemble de ces dispositifs permet de gérer les pluies jusqu'à une occurrence décennale avec des temps d'infiltration inférieurs à 48 heures. Au-delà, des trop-pleins à débit limité sont prévus vers les réseaux du SyAGE puis dans la Seine.

Les incidences sur les eaux souterraines, résultant du rabattement de la nappe pendant les travaux et du forage géothermique pendant l'exploitation, d'un débit inférieur à 30 m³/h apparaissent maîtrisées.

Gestion des inondations

Le site d'implantation du projet est inondable. Pour un événement comme la crue de 1910 (crue de référence centennale), les hauteurs d'eau sont comprises pour l'essentiel entre un et deux mètres. Elles sont en de rares endroits supérieures à deux mètres. Les vitesses de courant demeurent inférieures à 0,2 mètre par seconde.

Les déblais dus au projet étant supérieurs aux remblais, l'aménagement du technicentre génère une capacité de stockage supplémentaire de la crue en phase d'exploitation. Les incidences du projet sur les écoulements sont quasi nulles (élévation de la hauteur d'eau de 2 mm). Les clôtures ne font pas obstacle aux écoulements.

La conception des bâtiments minimise les dommages qu'ils peuvent subir lors de tels épisodes, du fait notamment des matériaux retenus. Les équipements et les produits nécessaires au fonctionnement du centre sont placés à une cote suffisante pour ne pas être endommagés par une

crue centennale. Les engins de manutention seraient ainsi placés sur une dalle située à une cote correspondant à celle de l'inondation de période de retour de cinq cents ans.

En phase travaux, des dispositions ont été définies pour évacuer les déchets et déblais avant la survenance d'une crue ou les mettre hors d'eau.

Gestion des déchets

La gestion des déchets fera l'objet d'un diagnostic préalable à la déconstruction des bâtiments. Le projet ambitionne de recycler une partie significative des matériaux en résultant, dont les bétons qui seront concassés sur place et serviront pour les voiries du projet. Les terres et bétons non réemployés sur site (200 000 t) seront évacués par voie fluviale. Les opérations de désamiantage et de curage préalables des bâtiments respectent la réglementation en vigueur.

2.2.2 Milieux naturels

Un diagnostic faune-flore a été réalisé spécifiquement pour le projet.

Plusieurs espaces naturels sensibles et plusieurs zones naturelles sensibles d'intérêt écologique, faunistique et floristique⁵ ont été recensés à moins de trois kilomètres mais ne présentent pas de lien avec le site du technicentre.

Les habitats naturels, d'origine anthropique, ne présentent pas d'enjeu particulier sur le site ou sur les berges de Seine au droit du site. L'inventaire de la flore a permis de recenser deux espèces patrimoniales (Chondrille effilée et l'Orchis bouc) et treize espèces invasives. L'inventaire faunistique a mis en évidence un enjeu local fort pour la Linotte mélodieuse et assez fort pour le Pic épeichette au sud de Villeneuve Prairie. Les enjeux pour les autres espèces recensées, qu'il s'agisse d'oiseaux, de chiroptères, de reptiles ou d'insectes sont qualifiés de faibles ou modérés. Les secteurs d'intérêt écologique et leurs interconnexions potentielles sont cartographiés.

Le dossier recense 1,6 ha de zones humides, à partir du critère végétation, le critère pédologique n'ayant pas permis d'en identifier. Elles correspondent à l'espace indiqué plan d'eau et à celui immédiatement au-dessous (mare sud) sur la figure 4.

Les travaux évitent les secteurs à enjeux. Des mesures d'évitement et de réduction sont prévues : calendrier des interventions déterminé en fonction des cycles écologiques, limitation des emprises, mise en défens des secteurs sensibles, suivi par un écologue, surveillance et suppression d'espèces exotiques envahissantes.

Le dossier détaille les incidences sur les différentes espèces et présente des mesures d'évitement (protocole à suivre lors de l'abattage des arbres qui peuvent constituer des gîtes potentiels, éclairage urbain responsable, gestion douce de la végétation, végétalisation avec plants et semences locales) et d'accompagnement (hôtel à abeilles, nichoirs artificiels à chiroptères et oiseaux).

⁵ L'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.



Figure 4 : Enjeux milieu naturel du site (source : dossier)

Une compensation *in situ* de la zone humide affectée par le projet (0,09 ha) est proposée, sur une surface de 0,51 ha de zone humide dégradée en bordure de la mare sud. Elle consistera en des plantations et remodelage des berges.

En phase exploitation, l'aménagement des espaces utilisés pour le stockage et l'infiltration des eaux pluviales bénéficie à la préservation de la biodiversité.

2.2.3 Milieux humains

Le dossier fournit une carte de l'occupation du sol autour du projet. L'aire d'étude est un secteur comportant de nombreuses zones industrielles, zones d'activités, zones d'aménagement concerté, qui sont localisées à proximité immédiate de l'emprise du projet.

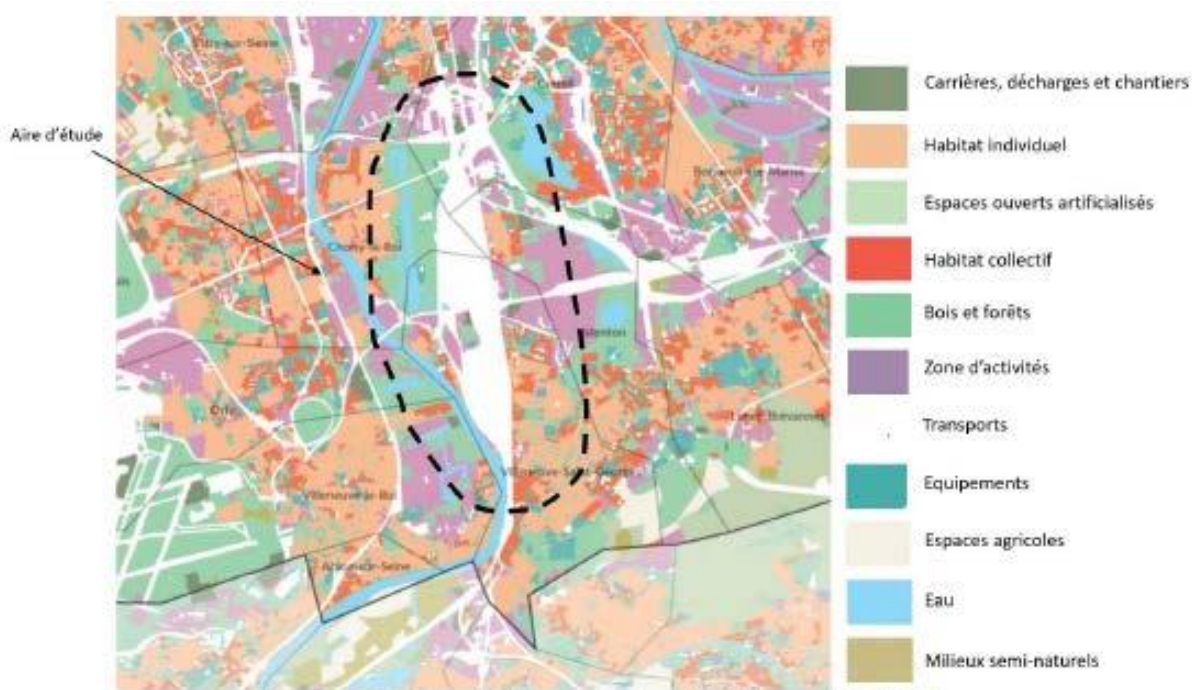


Figure 4 : Occupation du sol autour du projet (source : dossier)

Conception générale des bâtiments et aménagements, conséquences sur les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre

Le dossier esquisse le traitement envisagé des espaces non construits, les principes architecturaux retenus pour la conception des bâtiments, le choix de matériaux faiblement émissifs. Il mentionne que les toitures sont pour 22 % des surfaces concernées végétalisées et pour 16 % des panneaux photovoltaïques.

Il ne détaille pas clairement les objectifs retenus vis-à-vis de la future réglementation environnementale relative aux bâtiments neufs⁶, mentionnant simplement qu'elle sera appliquée. Il précise que le projet vise l'objectif E3 C1 de l'expérimentation E+C-⁷, mais que les bâtiments CPR n'atteignent pas le niveau C1 et devront faire l'objet d'améliorations.

Il ne comporte pas de bilan des émissions des gaz à effet de serre et des consommations énergétiques résultant de la phase travaux (en intégrant les émissions dues à la production de matériaux ou énergie grise) et de la phase exploitation.

Des premiers bilans communiqués au rapporteur, portant sur les bâtiments et les voiries et réseaux divers qui peuvent leur être affectés (hors ouvrages ferroviaires), mais non encore intégrés dans l'étude d'impact, font apparaître le poids important des matériaux.

⁶ De nouvelles exigences de performance énergétique et environnementale des constructions de bâtiments seront mises en place progressivement à partir du 1^{er} janvier 2022.

⁷ E3 : troisième niveau défini dans le cadre de l'expérimentation correspondant à la consommation énergétique (E1 étant le moins exigeant et E4 le plus exigeant), équivalent à celui de la réglementation thermique 2012 diminué de 20 %, avec une production de 20 kWh/m² d'énergie renouvelable - C1 premier niveau défini dans l'expérimentation vis-à-vis des émissions de gaz à effet de serre (deux niveaux ont été définis pour ce critère, C1 est le moins exigeant).

Total des périmètres P2 à P6	Matériaux de construction	Chantier	Consommation d'énergie en exploitation	Consommation d'eau en exploitation	Total	
	28 877 tCO ₂ eq	754 tCO ₂ eq	15 162 tCO ₂ eq	240 tCO ₂ eq	45 033 tCO ₂ eq	100%

Figure 5 : Bilan des émissions de gaz à effet de serre pour les bâtiments (source : étude AREP communiquée au rapporteur)

L'Ae recommande de préciser les exigences de performance énergétique et environnementale qui s'appliquent aux bâtiments, les niveaux de performance prévus et de produire un bilan des émissions de gaz à effet de serre et des consommations énergétiques en phase travaux et en phase exploitation des bâtiments et aménagements.

Trafics

L'aire d'étude comprend de nombreuses voies routières très empruntées (50 à 100 000 véhicules/jour sur la N6 à l'est du site). Le site est concerné par le risque transport de matières dangereuses, mais l'éloignement des bâtiments des limites du site font que ce risque s'avère négligeable selon le dossier.

Les trafics générés par le projet en phase chantier sont au maximum de deux barges/jour et de 32 allers-retours de poids lourds (PL)/jour, à comparer à un trafic actuel sur la RD 138 d'environ 360 camions. Selon le dossier, la voie ferrée n'a pu être retenue en fonction des contraintes d'exploitation et de la nature volatile des matériaux transportés pouvant émettre des poussières. En phase exploitation, le projet est sans incidences sur les flux, que le dossier ne détaille pas.

Le projet est peu précis sur l'accessibilité future du technicentre et les moyens de favoriser l'utilisation de transports les moins émissifs pour les personnes qui y travailleront, et sur l'enjeu que cela peut représenter en termes d'émissions de gaz à effet de serre. Le rapporteur a pu constater l'aménagement en cours d'un quai à la gare de Créteil-Pompadour pour pouvoir accéder directement au site à partir du RER D. Les règlements des plans locaux d'urbanisme qui s'appliquent au projet prévoient des stationnements pour les voitures et les vélos, dont la traduction pourrait être plus précise : le chiffre de 220 places est mentionné pour le parking sud mais le nombre de places de stationnement vélos et leurs caractéristiques demeurent imprécises.

L'Ae recommande de favoriser l'accès au site par des modes de transport minimisant les émissions de gaz à effet de serre, de faciliter les stationnements sécurisés des vélos et de prévoir une réflexion du type plan de déplacement d'entreprise pour encourager cette évolution.

Risques industriels et pollution des sols

Le dossier détaille les mesures prises vis-à-vis du risque incendie et du risque explosion en phase d'exploitation.

Le passé industriel du secteur se traduit par de nombreux sites pollués. Quinze sites Basias⁸ sont identifiés dans l'aire d'étude immédiate, dont deux dans les emprises du projet. Deux sites Basol

⁸ [Basias](#) : base (inventaire historique) des sites et activités de service recensant 322 400 sites en France ; [Basol](#) : base de donnée sur les sites et sols pollués.

sont recensés à proximité immédiate du site. Les activités actuelles peuvent être à l'origine d'une pollution des sols non répertoriée.

Le maître d'ouvrage prévoit de procéder à une caractérisation précise de la qualité physico-chimique du sous-sol après destruction des bâtiments. Un plan de gestion avec calcul du risque sanitaire sera alors établi.

Les investigations menées jusqu'à présent, qui s'appuient sur les résultats de 147 sondages, ont révélé des pollutions ponctuelles par des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et des hydrocarbures de C10 à C40. La majorité (56 %) des matériaux qu'il est prévu de terrasser (176 000 m³) est admissible en installation de stockage de déchets inertes.

Qualité de l'air

La pollution de l'air (pour les oxydes d'azote et l'ozone par exemple) est élevée à très élevée du fait de la proximité des infrastructures de transport. Le projet tant en phase chantier qu'en phase exploitation aura peu d'incidences sur cette qualité. En phase chantier, les précautions classiques sont prises pour la manipulation des matériaux pulvérulents, tandis que la bande convoyeuse est protégée par un bardage. Aucune habitation n'est proche du technicentre.

Nuisances sonores

Une étude acoustique a été réalisée dans le cadre du projet. Les niveaux mesurés sur le site SNCF sont modérés, voire calmes. En dehors du site, ils sont non modérés aux abords des infrastructures routières (supérieurs à 65d(B) le jour et 60 d(B) la nuit), atteignant même 74 d(B) le jour et 71 d(B) la nuit le long de la RN6. L'incidence de la bande transporteuse a été estimée correspondre à un accroissement de 0,1 d(B) pour les habitations les plus proches, celle du trafic supplémentaire de PL au plus à 1,5 dB et généralement à 0,2 dB pour les habitations en bordure de l'itinéraire emprunté. En phase exploitation, les incidences liées à la circulation des trains sont estimées générer une augmentation du bruit inférieure 1d(B), en supposant des matériels aux caractéristiques identiques aux matériels actuels, alors que dans la réalité ils sont plus silencieux ; celles des activités industrielles seront identiques à la situation prévalant aujourd'hui. Les émergences réglementaires ne sont donc pas dépassées.

2.2.4 Cumul des incidences avec celles d'autres projets

Parmi les 24 projets identifiés dans le Val de Marne ayant fait l'objet d'une enquête publique ou d'un avis de l'autorité environnementale, l'étude d'impact en retient deux : l'évolution de l'unité de valorisation énergétique portée par la société Valo'marne (modification du centre de traitement des déchets ménagers), à 1,5 km au nord, et le projet d'aménagement du quartier des Troènes à Choisy-le-Roi, à 1,5 km au nord-ouest. Les autres projets sont considérés comme trop éloignés pour avoir des incidences cumulées avec celles de la modernisation du technicentre.

Les impacts cumulés portent surtout en phase travaux sur les trafics liés aux chantiers. Les travaux de l'unité de valorisation énergétique engendrent un trafic journalier de 117 PL, qui emprunteront cependant majoritairement la RN6. Le trafic dû à l'aménagement du quartier des Troènes et la possibilité de mutualiser la gestion d'une partie des déchets ne sont pas précisés.

L'Ae recommande d'apporter une information plus précise sur les trafics et la gestion des déchets générés par les travaux de l'aménagement du quartier des Troènes à Choisy-le-Roi.

En phase exploitation, il est indiqué que l'aménagement du quartier des Troènes se traduit par une augmentation de 10 % des véhicules jours sur la RD 138, tandis que les conséquences de l'évolution de l'unité de valorisation ne sont pas précisées. Le dossier explique qu'il n'y a pas d'effets cumulés puisque le trafic lié au technicentre reste stable.

2.3 Compatibilité du projet avec les différents plans et programmes

Le dossier examine de manière détaillée la compatibilité du projet Villeneuve Demain avec de nombreux plans et programmes.

Le schéma directeur de la région Île-de-France fait apparaître Villeneuve-Saint-Georges comme un site multimodal d'envergure nationale.

Le projet Villeneuve Demain n'est pas incompatible avec le contrat de développement territorial du Grand Orly. Il est permis par les quatre plans locaux d'urbanisme des communes d'accueil. Il respecte les servitudes aéronautiques liées à l'aéroport d'Orly.

Il respecte les préconisations des documents de planification de l'eau, schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) et plan de gestion du risque inondation (PGRI) du bassin Seine-Normandie, schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (Sage) de l'Yerres, plan de prévention du risque inondation (PPRI) de la Marne et de la Seine, périmètre de protection des prises d'eau situées en Seine, règlement de gestion des eaux pluviales du SyAGE.

Il prend en compte les objectifs du schéma régional de cohérence écologique (SRCE), traduit les orientations préconisées par plusieurs documents relatifs aux émissions de gaz à effet de serre et polluants dans l'air (plan régional pour le climat, schéma régional climat air énergie, plan de protection de l'atmosphère d'Île-de-France, loi énergie-climat).

Il est cohérent avec les plans relatifs au bruit, plan de prévention du bruit dans l'environnement du Val de Marne et plan d'exposition au bruit de l'aéroport d'Orly.

2.4 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

Un management environnemental du site est prévu, comportant des auto-évaluations périodiques et actions correctrices en tant que de besoin, un bilan à la livraison du centre d'exploitation et en fin d'exploitation, un plan de concertation/communication.

Sont en particulier prévus :

- un suivi acoustique,
- un suivi des consommations énergétiques,
- un suivi des consommations d'eau et de la qualité et quantité des rejets,
- un suivi de la production et de la valorisation des déchets, notamment en phase chantier,
- un suivi des habitats naturels, de la faune et de la flore pendant cinq ans avec production d'un bilan un an, trois ans et cinq ans après l'achèvement des travaux.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique d'une soixantaine de pages est le reflet fidèle de l'étude d'impact.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique de l'étude d'impact les recommandations du présent avis.