

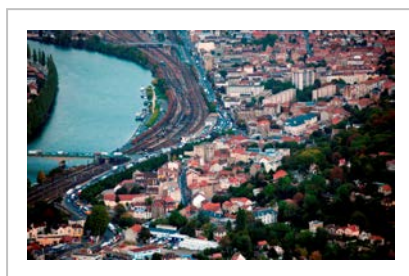
ÉTABLISSEMENT  
PUBLIC  
D'AMÉNAGEMENT

**ORLY  
RUNGIS**  
**SEINE  
AMONT**

S12WHY042

VERSION N° 1

Juin 2017



# ZAC MULTISITE DU CENTRE-VILLE DE VILLENEUVE-SAINT- GEORGES

Etude d'impact jointe au dossier Loi  
sur l'Eau

*Mémoire en réponse à l'avis de  
l'Autorité Environnementale*

  
**SAFEGE**  
*Ingénieurs Conseils*

SIÈGE SOCIAL  
PARC DE L'ILE - 15/27 RUE DU PORT  
92022 NANTERRE CEDEX  
Direction Déléguée Ouest : 1 rue du Général de Gaulle - CS 90293 - 35761 SAINT-GREGOIRE Cedex

## SOMMAIRE

<b>1 Analyse de l'état initial et des enjeux environnementaux.....</b>	<b>4</b>
1.1 Transport, qualité de l'air et bruit .....	4
<b>2 Analyse des effets du projet et mesures proposées par le pétitionnaire .....</b>	<b>7</b>
2.1 les transports, le bruit et la qualité de l'air .....	7

Ce document vient compléter le « mémoire en réponse à l'avis de l'autorité Environnementale pour les aspects relatifs à la loi sur l'eau » et transmis le 28 avril 2017

## FIGURES

Figure 1 : Qualité de l'air sur la commune de Villeneuve Saint Georges (moyenne annuelle 2015) – source Airparif.....	5
Figure 2 : Qualité de l'air dans le département du Val de Marne (concentration moyenne annuelle en benzène) – source Airparif.....	5
Figure 3 : Qualité de l'air dans le département du Val de Marne (concentration moyenne annuelle en poussière – PM 2,5) – source Airparif.....	6

# 1

## ANALYSE DE L'ETAT INITIAL ET DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

### 1.1 TRANSPORT, QUALITE DE L'AIR ET BRUIT

*L'autorité environnementale aurait apprécié que les données relatives au trafic routier soient fournies pour l'interprétation des déplacements futurs sur le secteur de la ZAC  
Les données qualité de l'air auraient pu être actualisées par celles de 2015 (Airparif)*

La problématique de circulation sur la RN 6 constitue en effet un enjeu important du secteur d'étude, et un projet d'aménagement sur la commune de Villeneuve Saint Georges est à l'étude par le Direction des Routes Ile-de-France (DiRIF), Maître d'Ouvrage du projet.

L'aménagement de la RN6 dans le secteur répond aux objectifs et aux enjeux de:

- Améliorer les conditions de circulation de la RN6 dans la traversée de Villeneuve-Saint-Georges
- Optimiser les conditions de sécurité de tous les usagers
- Améliorer l'intégration de la RN6 dans son environnement urbain
- Réorganiser l'espace public au niveau de la place Sémard

Ce projet a été soumis à concertation publique en 2015 et est actuellement au stade de la réalisation (2017-2018).

Ce projet est en liaison avec l'aménagement urbain et porte notamment sur les aménagements suivants :

- Aménagement de la place Sémard,
- Aménagement de la tête de pont,
- Aménagement du tourne-à-gauche avenue de Melun.

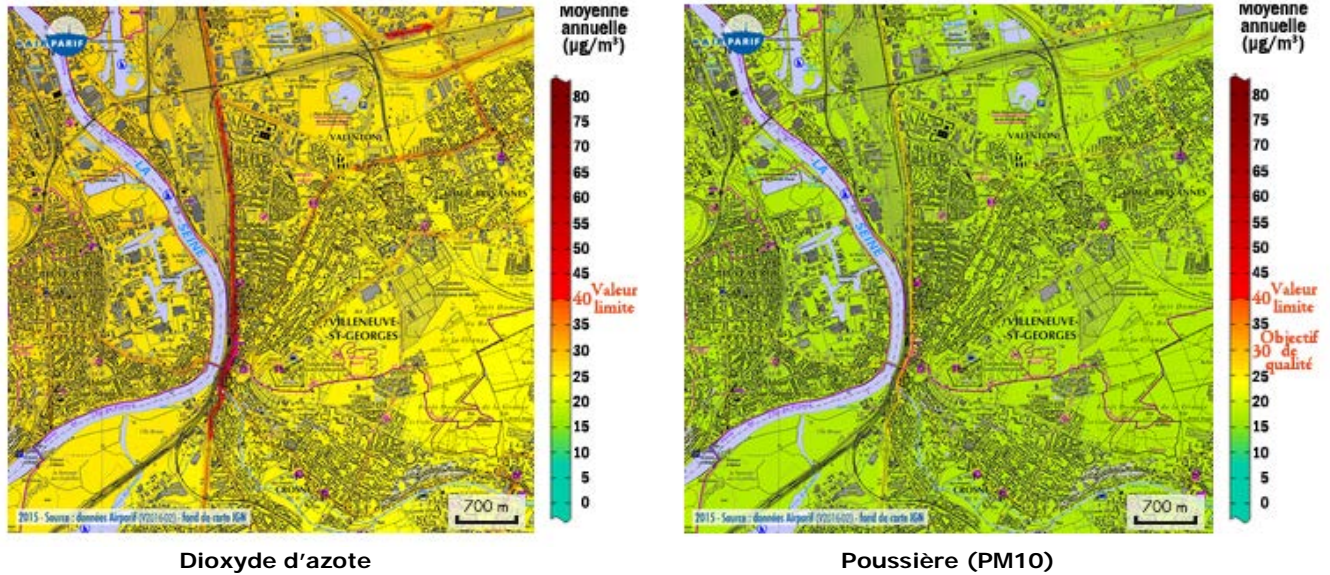
Précisons que les chiffres de trafic journalier sur la RN6 présentés dans les documents de la DiRIF (44 000 véhicules/jour) sont en total cohérence avec les estimations présentées dans l'étude d'impact (47 800 véhicules/jour).

Parallèlement, il convient de signaler qu'en termes de déplacement, le projet va générer un flux de trafic supplémentaire qui a été estimé à 10%. Cette augmentation est à rapprocher de l'augmentation de population prévisible sur le centre-ville qui est de l'ordre de 25%.

**En ce qui concerne la RN6, la part du trafic local en situation actuelle (centre-ville de Villeneuve Saint Georges) sur le flux global de la RN6 est de l'ordre de**

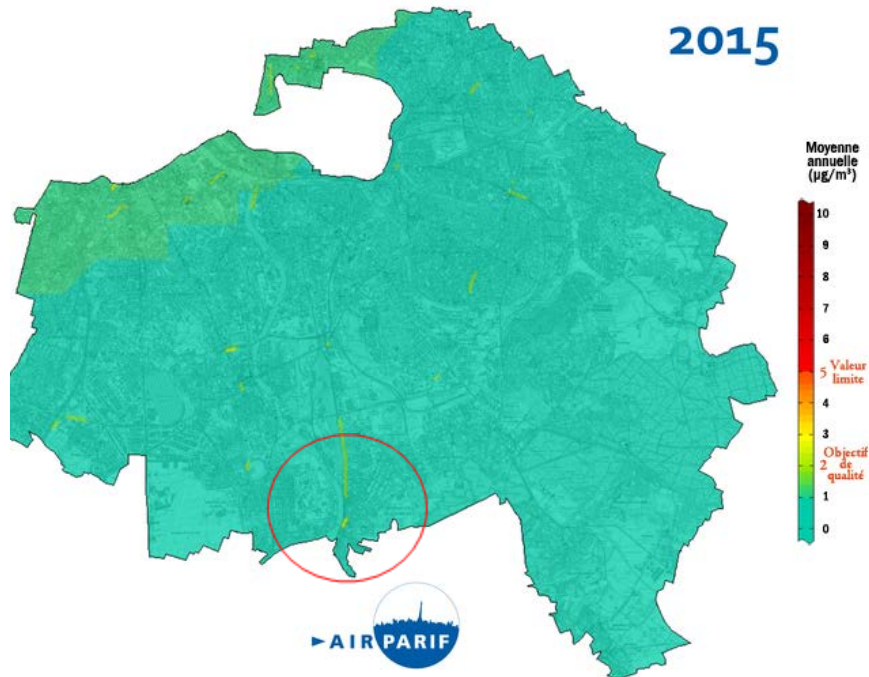
**15%. Aussi, l'augmentation prévisible de 10% de ce trafic, généré par le projet, aura un impact faible au regard des flux actuels transitant sur la RN6.**

Pour ce qui concerne la qualité de l'air le site Airparif fournit des informations sur les paramètres dioxyde d'azote et poussière :

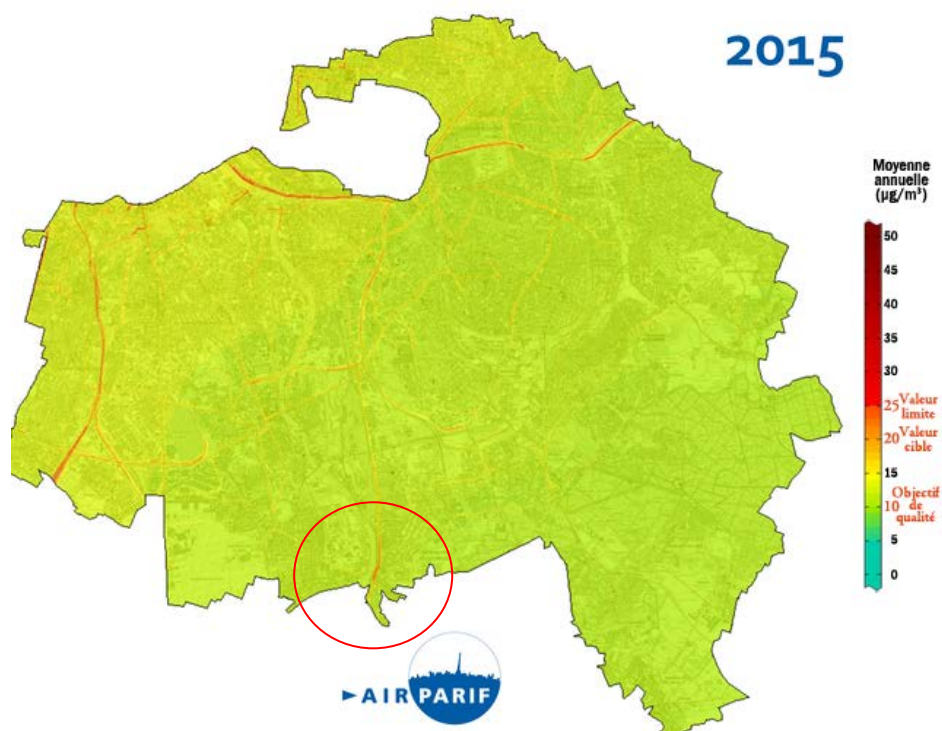


**Figure 1 : Qualité de l'air sur la commune de Villeneuve Saint Georges (moyenne annuelle 2015) – source Airparif**

A l'échelle du département du Val de Marne les données disponibles montrent en effet une amélioration nette concernant les paramètres benzène et particules (PM 2,5)



**Figure 2 : Qualité de l'air dans le département du Val de Marne (concentration moyenne annuelle en benzène) – source Airparif**



**Figure 3 : Qualité de l'air dans le département du Val de Marne (concentration moyenne annuelle en poussière – PM 2,5) – source Airparif**

Notons néanmoins que sur ces cartes apparaissent assez nettement les incidences liées au trafic sur la RN6, mais que la zone impactée reste très localisée aux abords immédiats de la voirie.



## 2

# ANALYSE DES EFFETS DU PROJET ET MESURES PROPOSEES PAR LE PETITIONNAIRE

## 2.1 LES TRANSPORTS, LE BRUIT ET LA QUALITE DE L'AIR

En termes de déplacement, le projet va générer un flux de trafic supplémentaire qui a été estimé à 400 véhicules/heure en pointe du soir. Ramené en flux moyen journalier le volume de trafic est évalué à 8 000 véhicules/jour sur le secteur centre ville.

Proportionnellement, cette augmentation de trafic, de l'ordre de 10%, est à rapprocher de l'augmentation de population prévisible sur le centre ville qui est de l'ordre de 25%.

Sur la base de ces estimations, qui rappelons le sont cohérentes avec les estimations de trafic de la DIRIF pour l'aménagement de la RN6, une modélisation des niveaux sonores futurs a été effectuée sur l'ensemble des voiries influencées par le projet. Les résultats de cette étude font l'objet d'un document séparé joint à la présente note.

La mission de modélisation acoustique de l'ensemble du site a consisté à :

- Caractériser, à grande échelle, la situation existante avec les données de trafics routiers et ferroviaires,
- Intégrer le projet à la modélisation créée en situation existante,
- Caractériser l'impact du trafic routier et ferroviaire à l'horizon futur sur le projet,
- Caractériser l'impact des projets d'ilots sur les ilots voisins,
- Caractériser les performances d'isolement acoustique des façades du projet.

Ainsi, une modélisation des niveaux sonores a bien été effectuée ilot par ilot. Le rapport complet d'étude acoustique est fourni en annexe 1.

L'impact sonore a fait l'objet d'une analyse sous deux formes :

- Carte de bruit : carte couleur des impacts sonores calculée par pas de 10 m à une altitude de 1,5 mètre au-dessus du sol :
  - Sur l'ensemble de la zone d'étude,
  - Pour chaque îlot

Toutes les cartes en couleur sont présentées avec la même échelle colorimétrique.

- Niveaux sonores en façade des bâtiments : niveau sonore LAeq maximum à 2 mètres en façade des bâtiments projet pour les périodes diurne (6h-22h) et nocturne (22h-6h). Les niveaux sonores sont dans un premier temps calculés par

pas de 8 m à chaque étage sur l'ensemble des façades du bâtiment ; le niveau retenu est ensuite le niveau sonore maximum calculé pour le bâtiment.

Cette analyse a alors conduit à proposer des niveaux d'isolation par façade.

Pour ce qui a trait à la qualité de l'air, le projet a également fait l'objet d'une modélisation de dispersion en liaison avec l'évolution du trafic routier à l'horizon 2020 sur les principaux axes de circulation.

Le rapport d'étude complet Air-santé est joint en annexe 2.

Les résultats de la modélisation montrent, pour tous les états, que les concentrations les plus importantes sont réparties sur la RN6.

Règlementairement, les concentrations maximales restent en deçà des valeurs limites et des objectifs de la qualité de l'air pour tous les polluants.

Du fait de l'augmentation du nombre de véhicules dans la bande d'étude il est naturel que certaines valeurs, comme l'effet de serre ou les coûts collectifs, subissent une augmentation par rapport à l'état initial.

Néanmoins, entre les horizons futurs avec et sans projet l'évolution reste faible. De cette approche il ressort assez nettement que les effets du projet restent non perceptibles au regard de la densité de trafic actuel sur les principaux axes de circulation.



# Annexe 1 : Rapport de modélisation acoustique

## Annexe 2 : Etude d'impact Volet Air santé